

Universidade de Évora - Escola de Artes

Mestrado Integrado em Arquitetura

Dissertação

Património, Arquitetura e Memórias Coletivas

Proposta de requalificação do Terminal Rodoviário Luís Garcia, Aracaju, Brasil

Fatima Emanuele Silva Gonçalves

Orientador(es) | Maria do Céu Tereno

Évora 2023



Universidade de Évora - Escola de Artes

Mestrado Integrado em Arquitetura

Dissertação

Património, Arquitetura e Memórias Coletivas

Proposta de requalificação do Terminal Rodoviário Luís Garcia, Aracaju, Brasil

Fatima Emanuele Silva Gonçalves

Orientador(es) | Maria do Céu Tereno

Évora 2023



A dissertação foi objeto de apreciação e discussão pública pelo seguinte júri nomeado pelo Diretor da Escola de Artes:

Presidente | João Rocha (Universidade de Évora)

Vogais | Maria do Céu Tereno (Universidade de Évora) (Orientador)
Roseline Vanessa Santos Oliveira (Universidade Federal de Alagoas) (Arguente)



. Observações

Esta dissertação foi escrita em português do Brasil, é compatível com o antigo acordo ortográfico e segue as normas da APA (American Psychological Association).

Todas as imagens que não estão com referência foram elaboradas pela autora.

. Agradecimentos

Deus sabe o quanto precisei passar para chegar até aqui e todos os obstáculos que precisei ultrapassar, portanto sou imensamente grata à Ele e sempre serei por toda a grandiosa força que pude receber.

Aos meus pais e minha irmã que me acolhem, me incentivam com todo o amor deles e a sua presença. O meu pai que me ensina com a sua força e ensinamentos mais sensatos. A minha mãe que com a sua doçura me apoia, me escuta e sabe como aconselhar. A minha irmã com seu jeito forte de ser, mas que demonstra carinho e cuidado, obrigada por me influenciar na escolha do título da dissertação. Ao meu cunhado Augusto por demonstrar cuidado. Obrigada aos meus avós por plantar sensibilidade, mas também potencia em meu sangue, por todos os diálogos e educação.

Agradeço a professora Dra. Maria do Céu Tereno, por apoiar na escolha do tema e das decisões que foram escolhidas no desenvolvimento do trabalho, por demonstrar-se acessível às orientações e correções, por saber ouvir e compreender.

Gratidão à professora mestra em educação e amiga, Ilná Lobo, que me ajudou neste trabalho acompanhando-me por todo o processo em todas as vezes que precisei, sempre com gentileza e competência. Orientou-me nas pesquisas, na coerência do texto, nas configurações, enfim, em todo o processo de organização teórica e metodológica do trabalho. Agradeço ainda outras construções dessa caminhada como o incentivo por me ver forte e segura, a sua energia de força, por vezes um pouco de cobrança e cuidado, sempre me aconselhando a escolher os melhores caminhos, além dos momentos de alegrias.

Agradeço ainda, à Rooseman de Oliveira Silva, arquiteto que orientou o meu trabalho com relação ao que era importante colocar sobre os tópicos da arquitetura no Brasil, Sergipana e também ao Terminal Rodoviário Luís Garcia.

A Pollyne Holanda, professora de inglês, que me ajudou a organizar o trabalho e corrigir o abstract.

Agradeço a Ana Virgínia dos Santos, funcionária pública da EMURB (Empresa Municipal de Obras e Urbanização), que sempre receptiva e acessível no fornecimento das informações relativas ao tombamento do Terminal Rodoviário Luís Garcia pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional).

Aos colegas da universidade e amigos pelo apoio de sempre com informações relevantes, força e incentivo.

A Lívia Nunes, minha psicóloga, que me acompanhou nas questões psico-emocionais em todo o processo.

Ao Alan Mendonça Rios, arquiteto da Biblioteca Epifânio Dória em Aracaju-SE/Brasil, por me receber e me fornecer as informações necessárias para a realização do trabalho sempre com bom humor e presteza.

A todos das instituições públicas do estado, CEHOP (Companhia Estadual de Habitação de Obras Públicas), DER (Departamento de Estradas e Rodagens) e SEDURBS (Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano e Sustentabilidade) que de forma receptiva forneceram todas as peças desenhadas do Terminal Rodoviário Luís Garcia, objeto da pesquisa.

Ao escritor Expedito de Souza, que dispôs das suas horas para me receber, contar histórias de Aracaju e mostrar os seus livros que fizeram abrir o meu conhecimento e serviram de caminho para o tema escolhido.

A Arabela Rollemberg, filha do Secretário de Estado, João Rollemberg, no então governo de Luís Garcia, pela intermediação da entrevista com este, cuja importância se deu por se tratar do governo que construiu o Terminal Rodoviário Luís Garcia.

. Resumo

O estudo se desenvolve sobre a cidade de Aracaju-SE/Brasil, com o olhar direcionado à importância de preservar o patrimônio arquitetônico. A sociedade demonstra dificuldades de perceber a importância de reabilitar um edifício patrimonial, pois houve demolições de edifícios antigos e então a imagem da cidade antiga ficou esquecida. É intenção deste trabalho sensibilizar o leitor para enxergar valor à reabilitação de edifícios patrimoniais, tendo como exemplo o objeto de estudo, o Terminal Rodoviário Luís Garcia, obra do engenheiro Rafael Grimaldi, o qual foi requalificado, dentre outros que não foram. Para aprofundar a pesquisa, foram utilizadas fontes documentais, imagens, fotografias e um conjunto de elementos relevantes para o trabalho. Incluindo entrevistas realizadas com a intenção de recolher as memórias coletivas das pessoas que frequentaram a rodoviária. Finalmente foi desenvolvida uma proposta de projeto de reabilitação no edifício em questão, tendo em consideração as mesmas memórias coletadas.

Palavras-chave: Arquitetônico, Patrimônio, Memórias Coletivas, Reabilitar, Terminal Rodoviário Luís Garcia, Luís Garcia, Aracaju, Requalificação

. Abstract

The study is developed on the city of Aracaju-SE/Brazil, with a focus on the importance of preserving the architectural heritage. Society demonstrates difficulties in realizing the importance of rehabilitating a heritage building, as there were demolitions of old buildings and so the image of the old city was forgotten. It is the intention of this work to sensitize the reader to see value in the rehabilitation of heritage buildings, taking as an example the object of study, the Luís Garcia Bus Terminal, the work of engineer Rafael Grimaldi, which was reclassified, among others that were not. To deepen the research, documentary sources, images, photographs and a set of elements relevant to the work were used. Including interviews carried out with the intention of collecting the collective memories of people who attended the bus station. Finally, a rehabilitation project proposal was developed for the building in question, taking into account the same collected memories.

Keywords: Architectural, Heritage, Collective Memories, Rehabilitate, Luís Garcia Bus Terminal, Luís Garcia, Aracaju, Requalification

ÍNDICE	
.Resumo	IV
.Abstract	V
0.	
.Índice de Siglas	8
.Introdução	9
.Objetivo	9
.Objeto	9
.Motivação e Pertinência	10
.Metodologia	10
.Estado da Arte	11
1- IMAGEM, PATRIMÓNIO E MEMÓRIAS	13
1.1- Imagem do Espaço e Significado	15
1.2- Património e Identidade	21
1.3- Memórias Coletivas	24
2- ARQUITETURA MODERNISTA	27
2.1- Arquitetura modernista no cenário global	28
2.2- Arquitetura modernista no Brasil	36
2.3- Arquitetura modernista em Aracaju	45
3- <i>LOCUS</i> : a cidade antiga, a cidade moderna, abandono, destruição e alternativas de reabilitação da sua identidade	50
3.1- Da antiga Aracaju ao modernismo: retrospectiva histórica e panorama urbanístico de 1855 (origem da cidade) a 1970	

(construção do Terminal Rodoviário Luís Garcia)	52
. A Cidade Nova. Início do período modernista	
3.2- Transformação para uma nova cidade	69
. O Abandono e a destruição	
. Motivo	
3.3- O despertar para reabilitar	76
3.4- Aracaju: identidade atual e propostas de reabilitação do centro-histórico	80
4- TERMINAL RODOVIÁRIO LUÍS GARCIA	83
4.1- Localização	84
4.2- Conceito e estratégia	89
4.3- Referência	93
4.4- Peças desenhadas de Rafael Grimaldi	98
4.5- Materialização	101
4.6- Reabilitações	106
4.7- Proposta de reabilitação	122
4.8- Memórias do lugar	133
5- CONCLUSÃO	135
. BIBLIOGRAFIA	137
. ÍNDICE DE IMAGENS	142
. ANEXOS	163

. Índice de Siglas

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística)

EMURB (Empresa Municipal de Obras e Urbanização)

IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional)

SPHAN (Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional)

DER (Departamento de Estradas de Rodagem)

CEHOP (Companhia Estadual de Habitação e Obras Públicas)

SEDURBS (Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano e Sustentabilidade)

. Introdução

O tema “Patrimônio, Arquitetura e Memórias Coletivas” é relevante para que seja compreendida a importância de reabilitar um patrimônio. A intenção de que os edifícios sejam não apenas passado, mas também presente e futuro justifica para continuar a fazer parte da identidade dos indivíduos. A forma como os edifícios estão posicionados num espaço urbano, os seus desenhos, os pormenores, os cheiros, os sons, a luz que desenha o espaço no interior e outros, são também fruto da história local, que se faz herança e valor cultural.

Com base no exposto, é intenção desta pesquisa desenvolver um estudo sobre o edifício histórico, no caso o Terminal Rodoviário Luís Garcia situado em Aracaju-SE/Brasil, visando ressaltar a importância de sua reabilitação com base nos estudos dos aspectos patrimoniais, de arquitetura e memórias coletivas. Serão também explorados conteúdos gerais relativos ao tema como: imagem do espaço, o significado que é atribuído a um lugar, identidade e outros.

O objeto de estudo será situado histórica e geograficamente (momento histórico, político e socioeconômico do período em que foi construído e suas reabilitações até atualmente, sua importância na memória coletiva e valor patrimonial). São aspectos analisados com o olhar sobre a questão da demolição de um patrimônio no sentido de relevância social, econômica e da sua história, apresentando os problemas deste ato. Pretende-se fazer esta aproximação entre o espaço e o tempo até atingir o período do estilo modernista em Aracaju defendendo a importância de reabilitar o edifício, no caso o Terminal Rodoviário Luís Garcia, que é o objeto de estudo em questão.

Para o desenvolvimento do estudo serão inicialmente levantadas algumas questões como: O demolir é um ato agressivo? Porque não reabilitar mesmo que seja para abrigar outro programa? O abandono de um edifício é causado por qual motivo? O caso em estudo poderia ter reabilitações que respondessem a outras finalidades?

- Objetivos

Este plano visa deixar evidente o objeto de pesquisa e sua metodologia para possibilitar a escrita científica da dissertação, de forma clara e objetiva, buscando aprofundar as temáticas consideradas importantes relativas ao Patrimônio, Arquitetura e Memórias Coletivas conectadas com o Terminal Rodoviário Luís Garcia localizado em Aracaju, Brasil.

- Objeto

Como fonte de análise material o Terminal Rodoviário Luís Garcia, objeto a ser estudado, edifício modernista, inaugurado em 1962 e tombado em 9 de abril de 2003, reconhecido por ser Patrimônio Histórico e Artístico Estadual, berço de encontros e desencontros, chegadas e partidas, é um objeto com localização estratégica no centro histórico de Aracaju-SE/Brasil e que foi reabilitado para que pudesse cumprir a sua funcionalidade com a mesma finalidade inicial. Será estudado desde a sua localização até a construção final da obra assim como as reabilitações do mesmo e as memórias coletivas das pessoas que presenciaram o local ao longo dos anos até os dias atuais relacionando com o espaço e tempo em que está inserido.

- Motivação e Pertinência

Como residente da cidade de Aracaju-SE/Brasil, sempre foi constante presenciar o desaparecimento de obras, monumentos ou reformas que retiravam completamente a essência do edifício com um estilo arquitetônico específico, ou seja, a imagem da cidade estava a ser modificada constantemente. O caminhar pelo centro histórico não é o mesmo de uma década atrás porque houve mudanças consideráveis na paisagem devido a estes fatores que foram mencionados. Através de entrevistas realizadas com entes queridos é possível enxergar a tristeza e o espanto no olhar deles ao dialogar sobre o assunto. O centro histórico é uma parte da cidade em que os edifícios históricos podem ser considerados em “extinção” então é a partir deste sentimento de perda da substância histórica que foi escolhido o Terminal Rodoviário Luís Garcia, localizado no centro mais ameaçado da cidade, mas que foi selecionado para ser reabilitado e manter a sua função. Portanto, a pesquisa se desenvolve em torno desta temática com a intenção de que o centro seja reabilitado de forma a manter a sua integridade histórica, arquitetônica e artística.

- Metodologia

Inicialmente será desenvolvido um estudo situando o objeto de pesquisa (o Terminal Rodoviário de Aracaju-SE/Brasil) no seu período histórico, político, sociocultural e geográfico. Paralelamente a esse momento da pesquisa dados serão coletados através de entrevistas, memórias fotográficas, registros documentais, peças desenhadas e outros, visando esclarecer os

questionamentos feitos inicialmente a respeito do objeto de estudo no que diz respeito a património, memórias coletivas e arquitetura. Na sequência após coleta e tabulação dos dados, estes serão analisados à luz da literatura científica dialogando com alguns autores que tratam das temáticas em questão. (ver cronograma de desenvolvimento das ações em anexo).

. Estado da Arte

O livro Walkscapes – O Caminhar como Prática Estética (Careri, 2002), faz uma retrospectiva da história do ser humano e como se relaciona com a percepção da paisagem, a sensibilidade estética do espaço e o caminhar como ato de atribuir significado a um lugar. Em Atmosferas (Zumthor, 2006), é exposta uma visão sensível do autor diante da arquitetura e de como ele a sente fisicamente, “tal como nós temos uma anatomia e coisas que não se vêem e uma pele... assim funciona também a arquitetura (...) que me pode tocar” (p. 20|23). São temas que serão dialogadas com o autor relativamente às sensações, e às experiências que o indivíduo vivencia no lugar.

Na obra Em Busca de Imagens Perdidas (Barbosa, 1992) desenvolve a pesquisa de imagens que fizeram parte da história de Aracaju-SE/Brasil e aborda temas relacionados a cidade, ao centro histórico e ao urbano em geral. Imagens perdidas pela falta de documentação e outras que foram encontradas apenas por meio de fotografias porque a obra material foi substituída por outra, pelo vazio ou modificada. Acredita-se que este livro contribui na organização da memória da cidade. Um trecho do livro que diz: “Um povo sem memória não tem história, perde suas imagens. É importante encontrá-las. Daí, a importância desta busca.” É uma leitura que serve de base para a construção do lugar referente ao centro-histórico assim como na dissertação A construção da imagem da cidade (Diniz, 2009) que contém informações sobre a cidade de Aracaju-se. E em Aracaju: 150 anos de vida urbana (Falcón,2005) há o conteúdo sobre a história urbana de Aracaju.

Acerca da dificuldade de preservar foi desenvolvido o artigo, Arquiteturas Modernas e o Desafio da Preservação em Aracaju-se (Chaves, 2018), o qual relaciona os desafios de preservar um património com a arquitetura modernista e apresenta os problemas que são conjugados a este efeito, de forma a conter o objeto de estudo “Terminal Rodoviário Luís Garcia”, como um dos exemplos existentes em Aracaju-SE cujo, se encontrava em processo de tombamento. Pode-se considerar como referência devido ao conteúdo abordado. No Caderno de Recortes da Secretaria De Cultura e Arte e o Departamento do Património Cultural existem exemplos de

edifícios no Brasil que foram demolidos ou casos em que houve protestos da população contra o ato.

Relativamente ao caso de estudo considera-se a história do Terminal Rodoviário Luís Garcia e documentação de todo o processo de tombamento encontrado na obra Proposta de Tombamento da Estação Rodoviária Luís Garcia.

Uma dissertação que faz a pesquisa relativamente ao Salão Central Eborense e a memórias coletivas, Salão Central Eborense: Reabilitações de uma Memória Coletiva (Malhado, 2021), é considerada referência para a investigação relativamente a análise do tema, a memórias coletivas e a estrutura da dissertação.

1.

Imagem, Patrimônio e Memória

Peter Zumthor, arquiteto, fez um estudo relativo à atmosfera de um espaço físico no que diz respeito aos cheiros, sons, imagens que influenciam nas sensações que este espaço pode transmitir, o modo de como é sentido, ou seja, de que forma um edifício pode provocar sensações e criar uma relação próxima com os indivíduos. Ele escreve que para ter qualidade arquitetônica não é preciso que esteja em revistas ou que ganhe prêmios, mas apenas que o cidadão sintam-se sensibilizado com os estímulos daquele espaço. *Zumthor*, utiliza o exemplo de um dia em que esteve sentado ao observar uma praça e descreve todos os sons, os cheiros, tudo o que pensou e sentiu enquanto estava naquele lugar e conclui que exatamente todos aqueles detalhes eram importantes naquele momento. Posteriormente, fez a suposição do que aconteceria se retirasse a praça daquele local e logo refletiu o seguinte:

"Desculpem a simplicidade do meu pensamento, mas ao eliminar a praça - os meus sentimentos desaparecem. Naquela altura, nunca os teria tido da mesma forma sem a atmosfera da praça. Logo, existe um efeito recíproco entre as pessoas e as coisas". (*Zumthor*, 2019, p. 10)

A compreensão sobre "Patrimônio, Arquitetura e Memórias Coletivas" é crucial para perceber o conceito de cada tema e como eles complementam-se. Neste trabalho, será utilizado como ponto de partida para compreensão o pensamento de *Peter Zumthor* na intercomplementaridade entre "Patrimônio, Arquitetura e Memórias Coletivas", ou seja, as sensações que permeiam o patrimônio, a arquitetura e memórias. Nesse sentido para efeito didático, passaremos a tratar da temática subdividida em três análises: A Imagem do Espaço e Seu Significado, Patrimônio e Identidade e Memórias Coletivas

1.1 . "A imagem do Espaço e Significados":

Diálogo com o arquiteto *Aldo Rossi* e o urbanista *Kevin Lynch*, sobre imagem do espaço, significados e cidade juntamente com o arquiteto, *Francesco Careri*.

1.2 . "Patrimônio e Identidade"

Araripe explica sobre patrimônio cultural incluindo patrimônio arquitetônico e o seu conceito básico. *Kevin Lynch* explora o tema "estrutura e identidade" na cidade. A seção explora a relação dos estudos dos dois autores.

1.3 . “Memórias Coletivas”

O conceito das memórias coletivas foi encontrado em estudos de *Aldo Rossi e Kevin Lynch* que tratam deste tema direcionado a matéria em termos de arquitetura e cidade, mas também um breve argumento relativo ao imaterial. Na área da psicologia existem teorias desenvolvidas pelos psicólogos: *Carl Jung e Rupert Sheldrake* que complementam o estudo e estas foram escolhidas para a dissertação porque a arquitetura é desenhada para pessoas. E se estas pessoas estão a viver nestes edifícios é importante ter um conhecimento básico sobre como a memória surge e onde está na mente humana.

É possível perceber que os temas levantados possuem conceito particular, mas que conforme o desenvolvimento de cada um, interligam-se em alguns momentos criando um vínculo. Portanto, a metodologia utilizada para explorá-los é de tratar dos temas das secções separadamente, mas também é importante salientar que conforme acontece o desenvolvimento de cada uma delas, apresenta-se em algum momento da leitura a união dos componentes: imagem, património, significado, identidade, memórias individuais e coletivas porque são elementos que estão interligados. Portanto nesse formato de análise há a possibilidade de perceber uma “espécie de costura” que existe entre eles, unindo-os.

1.1.

A Imagem do Espaço e Significados

É perceptível que a arquitetura é transmitida através da imagem. Seja ela física ou sensorial. Explorando a toponímia da palavra “Imagem” tem herança da etimologia do latim: *imago.ginis*, que significa a representação de algo; em termos psicanalíticos é a lembrança do que foi vivido na infância e carrega afetividade.

Ao decorrer da vida, as relações afetivas ganham importância e significado, o sentir um ao outro, o espaço, o toque entre as matérias seja com um edifício ou com outro ser vivo, de modo que formam um “laço abstrato” entre eles, criando história, a qual oferece compreensão e reflexões sobre o passado. É o modo de perceber o que está à volta, a imagem que o mundo representa. Ao decorrer da secção serão apresentados pontos de vista deste tema discutidos por *Kevin Lynch, Aldo Rossi e Francesco Careri*.

Baseando-se no livro *Atmosferas* de *Peter Zumthor*, o significado de cada momento vivido ecoa na mente. É o olhar sobre as atmosferas onde o autor expõe sua visão sensível diante da arquitetura, escrevendo poeticamente como é sentir o lugar. Os cheiros, os sons, a materialidade, as pessoas à volta, a luz que entra no espaço e a movimentação são os detalhes levantados e como refletem no momento e nos sentimentos, como se existisse magia entre o material e o imaterial. Quando foi referido em “O Edifício: Imagem, Patrimônio e Memória” sobre a praça que costumava ir e fez o exercício de retirar ela do lugar mentalmente, concluiu que não sente as mesmas sensações, não tem mais o mesmo significado, ao citar Platão em “tudo existe dentro de mim” (Zumthor, 2009, p.16).

Kevin Lynch escreve que os utilizadores são observadores que fazem a leitura da cidade, tem percepção mental do espaço, os sentidos e a memória. Todas as criaturas vivas e móveis utilizam a funcionalidade corporal da orientação: “a sensação visual da cor, da forma, do movimento ou a polarização da luz, assim como outros sentidos tais como o cheiro, o ouvido, o tacto, a sinestesia, a noção da gravidade e talvez a noção de campos magnéticos ou elétricos.” Sendo importante salientar que estes são cruciais para a vida terrestre. (Lynch, 1960, p.13)

O sentido de orientação é fruto da interpretação que temos do mundo exterior, da imagem da cidade que enxergamos, e que a mente recebeu. Portanto desde os primórdios, o ser humano faz a estrutura do lugar; sendo importante ressaltar a prática da ação e o emocional do indivíduo



Fig. 01.01. 2003 – 2007. / Museu Kolumba. Peter Zumthor. © Hélène Binet.

quanto ao padrão social, que reúne percepção e memória. Sendo assim, produz a imagem mental da cidade no coletivo. Segundo *Lynch*, uma boa organização e estrutura no meio ambiente são bases para o desenvolvimento do indivíduo, porque possibilita criar certa ordem mental. (Lynch, 1960)

Lynch explica que existe algo além do observar e do enxergar. É como se a imagem fosse uma espécie de obra de “arte temporal” à espera de ser analisada. Temporal porque a cidade não é como a música que impõe segmentos limitados já que a palavra “arte” apenas é abrangente. Ou

seja, as cidades têm limites, mas impermanentes porque são desenhadas para não haver fim pois elas estão em constante desenvolvimento, seja vertical ou horizontal, de acordo com a história da arquitectura e da cidade. Rossi escreve que é possível explicar a arquitetura da cidade ao levantar a “Hipótese da cidade como artefacto” como obra de arquitetura ou de engenharia que cresce no tempo “é uma das hipóteses mais seguras a que podemos trabalhar” (Rossi, 2001, pag 23) com acontecimentos urbanos, ou seja, enaltece que neste contexto, a cidade é uma estrutura particular e multiforme.

O tempo, como condição cronológica, é o fio condutor para as mudanças físicas locais e a causa da alteração dos valores, segundo *Rossi*. *Lynch* também faz este argumento e o justifica utilizando o exemplo da cidade a ser habitada por indivíduos inconstantes e imprevisíveis que é uma característica que forma o espaço diferenciado a cada valor que é alterado conforme a passagem do tempo. Valores esses espirituais despertados que se relacionam com a matéria como o meio do coletivo. Quando *Lynch* que dizer que as pessoas são voláteis quer dizer que podem ter imagens diferentes de outras utilizado distinções sugeridas pelo meio ambiente enquanto o observador seleciona, organiza e atribui sentido ao que enxerga. (Lynch, 1960)

“Os elementos móveis de uma cidade, especialmente as pessoas e as suas atividades, são tão importantes como as suas partes físicas e móveis. Não somos apenas observadores deste espetáculo, mas sim uma parte activa dele, participando com os outros num mesmo palco. Na maior parte das vezes, a nossa percepção da cidade não é integral, mas sim bastante parcial, fragmentária, envolvida noutras referências. Quase todos os sentidos estão envolvidos e a imagem é o composto resultante de todos eles.” (Lynch, 1960, p.12)

Na citação acima *Lynch* quis dizer que cada indivíduo possui a sua própria imagem formada. Uma pequena interpretação, o significado e a observação do todo porque o pensamento é individual sobre determinado local e por isso, se limita porque as imagens físicas se diferem das abstratas, as que estão fomentadas pelos sentidos, ou seja, um edifício pode representar uma imagem com estes dois aspectos (Lynch, 1960). Pode haver o tipo de pessoa que não aprecia momentos sensoriais e que descreve uma determinada igreja como uma “igreja” apenas e não uma “igreja em que a luz passa pelos vitrais azuis e deixa o seu interior com cor azul”, que é como outro sujeito poderia pensar.

Não é a imagem por si só, mas ao conjunto da cidade que é uma arquitetura e que está entrelaçada a sociedade conjuntamente com a parte civil, formados por um coletivo. A cidade é construída a partir de uma única peça arquitetónica, cresce em extensão e altura tomando

consciência e memória. (Rossi, 2001). Uma vez que a cidade já está consolidada é possível perceber que é uma construção singular porque cada cidade tem estruturas semelhantes, mas não iguais. Os edifícios têm um estilo próprio comparando com outras cidades, carregando simbologias que expressam a cultura local formando a imagem.

"Acontece igualmente que, enquanto visitamos um palácio e percorremos uma cidade, temos experiências diversas, impressões diversas. Há pessoas que detestam um lugar porque está ligado a momentos nefastos na vida delas; outras atribuem a um lugar um caráter propício - essas experiências e a soma dessas experiências também constituem a cidade. Nesse sentido, embora seja extremamente difícil para nossa educação moderna, devemos reconhecer uma qualidade ao espaço. " (Rossi,2001, p. 16)

Lynch constatou que através do processo entre o observador e o meio, a imagem do meio ambiente é construída. A imagem da cidade surge de uma imagem sobreposta a outra de cada indivíduo ou de uma sequência delas. O nome, a história, a função, os significados sociais interferem na imagem que o cidadão tem da cidade, ou seja, o nome, a história, a função, os significados sociais interferem na imagem que o cidadão tem da cidade. (Lynch, 1960) Estes elementos que foram citados mais as vias são o que compõem o contexto.

"A criação da imagem ambiental é um processo duplo entre observador e observado. Aquilo que se vê é baseado na forma exterior, mas a forma como isso se interpreta e organiza e como se dirige a atenção afecta, por sua vez, o que é visto. O organismo humano é altamente adaptável e flexível e grupos diferentes podem ter imagens essencialmente diferentes da mesma realidade exterior" (Lynch, 1960, p. 144)

Lynch subdivide a imagem em limites, bairros, vias, os cruzamentos e pontos marcantes, defendendo que estes pontos mencionados que existentes na cidade fazem com que construamos a imagem e relacionam-se entre si, pois nunca estão separados uns dos outros. O estudo de *Lynch* é a reintegração desses pontos escrevendo que o contexto é composto por vias, delimitação de terras, fronteira, nóculo e freguesia os quais são tipos formais de elementos de imagem e pontos focais distribuídos pela cidade que fazem parte da nossa cultura e da imagem da cidade para que seja possível percebê-la. Pode-se completar com as quatro condicionantes levantadas por *Rossi*: tipologia, estrutura da cidade, história urbana, dinâmica urbana e política. Ele coloca como problemas, mas são formas necessárias para interpretar o que compõe uma cidade. (Lynch, 1960)

"Essas questões relacionam-se principalmente a alguns grandes temas, que são a individualidade, o "locus, o desenho, a memória e com ela delinea-se um tipo de conhecimento dos fatos urbanos mais completos e diferentes daqueles que costumamos considerar." (Rossi, 2001, p. 17)

"Aparentemente a qualidade sinestésica de uma rua, a sensação de deslocação ao longo dela, influencia os observadores, até o nível da sua memória: as curvas, as subidas, as descidas. Isso verifica-se, sobretudo, se a rua é percorrida em grande velocidade. Uma curva, bem pronunciada no sentido descendente, pode ser uma imagem inesquecível. Nesta percepção do movimento entram em linha de conta os sentidos do tacto e da inércia, mas o principal é o da visão. Os objectos existentes ao longo de uma rua podem estar dispostos, de modo a realçar o efeito da observação, quando nos movemos, a perspectiva, ou ainda de modo que o percurso da rua seguinte seja visível. A adaptação contínua da linha do movimento confere-lhe uma identidade e será criadora de uma experiência contínua através do tempo." (Lynch, 1960, p. 110)

Rossi coloca que *Levi-Strauss* e *Maurice Halbwachs* compartilhavam da mesma teoria de que a cidade é movida por natureza e cultura, quando direcionadas as características da imaginação e das memórias coletivas a predominância dos fatos típicos da cidade urbana. Para *Lynch*, um elemento é mais fácil de ser memorizado se ele vive a muitos anos ou se está localizado em um ponto estratégico. "A cidade é potencialmente o símbolo poderoso de uma sociedade complexa. Se for bem desenvolvida do ponto de vista óptico, pode ser um forte significado expressivo". (Lynch, 1960, p. 15).

Para *Francesco Careri*, o significado é atribuído através da prática do caminhar. Como os espaços e os significados podem ser transformados apenas por exemplo, com o simples ato de acender uma lâmpada. O corpo é utilizado como uma espécie de ferramenta; esta que altera o espaço e reconhece o valor dele, através do deambular. O andar é o que faz as ruas serem encontradas, é o modo como o mistério desaparece (Careri, 2002). O conceito de significado com origem no latim, significa apresentação através de signos e símbolos e a partir deste estudo pode-se interpretar que é exatamente este princípio que da luz a cidade e a arquitetura. O ser humano recebe a imagem e traduz em significado e memória.

O interesse deste capítulo é o estudo de como nasce a formação da imagem individual e coletiva. A singularidade da cidade e como ela faz-se produto desde quando é gerado um significado.

Leonardo da Vinci realizou estudos do cérebro humano. A representação do esquema da (“Fig.00.02”) é um estudo do cérebro humano realizado por Leonardo da Vinci e demonstra que a estrutura do cérebro humano é comparada a cascas de cebola, ou seja, está desenvolvido em camadas, onde cada ventrículo é apto a receber *sensus communis*, razão e memória. (Pevsner, 2004)



Fig. 01.02. 1487 aproximadamente/ Estudo anatómico de Leonardo da Vinci relacionado a estrutura cerebral ©Coleção Real. HM Elisabeth II.

1.2

Patrimônio e Identidade

A partir de todos os conceitos que foram apresentados pode-se dizer o que existe de rico nas cidades: o conjunto do passado com o presente, a formação da imagem da cidade vindo a ser patrimônio cultural que se apresenta como memória da cidade. Por sua vez o patrimônio arquitetônico que está incluso no âmbito de patrimônio cultural sendo cenário para os cidadãos, oferece experiências diversas e signos. É necessário explorar nesta seção os temas do patrimônio cultural, patrimônio arquitetônico e como nasce a identidade para finalmente compreender a origem e como estão interligados.

Do latim *patrimonium*, é tudo que faz parte da cultura da sociedade. O patrimônio cultural é o reflexo da cultura local onde reúne mitos, folclore, crenças, religião, danças, costumes e tradições dentro de uma ancestralidade que permanece valorizada com o passar do tempo. É reconhecido como algo de valor para a humanidade, seja material ou imaterial. (Araripe, 2004)

“O patrimônio, pelo seu teor simbólico e sua significação, funciona como chave de entrada para a compreensão de uma época, de uma sociedade, ou de um momento da vida social. É que quanto mais mergulhamos nos movimentos do passado e nos debruçamos sobre os fatos particulares da vida cotidiana, mais podemos desvendar e compreender a estrutura e a regularidade desse passado e verificar que em um mesmo contexto estão reunidos diferentes fatos que, na verdade, formam uma unidade social. É que a dinâmica de um entrelaçamento social está na junção desses fatos, que se integram e formam unidades cada vez maiores, conduzindo as mudanças sociais, e, dessa forma, mostram que está na interdependência dos homens e das instituições a configuração global da sociedade.” (Araripe, 2004, p. 5).

O patrimônio é o veículo que direciona o olhar para o passado, faz ter uma compreensão da história e as consequências que perduram até o presente. É importante essa visão retrospectiva porque dessa forma é possível compreender todos os passos que a humanidade deu para chegar ao que é hoje desde todos os valores, manifestações sociais, os progressos, as perdas, as decisões, a ocupação das terras, o motivo do qual os edifícios foram construídos e o seu abandono porque sabe-se que a arquitetura depende da história, e de incentivo socioeconômico. (Araripe, 2004)

O patrimônio arquitetônico é reconhecido por edifícios e monumentos que agregam riqueza cultural para os cidadãos, engloba todas os edifícios que são construídos com elementos e/ou

técnicas construtivas que remetem a um estilo arquitetônico de determinada época. Estes participam da vida na cidade, da história e da memória. Pertence ao patrimônio cultural e é uma das relíquias da humanidade.

As pessoas tendem a criar laços afetivos com relação a àquilo que se adaptam a viver desde que nascem e no crescimento aprendem sobre os acontecimentos que ocorreram no lugar formando algo que se enraíza. Então nasce a sua cultura e os seus costumes dando relevância ao sentimento de pertencimento onde finalmente a identidade é o produto da memória de modo que a arquitetura representa o patrimônio cultural gerando identidade individual e coletiva. O sentimento de pertencer a um lugar está completamente relacionado com a identificação da cultura pessoal com a que existe no determinado local e com o conhecimento coletivo sobre a história da região.

As entidades podem ler a cidade pois a forma de como os edifícios estão posicionados nos lotes, o estilo deles, os desenhos em que foram concebidos, a altura e o desenho das ruas, ou seja, arquitetura e urbanismo demonstra uma linguagem particular de todo o contexto também social e cultural. É matéria física que se comunica e oferece a oportunidade de ser traduzida em palavras, diagramas, desenhos ou gráficos. A cidade é repleta de simbolismo e significado e a cada passo dado é uma descoberta. (Araripe, 2004)

O conceito de Identidade tem origem no *latim Identitas* e parte do princípio de que o ser humano reconhece particularidades individuais ou externas como um todo. Logo, para que o ser humano atinja este estado lê-se a realidade de modo a ter comportamentos pessoais juntamente com o coletivo que correspondam a cultura social da urbe (designação utilizada para uma área de classificação urbana).

“Uma imagem do meio ambiente pode ser analisada em três componentes: identidade, estrutura e significado. Será útil imaginá-las num plano abstrato, com o fim de as analisar, pois na realidade, estas três componentes aparecem juntas. Uma imagem viável requer, em primeiro lugar, a identificação do objeto, o que implica a sua distinção de outras coisas, o seu reconhecimento como uma entidade separável. Falamos de identidade, mas não no sentido de igualdade, com outra coisa qualquer, mas significando individualidade ou particularidade. Em segundo lugar, este objeto tem de ter para o observador um significado quer prático quer emocional. Isto significa que existe também uma relação, mas uma relação diferente da espacial ou estrutural” (Lynch, 1960. p. 18)

Lynch quis explicar que existe a identificação de um objeto o que faz com que ele seja diferenciado relativamente aos outros, ressaltando que não se refere a identidade no sentido

de igualar os objetos uns com os outros, mas o contrário. Porém deve existir um cidadão que o visualize e vincule-o a um signo ou relações sentimentais e práticas, mas também relações espaciais e estruturais. As análises que cada cidadão atribui a cidade difere uma das outras porque os significados e os interesses de cada um relativamente a cidade alteram-se. (Lynch, 1960).

1.3

Memórias Coletivas

A memória coletiva é a junção da cidade como matéria com a história. É no “*locus*” onde as ações existem e surgem as memórias. Segundo Aldo Rossi, existe a “alma da cidade” que carrega os signos. Estes estão representados na cidade, e que definem a memória. (Rossi, 2001)

“Assim tratando da arquitetura da cidade, esforçamo-nos por nos referir ao “*locus*” como sendo o princípio característico dos fatos urbanos; o “*locus*”, a arquitetura, as permanências e a história serviram-nos para tentar esclarecer a complexidade dos fatos urbanos. Enfim, a memória coletiva se torna a própria transformação do espaço, a cargo da coletividade, uma transformação que é sempre condicionada por aqueles dados materiais que se opõem a essa ação.” (Rossi, 2001, p. 198)

A materialidade de uma memória está nos monumentos e edifícios de arquitetura, mas também na arte e na escultura. São a representatividade de uma história, de uma nação ou de uma ideologia. Mas o conjunto arquitetônico de uma cidade ou de um país se comunica de uma forma única em relação a outro porque a história de cada um se difere juntamente com a linguagem arquitetônica. É importante colocar que os acontecimentos da urbe nem sempre são coletivos. A individualidade em cada ação urbana também existe porque não é apenas o coletivo que faz a cidade enquanto ela se desenvolve, mas também o indivíduo. (Rossi, 2001)

Ele explica que a “estrutura urbana” está dividida entre o individual e o coletivo. A memória se localiza no centro dessa estrutura que é a “consciência da cidade” que é quando o ser humano age racionalmente a fim de demonstrar harmonia, clareza e economia então pode-se dizer que a memória coletiva é a individualidade do lugar e é devido a ela que cada cidade tem a sua singularidade e é ela que oferece valor a história e conseqüentemente nas memórias. (Rossi, 2001)

“Assim, a união entre o passado e o futuro está na própria ideia da cidade, que a percorre tal como a memória percorre a vida de uma pessoa e que, para concretizar-se, deve conformar a realidade, mas também conformar-se nela. E essa conformação, permanece em seus fatos

únicos, em seus monumentos, na ideia que temos deles. Isso explica também porque, na antiguidade, se colocava o mito como fundamento da cidade.” (Rossi, 2001, p. 200)

A área da psicologia também estuda Memórias Coletivas. Para melhor contextualizar será realizada uma breve análise da linhagem do psicólogo analítico, *Carl Gustav Jung*, e a de *Rupert Sheldrake*, biólogo e parapsicólogo.

Foi aprofundado o estudo nos seres humanos de que existem regiões na mente humana denominados de consciente e inconsciente onde as experiências interiores ficam armazenadas através das que são presenciadas no espaço. *Carl Jung* identificou dois tipos de inconsciente: o que há experiências reprimidas, esquecidas e são complexos da totalidade emocional e o outro que está na camada mais profunda do inconsciente, onde ficam guardadas as heranças e crenças. Esta camada mais profunda se chama coletivo e tem natureza universal. Portanto, o primeiro é direcionado para o pessoal e o segundo para o coletivo. O inconsciente coletivo é o lugar na mente humana onde estão as memórias inconscientes de toda a humanidade (Freire, 2016).

"Como afirma *Jung* (2008:68), a síntese do sujeito como organismo vivo em conexão contínua com os registos espaço-temporal individuais e coletivos, além da gravação das memórias das vivências, é também "o ponto de partida, o ventre materno grávido de toda vida futura e cujo pressentimento se encontra tanto no sentimento subjetivo, como no aspecto histórico" (Freire, 2016, p. 8)

Para *Sheldrake* (apud FREIRE, 2016, p. 6), "O conhecimento construído por um indivíduo soma-se a memória coletiva do grupo da qual faz parte, e pode ser compartilhado por todos, provocando um aumento da consciência não somente daqueles que estão próximos, mas inclusive de qualquer um da espécie, em qualquer lugar e a qualquer tempo".

O simbolismo da cultura humana é representado nos mitos e lendas de um grupo social, denominado de arquétipo. Agora relacionando este conceito com a arquitetura, esses mitos e lendas estão representados, por exemplo, em esculturas, frisos e afrescos de edifícios com características de estilos arquitetónicos que datam por volta do século XIV ao XIX, então seria possível dizer que o património cultural, incluindo o património arquitetónico, é a representação do simbolismo da cultura humana.



Fig. 01.03. 1911. / Palácio *Ullmann*. Situado na Roménia, em Oradea. *Laszló e József Vágó* ©Autor desconhecido.

O palácio *Ullmann*, localizado na Roménia em Oradea, projetado por *Laszló e József Vágó* em 1911 é uma representação da comunidade Hebraica de Oradea, portanto foram construídos símbolos judaicos em sua fachada. Na fotografia destaca um *Menorah*, o castiçal, no centro de dois leões e flores a volta. (Székely, 2021)

O conceito dos símbolos da memória coletiva de *Carl Jung*, com os símbolos no espaço de *Francesco Careri*, abordado anteriormente na secção “A Imagem do Espaço e Significados”, e como as experiências interiores surgem através das experiências exteriores no espaço, relacionam-se no ponto em que o indivíduo armazena as ações e os sentimentos vividos naquele lugar e desde então será refletido e gerado o significado.

2.

Arquitetura Modernista

“O Poema do Ângulo Reto”

“Com um carvão

Traçamos o ângulo reto

O signo

Que é resposta e guia

O ato

A resposta

A escolha

Signo simples e despojado

Mas apreensível

Os sábios discutem

A sua relatividade e rigor

Mas da consciência

Na realidade é um signo

É a resposta e o guia

O ato

A minha resposta

A minha escolha”

(Le Corbusier)

(apud. Saldivar, 2012, p. 53)

Este poema de *Le Corbusier*, enaltece o símbolo que resume a arquitetura modernista: o ângulo reto e puro, onde o arquiteto demonstra a sua escolha em trabalhar com este traço.

Neste capítulo será estudado com detalhes, todas as características que compõem um edifício modernista e que se tornaram referência para a arquitetura atual. Será estudado desde a sua origem até a chegada do estilo em Aracaju, cidade de que trata o objeto de estudo deste trabalho, ou seja, o Terminal Rodoviário Luís Garcia.

2.1.

Arquitetura Modernista no Cenário Global



Fig. 02.01. 1877/ Estação *Saint-Lazare*. Óleo sobre tela. *Claude Monet* © Autor desconhecido.

Monet capturou a atmosfera da estação férrea através da sua pintura impressionista, representando a luz que entra pelo envidraçado da cobertura e se mistura com o vapor do trem. O quadro foi denominado como “poesia das estações” pelo seu amigo *Émile Zola*. (Martins, 2017).

O quadro acima, representa uma das épocas que mais marcaram a história da humanidade, a revolução industrial, que aconteceu no século XIX. Quando as máquinas a vapor e os trilhos férreos se tornaram inovação desencadeando múltiplas transformações no âmbito da cultura, do território e das técnicas construtivas.

A migração dos trabalhadores dos campos à cidade foi motivo para haver mudanças culturais, sociais, econômicas e o aprimoramento da tecnologia. Conseqüentemente a arquitetura recebeu o reflexo destas alterações. (Frampton, 2003)

“O advento da navegação a vapor de longa distância depois de 1865 aumentou muitíssimo a migração europeia para as Américas, África e Austrália. Enquanto a migração levou essa

população necessária para desenvolver a economia dos territórios coloniais e ocupar as cidades de planta quadriculada do Novo Mundo, em franco crescimento, a obsolescência, militar, política e econômica da tradicional cidade murada europeia levou, após as revoluções liberais nacionais de 1848, à demolição das muralhas e a extensão da cidade, antes finita, e seus já florescentes subúrbios” (Frampton, 2003, p. 14)

No século XIX, surgiram movimentos como o *Art nouveau* e *Arts & crafts* que apresentavam bases da arquitetura clássica, mas anunciavam um novo estilo. Como exemplo do primeiro, a obra “Casa Batlló” do arquiteto *Antoni Gaudí* em Barcelona e do segundo, a “Casa e Estudio” de *Frank Lloyd Wright*. (Frampton, 2003)

Porém foi no século XX que a arquitetura modernista nasceu pois até então estava ganhando força, principalmente com o apoio da sociedade e dos arquitetos envolvidos e de renome mundial: *Mies Van der Rohe*, *Le Corbusier* e *Frank Lloyd Wright*. (Aidar, s.d.) Contudo, diante da visão crítica de *Frampton* relacionada a história, a arquitetura modernista surgiu ainda antes do século XIX, quando houve troca dos ideais clássicos apresentados por *Vitrúvio* com fundamentos pragmáticos além da separação entre a engenharia e arquitetura, quando no final do século XVII, *Claude Perrault*, arquiteto e médico francês, abriu a primeira escola de engenharia *École des Ponts Et Chaussées*, no ano de 1747 (Frampton, 2003). *Louis Géraud de Cordemoy*, escreveu o “Novo Tratado de Arquitetura”, o qual substituía as bases desenvolvidas por *Vitrúvio*: *utilitas* (utilidade), *firmitas* (solidez) e *venustas* (beleza) por *adornance* (ordem), *distribution* (distribuição) e *bienséance* (conveniência). (Frampton, 2003)

Adolf Loos, em “Ornamento e Crime”, expõe uma das características mais importantes do estilo modernista, a qual apresenta-se por considerar o ornamento como um detalhe excessivo e sem necessidade, um oponente a arquitetura, reforçando o pensamento “Menos é mais” de *Mies Van Der Rohe*. Deste modo, segundo *Frampton*, surgiu a época do nascimento de edifícios com linguagem limpa, espaços reduzidos e com materialidade de aço, ferro, metal e betão. (Frampton, 2003)

Foi escolhido o edifício *Unite d’Habitation* do arquiteto *Le Corbusier* como exemplo a ser estudado, por que é uma obra que consegue representar as características e suas particularidades, o qual será abordado a seguir e de forma a facilitar a compreensão do assunto com esquemas e peças desenhadas. Na próxima secção “2.1- Arquitetura Modernista no Brasil” o projeto e o arquiteto francês serão fontes de referência a arquitetos brasileiros e por esse motivo foi escolhido. De antemão as características que compõem o estilo são fachadas sem ornamentos em oposição ao “classicismo” e arquitetura limpa. (Frampton, 2003)



Fig. 02.02. 1947 - 1952/ *Unité d'Habitation. Le Corbusier.* © Victor Hugo Mori.

O edifício localizado em Marselha/França, foi construído de 1947 a 1952, obra a qual tinha “a cidade-jardim” como conceito, onde o autor foi buscá-lo nos novos conceitos de cidade que estavam a surgir na época como: o “subúrbio-jardim” em *Bedford Park*, de *Shaw* (1877) e outro em *Hampstead*, de *Unwin* (1907), e a “cidade-jardim” em *Letchworth*, de *Rymon Unwin* e *Barry Parker* (1904). Estes espaços urbanos tinham a finalidade de proporcionar melhor qualidade de vida para os donos das indústrias com intervenções em “reformas sociais”, contendo casas, edifícios públicos, escolas, prefeitura, hospitais, entre outros que são essenciais para a proposta da cidade. (Frampton, 2003)

A estratégia de *Le Corbusier* foi utilizar o conceito da extensão horizontal da “cidade-jardim”, ao considerar a necessidade de adaptá-lo a um edifício habitacional, como uma “cidade jardim vertical”. Com a influência do fim da segunda guerra mundial, em 1947, a França estava com escassez de habitações portanto surgiu a importância de projetar o Unité d'Habitation, um edifício habitacional, mas que pudesse ter a relação entre espaços públicos e privados. (Andrew, 2016). O objetivo era alocar serviços administrativos em conjunção com habitações pois a sociedade moderna começava a demandar por haver necessidade. O edifício contém características modernas e inteligentes servindo de referência para outros arquitetos posteriormente até a atualidade, as quais todas as características do edifício fazem parte do estilo modernista, inclusive a fachada, os desenhos de arquitetura e a sua materialidade traduzindo o estilo arquitetônico como um marco na história a nível internacional. Porém No

térreo as colunas perfiladas que suportam a superestrutura¹, antecipam a influência brutalista².
(Frampton, 2003)

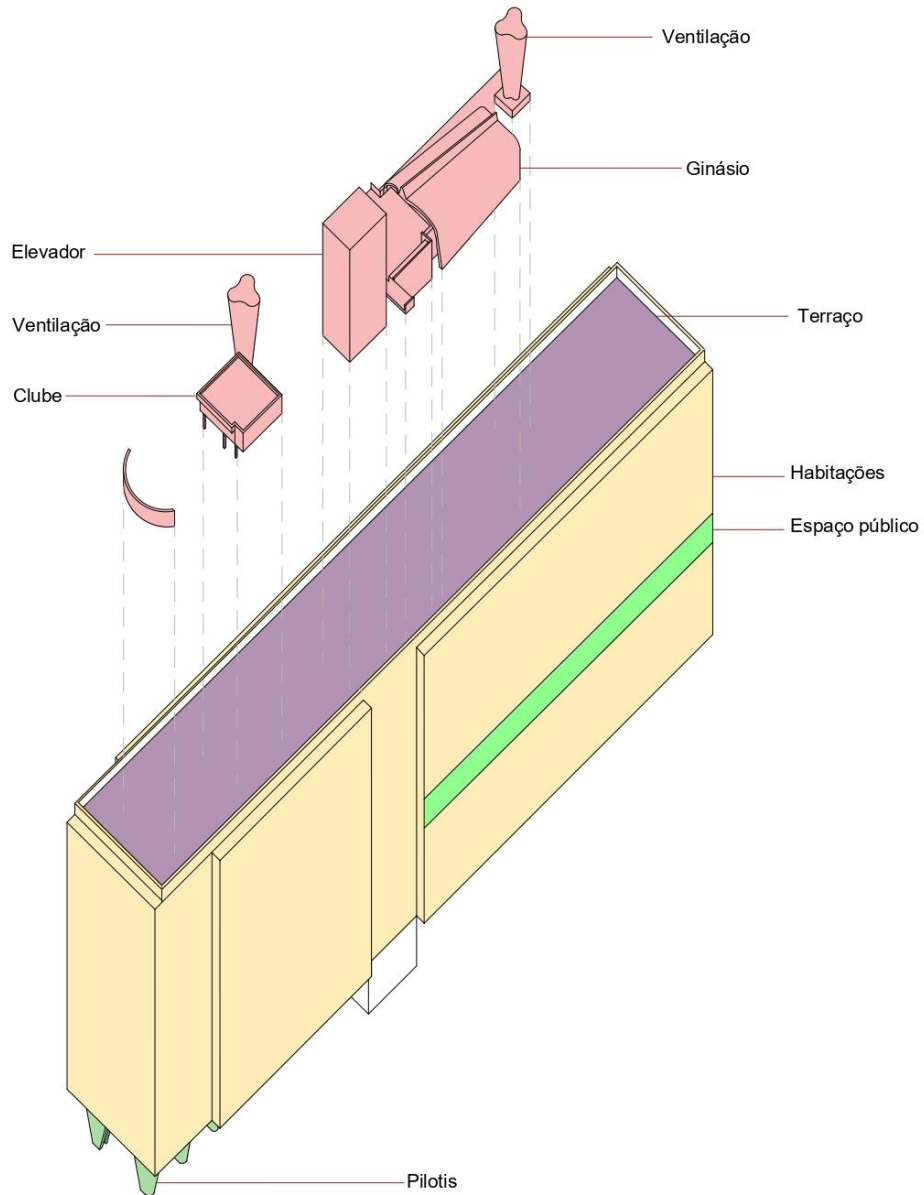


Fig. 02.03. s.d./ Axonometria volumétrica da Unidade Habitacional de Marselha. *Le Corbusier*. © Autor desconhecido. Modificado pela autora.

A proposta era destinada a 1600 pessoas em dezoito pavimentos com comércio, zona pública e conjunto de habitações. O programa continha: comércio, hotel, cobertura, pista de corrida, lago, jardim de infância e um ginásio de esportes. (Andrew, 2016)

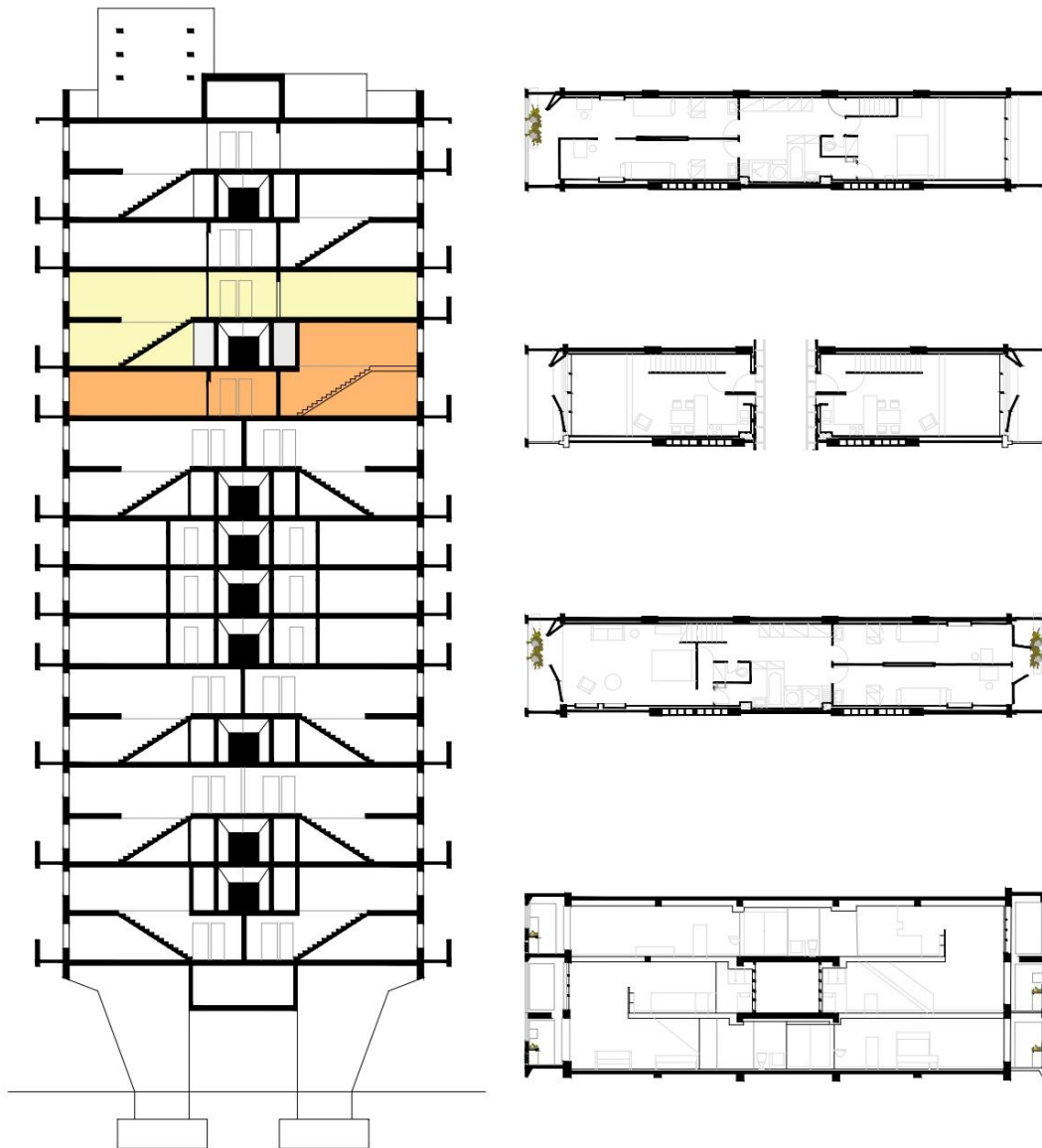


Fig. 02.04. s.d./ Corte e plantas da Unidade Habitacional de Marselha. *Le Corbusier*. © Autor desconhecido. Modificado pela autora.

As unidades habitacionais estão dispostas paralelamente em toda a extensão do edifício com um percurso central. O aproveitamento de espaço acontece por diminuir os percursos a cada três pavimentos e aumentando o número de habitações devido ao pé-direito duplo que acontece na sala de estar da habitação, sendo possível haver dois volumes de habitação, por pavimento. O brise-soleil é responsável pela ventilação que deixa o ar ultrapassar por toda a unidade que funciona como um vão livre visto em corte. (Andrew, 2016)



Fig. 02.05. 1947 - 1952/ Interior da Unidade Habitacional de Marselha. *Le Corbusier*. © Guzman Lozano.

O projeto de *Le Corbusier* construído em betão, material acertadamente executado na época, sendo considerado uma inovação. O vidro, por exemplo, foi um material utilizado pelo arquiteto, *Mies Van der Rohe*, sendo possível, ao estudar as suas obras, compreender como a tecnologia estava sendo desenvolvida e da mesma forma, as técnicas construtivas. “Em 1926, *Mies* havia

Notas:

1. Pilotis que seguem os estudos desenvolvidos por Le Corbusier em “*Modulor*”.
2. Estilo de arquitetura que estava por surgir, devido a sua estrutura de betão.
3. O hegelianismo é uma teoria desenvolvida por *Georg Hegel*, a qual afirma que tudo pode ser explicado através da racionalidade, tanto conteúdos da realidade quanto do espírito.

falado da arquitetura como “a vontade da época traduzida para o espaço”. Em termos hegelianos³, ele via essa vontade como uma técnica historicamente determinada, como um fato evidente para si próprio, que só cabia refinar pelo espírito. A monumentalidade intrínseca das últimas fases de sua obra baseava-se em tal refinamento.

Para *Mies*, a tecnologia era a manifestação da cultura do homem moderno, e, a este respeito, o *Reichsbank* deve ser visto como sua primeira tentativa de monumentalização da técnica. Isso explica a sua aparência de “armazém”, e o tratamento neutro, muito pouco modulado, de suas paredes.” (Frampton, 2003, p. 282)

Segundo *Mies*, em sua conferência no Instituto de Tecnologia de *Illinois*, em 1950:

“A tecnologia tem suas raízes no passado. Ela domina o presente e tende para o futuro. É um movimento histórico genuíno – um dos grandes movimentos que configuram e representam sua época.

Só podemos compará-la com a descoberta clássica do homem enquanto pessoa, com o desejo de poder dos romanos e com o movimento religioso da Idade Média.

A tecnologia é muito mais que um método, é um universo em si. Enquanto método, é superior em quase todos os aspectos. Contudo, é somente ao ser deixada consigo mesma, como nas gigantescas estruturas da engenharia, que a tecnologia revela sua verdadeira natureza. (...) Sempre que a tecnologia atinge a sua realização plena, ela transcende a si mesma como arquitetura. É verdade que a arquitetura depende dos fatos, mas seu verdadeiro campo de atividade é a esfera do significado.” (Frampton, 2003, p. 282)

O estilo modernista adquiriu o uso do betão, do vidro e do aço, materiais construtivos que antes da Revolução Industrial não existiam (com exceção do vidro, porém este não era utilizado em demasia na arquitetura) e que só foram possíveis de serem desenvolvidos devido a necessidade da situação política e sócio-econômica característicos da época. Um dos arquitetos que souberam aproveitar a transparência do vidro foi *Mies Van Der Rohe* como forma de torná-lo parte do projeto arquitetônico ao substituir paredes (convencionais) por este material e dessa forma desenvolver técnicas construtivas para tornar a utilização possível de ser realizada. Particularidades que uniram a entrada de luz e com a proposta de haver relação visual entre o interior e exterior, os espaços ganharam mais qualidade além de contribuir com a evolução das tecnologias e dos conceitos de arquitetura dentro da história mundial e servir como referência para projetos futuros de outros arquitetos, visto que estes aspectos propagaram-se ao decorrer do tempo.



Fig. 02.06. 1945 - 1951/ *Farnsworth House*. *Ludwing Mies Van Der Rohe*. © *Yorgos Efthymiadis*.

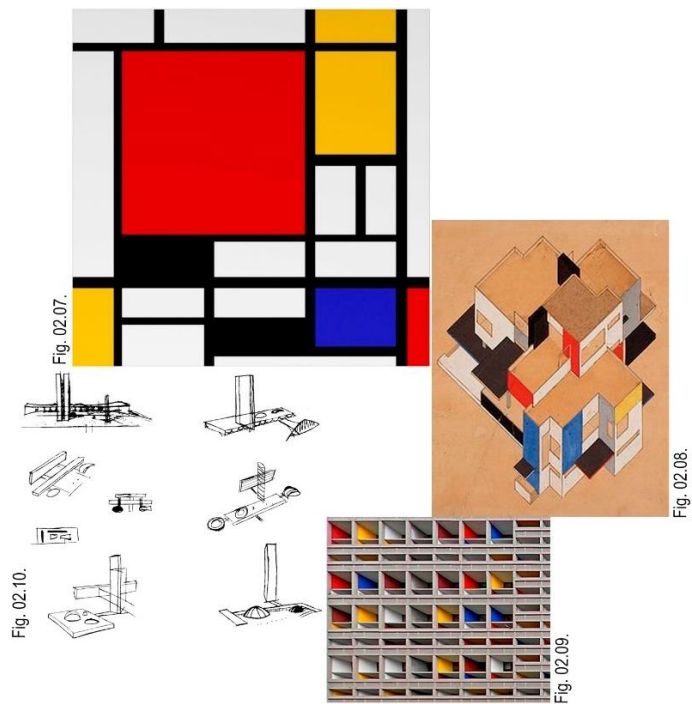


Fig. 02.07. 1872./ *Quadro de Mondrian*. © *Autor desconhecido*.

Fig. 02.08. s.d./ *Movimento Stijl*. © *Autor desconhecido*.

Fig. 02.09. s.d./ *Fachada dos edifícios "Unidade de Habitação"*. *Le Corbusier*. © *Autor desconhecido*.

Fig. 02.10. s.d./ *Esquissos do Edifício "Planalto Central"*. *Oscar Niemeyer*. © *Autor desconhecido*.

2.2

Arquitetura Modernista no Brasil

Em 1922 aconteceu a primeira Semana de Arte Moderna em São Paulo, marco para a disseminação do estilo no Brasil onde teve as exposições de arte e arquitetura. (Gonçalves, 2022)

A participação de arquitetos no evento como Lúcio Costa, Oscar Niemeyer, *Lina Bo Bardi* e Paulo Mendes da Rocha foi motivo para que difundisse o que muitos historiadores denominam de “nova arquitetura”, esta que utiliza referências europeias e adapta-se a circunstâncias e tradições locais. (Gonçalves, 2022)

O país estava vivendo um momento de progresso econômico e valorização da cultura, além do governo ditatorial de Getúlio Vargas (1930/1945), que incentivou o movimento modernista definindo como estilo padrão da época culminando com construções de novas faculdades de arquitetura, chegada de profissionais da área formados no estrangeiro e a construção de novas indústrias. (Zeckker, 2001)

De 1940 a 1950 o Brasil recebeu notório reconhecimento mundial com relação a sua arquitetura moderna, principalmente por ganhar destaque como nova arquitetura do pós-guerra. A Inglaterra e a França colocaram o país como o qual herdou o modernismo do pós-guerra da Europa. O primeiro documento que apresentou a arquitetura moderna brasileira para o mundo foi o “*Brasil Builds*” como forma de propagar o estilo internacionalmente e marcar a identidade do país neste período histórico. O envolvimento de *Le Corbusier* com Oscar Niemeyer no projeto “*United States*” em Nova York (1946 a 1947) foi algo crucial para a influência do arquiteto, Niemeyer, desenhar projetos com o novo estilo. (Zeckker, 2001)

O problema da época foi que o ferro, o aço, o vidro e o cimento eram materiais difíceis de serem conseguidos no Brasil por serem importados, em contraponto, a madeira e o azulejo se encontravam com facilidade. Portanto as construções tinham alto custo, mas já que era ordem do governo determinar o estilo como oficial, foi feito o investimento com a finalidade de que o Brasil pudesse acompanhar as evoluções dos outros países. (Zeckker, 2001)

Por fim, tornou-se possível a construção e conseqüentemente houve melhoria nas técnicas construtivas do país. A nova tecnologia foi utilizada nos arranha-céus brasileiros; o primeiro em São Paulo, o edifício “A Noite” dos arquitetos Elisário Bahiana e *Joseph Gire*, ainda em estilo *Art*

Decó mas por outro lado anunciava o novo estilo devido à sua falta de ornamentos. (Zeckker, 2001)

A casa da Rua Itápolis (1929), em São Paulo, obra do arquiteto *Gregori Warchavchik*, é a primeira construção identificada como estilo modernista no Brasil. (Guioia, 2011)



Fig. 02.11. 1929. / Casa da Rua Itápolis. *Gregori Warchavchik*. ©Zanella e Morcardi.



Fig. 02.12. 1936-1945. / Ministério da Educação e Saúde. Lúcio Costa, Oscar Niemeyer, Carlos Leão, Affonso Reidy, Ernany Vasconcelos e Jorge Machado Moreira ©IPHAN.

O Ministério da Educação e Saúde Pública ou Palácio Capanema, localizado no Rio de Janeiro (1936-1945), dos arquitetos Lúcio Costa, Carlos Leão, Affonso Reidy, Ernany Vasconcelos, Oscar Niemeyer, Jorge Machado Moreira e paisagista Roberto Burle Marx, é o projeto mais reconhecido e o segundo construído no âmbito da arquitetura modernista. Tem características semelhantes a *Unité d'habitation* de *Le Corbusier*, projeto estudado na seção anterior, que são: o plano livre, pilotis e terraço. O projeto nasceu a partir da necessidade de haver um ministério da educação e saúde no país.

Depoimento de Lúcio Costa, em 1951:

"[...] O marco definitivo da nova arquitetura brasileira, que se haveria de revelar igualmente, apenas construído, padrão internacional e onde a doutrina e as soluções preconizadas por *Le Corbusier* tomaram corpo na sua feição monumental pela primeira vez, foi, sem dúvida, o edifício construído pelo ministro Gustavo Capanema para a sede do novo ministério. Baseado no risco original do próprio *Le Corbusier* para outro terreno, motivado pela consulta prévia, a meu pedido, tanto o projeto quanto a construção do atual edifício, desde o primeiro esboço até a definitiva conclusão, foram levados a cabo sem a mínima assistência do mestre, como espontânea contribuição nativa para a pública consagração dos princípios por que sempre se bateu. [...]

Construído na mesma época, com os mesmos materiais e para o mesmo fim utilitário, avulta, no entanto, o edifício do ministério, em meio à espessa vulgaridade da edificação circunvizinhança, como algo que ali pousasse, serenamente, apenas para o comovido enlevo do transeunte despreocupado e, vez por outra, surpreso à vista de tão sublimada manifestação de pureza formal e domínio da razão sobre a inércia da matéria." (Xavier, 1987, p. 93)

Os volumes na cobertura são destinados a salões de refeições, cozinha e administração do edifício (Fracalossi, 2013). O desenho de arquitetura corresponde a uma métrica como princípio de desenho arquitetônico. A transversalidade no térreo permite que o espaço seja destinado aos pedestres e espaço de convívio público. Os pilotis são os elementos que compõem a estrutura e que sustentam dois corpos perpendiculares, estes que tem origem no período modernista e muito utilizados nos projetos de *Le Corbusier*.

O "*Curtain-wall*" é a janela em fita que acompanha toda a fachada possibilitando a entrada de luz por todo o edifício com exceção do auditório. Com 16 pavimentos, o qual o volume vertical corresponde a administração. O volume horizontal, a um espaço de exposições. Os dois

possuem terraços com acesso e permitem contemplar a vista da cidade. (Campos, Schneider, 2020)

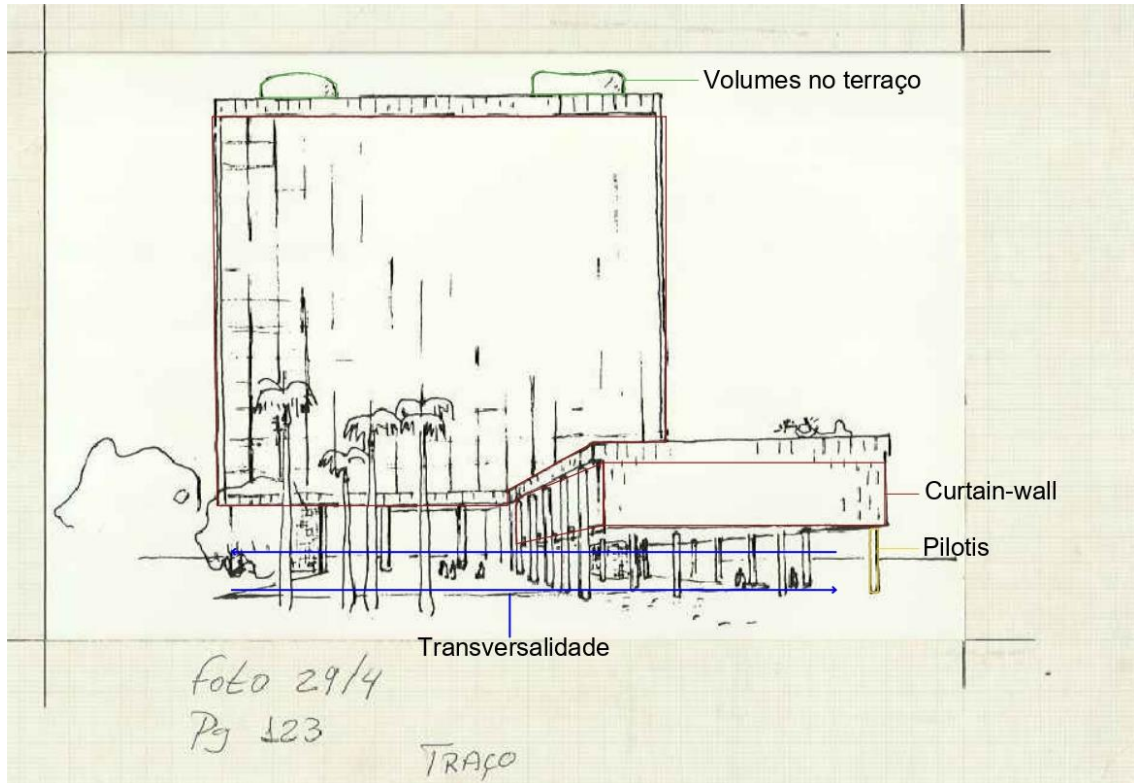


Fig. 02.13. s.d. / Esquisso do Ministério da Educação e Saúde ©Instituto Antonio Carlos Jobim. Acervo Lúcio, documento modificado pela autora.

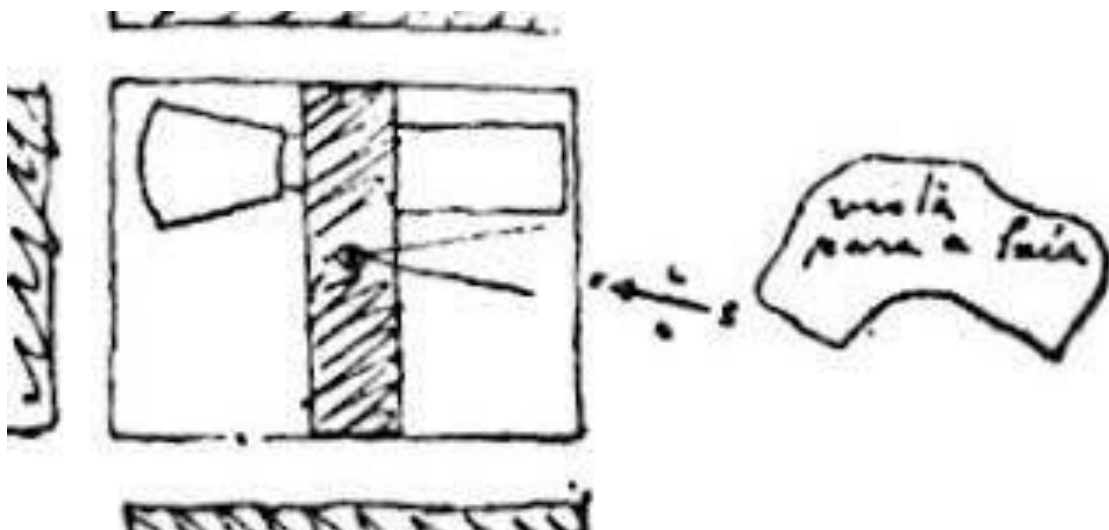


Fig. 02.14. s.d. / Esquisso do Ministério da Educação e Saúde ©Lúcio Costa

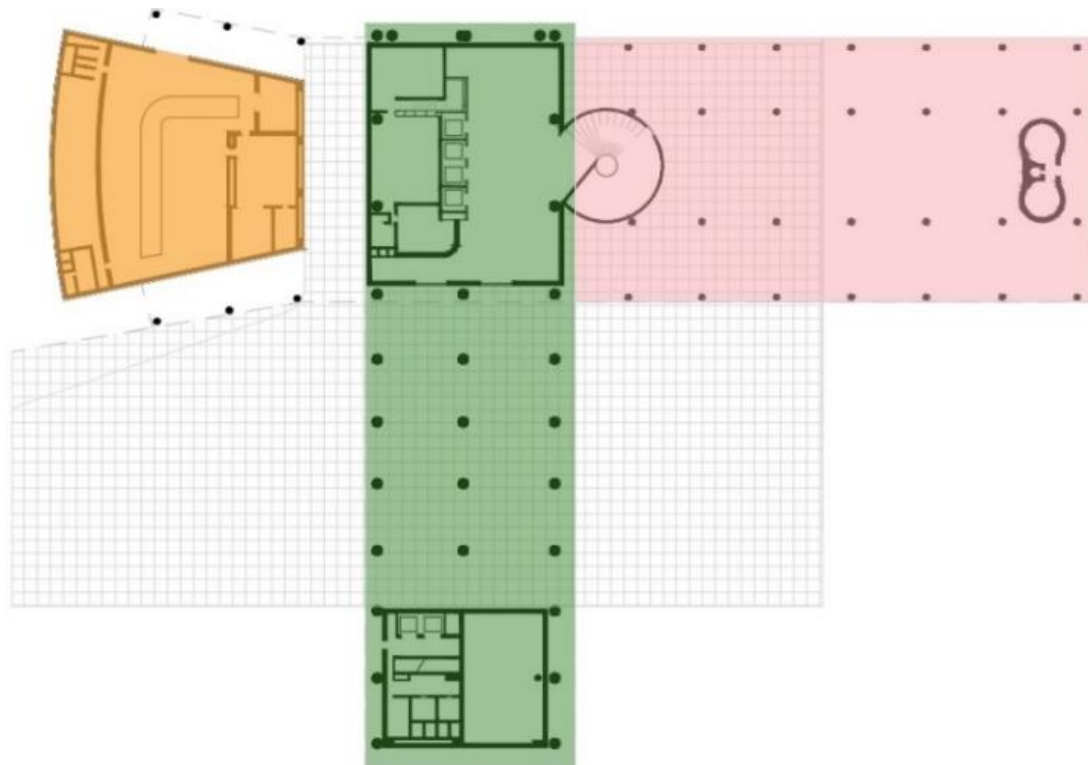


Fig. 02.15. s.d./ Planta do Ministério da Educação e Saúde. ©Autor desconhecido. Documento modificado pela autora.

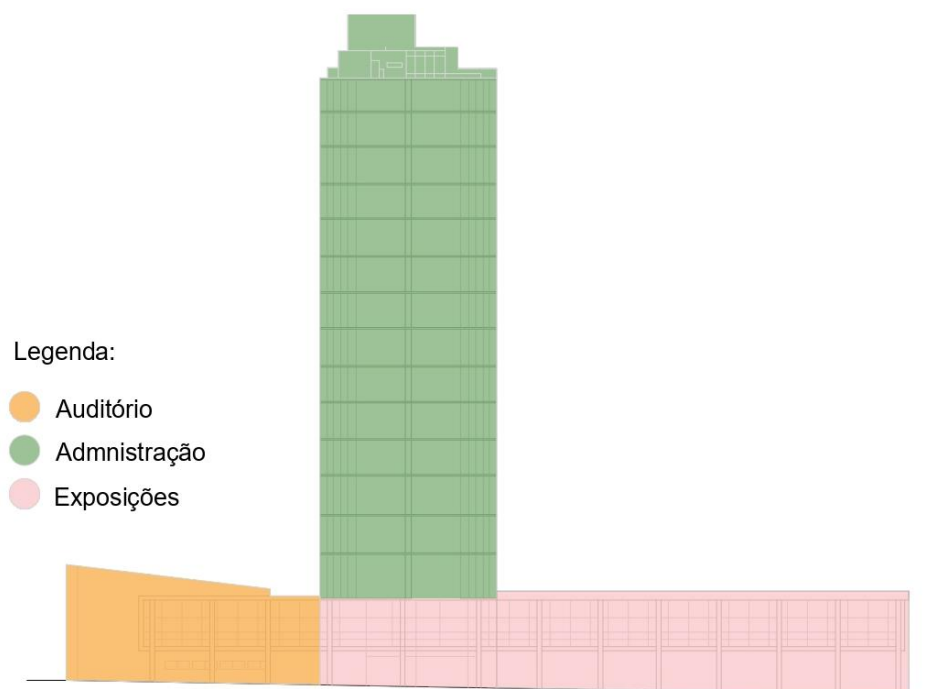


Fig. 02.16./ Alçado do Ministério da Educação e Saúde. ©*Laurent Beaudouin*. Documento modificado pela autora.



Fig. 02.17. 1936-1945/ Fotografia do interior do Ministério da Educação e Saúde. ©Flickr marago. Used under Creative Commons.



Fig. 02.18. 1936-1945/ Fotografia do interior do Ministério da Educação e Saúde. ©Flickr tot. Used under Creative Commons.



Fig. 02.19.s.d/ Pavimento Térreo. Fotografia que representa o “chiaroscuro” (luz e sombra).
© Laurent Beaudouin.



Fig. 02.20.s.d./ Pavimento térreo. Semelhança entre os troncos das árvores e pilotis © Laurent Beaudouin.

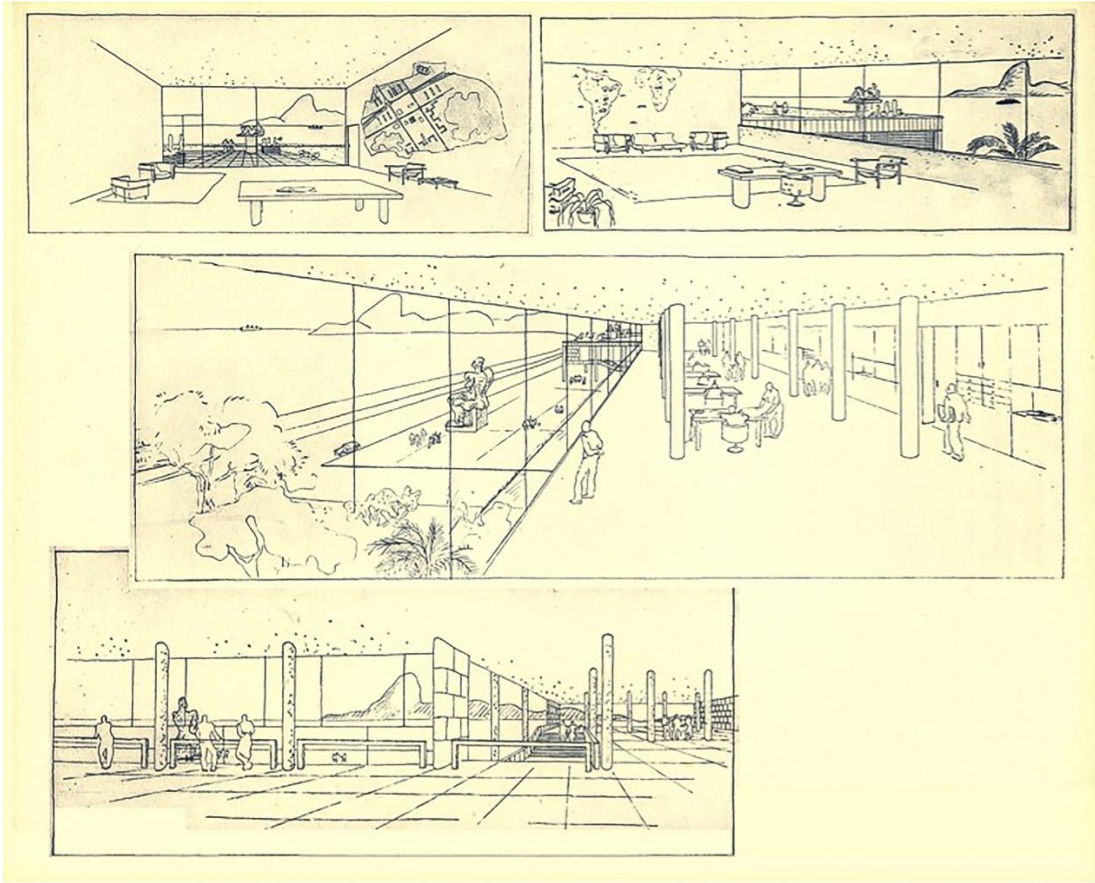


Fig. 02.21. s.d./ Esquissos. © Laurent Beaudouin.

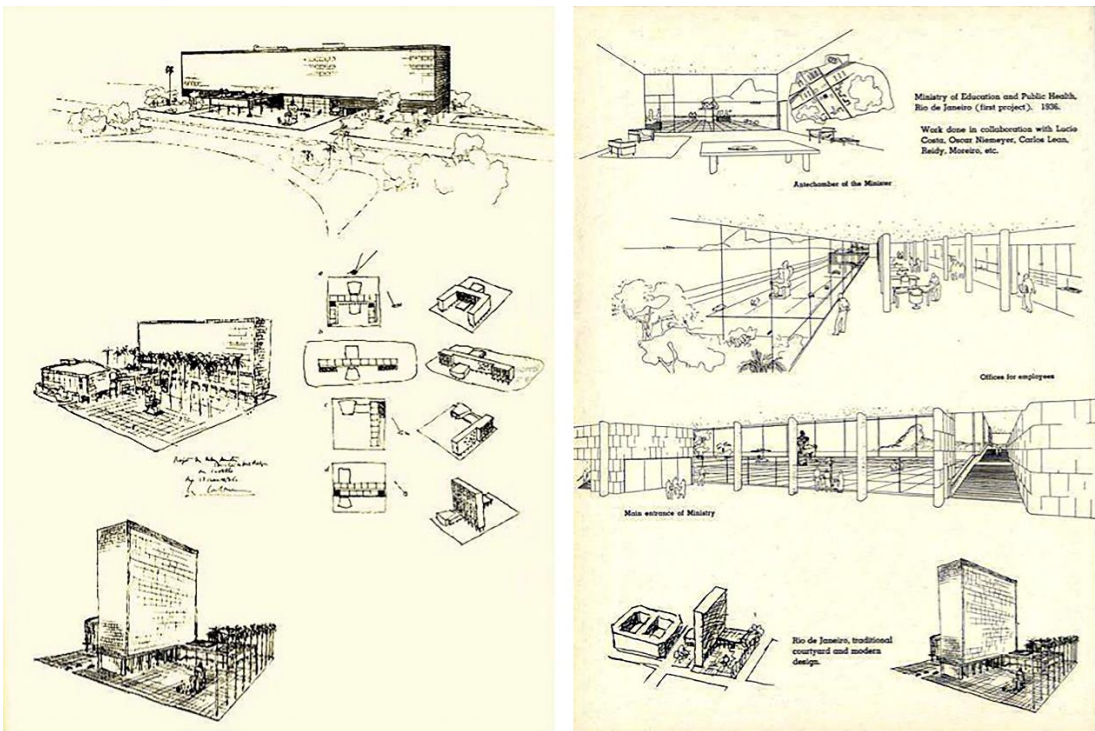


Fig. 02.22. s.d./ Esquissos. © Laurent Beaudouin.

Estes exemplos são fundamentais para compreender a arquitetura modernista no Brasil e a sua origem. Percebe-se que os arquitetos responsáveis abriram espaço para que o país a *posteriori*, pudesse desenvolver o seu estilo próprio e com caráter modernista, já que até então, a arquitetura que existia no Brasil era herdada dos países europeus.

2.3

Arquitetura Modernista em Aracaju

Em 1940 houve iniciativa de construir uma cidade moderna em Aracaju. Pessoas com um poder aquisitivo maior investiram na “nova arquitetura” ao participar das decisões econômicas da cidade. Consequentemente a imagem urbana sofreu alterações de forma a interferir no âmbito físico e social da cidade, lembrando que de 1950 a 1960, iniciou-se o momento de difusão da arquitetura modernista no Brasil, fruto de um conjunto que envolve o crescimento na economia e no poder público além de incentivos políticos e sociais. (Chaves. C, Lima. L, Matias. k.; 2018). Para estes autores a primeira manifestação do estilo em residências na cidade de Aracaju aconteceu em *Art Decó* do arquiteto alemão *Otto Wilhem Arendt Von Altenesch*. Porém há escassez de documentação em fotografia ou em peças desenhadas devido à falta de catalogação prejudicando no acervo histórico e na memória individual e coletiva portanto não se sabe qual era o edifício.

Em Aracaju, como na maior parte das cidades, a arquitetura modernista está materializada em propriedades privadas e públicas. No que se refere a residências podem ressaltar-se as seguintes: residência Maria Melo (demolida), Hora Oliveira, Souza Freire, o Edifício Atalaia, residência Osvaldo Tavares (demolida por falta de reabilitação), José Gonçalves e Residência Manoel Barbosa, Residência Wilson Dórea Sobral. (Chaves. C, Galvão. F; 2020)

O estilo art-decô previamente anunciava a chegada de um novo estilo que estava a surgir, e em 1935 os edifícios públicos em Aracaju também acompanharam a evolução mundial mesmo que em uma época mais tardia. O Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe, Associação Atlética de Aracaju, Sede do Corpo de Bombeiros e o Edifício Serigy são os edifícios públicos que nasceram desde então. Porém em 1957 foi construído o primeiro edifício público (Hotel Palace) em caráter propriamente modernista e o último em 1969 (Estádio Lourival Batista) mas já com as influências do brutalismo (estilo arquitetônico que nasceu a partir de 1970, sem ornamentos e com a utilização do betão como material principal).



Fig. 02.22. 1961/ Esqueto do Hotel Palace.

©Revista da Associação Sergipana de Imprensa.

N. 04.



Fig. 02.23. 2022/ Residência Hora Oliveira. ©Fotografia da autora.



Fig. 02.24. 2022/ Residência Souza Freire. ©Gustavo Mota.



Fig. 02.25. 2022/ Residência João Gonçalves. © Fotografia da autora.



Fig. 02.26. 2022/ Residência Manoel Barbosa. © Fotografia da autora.

Fig.02.27. 1950/Edfício DER-SE (Departamento de Estradas e Rodagens de Sergipe) . ©Isabella Aragão.



Década de 50
Séc. XX

Fig. 02.28. 1957/Edfício Walter Franco. ©Autor desconhecido.



1957

Fig.02.29. 1960/Edfício Hotel Palace. Rafael Grimaldi. ©Isabella Aragão.



1960

Fig. 02.30.
1962/Terminal
Rodoviário Luís Garcia.
Rafael Grimaldi ©Autor
desconhecido.



1962

Fig.03.31. 1966/Sede
do INSS (Instituto
Nacional do Seguro
Social). ©IBGE
(Instituto Brasileiro de
Geografia e Estatística.



1966

3.

LOCUS: a cidade antiga, a cidade moderna, abandono, destruição e alternativas de reabilitação da sua identidade

Neste capítulo se faz necessária uma síntese histórica sobre o *locus* em estudo (Aracaju-SE/Brasil), no que diz respeito às alterações que a arquitetura e o espaço urbano sofre em seu desenvolvimento como organismo, influenciado pelos interesses políticos e socioeconômicos, historicamente falando. Esta abordagem tem como objetivo situar o objeto em estudo em seu contexto histórico, a fim de que se possa adiante, analisá-lo a partir de suas singularidades e da visão teórica dos autores com os quais este trabalho dialogará.

Aracaju é uma cidade que passou por diversas transformações urbanísticas ressaltando o fato de que o maior número de edifícios do centro histórico desapareceu ou foram completamente alterados de forma a perder o seu valor ou esquecidos, por questões econômicas, políticas e sociais; como consequência disso, este cenário direciona a população a se tornar vítima da perda de identidade. O problema acontece ainda atualmente, por isso é de extrema importância fomentar o estudo com relação a abordagem de forma que as próximas gerações não passem pela mesma situação e consigam habitar a cidade reconhecendo a sua história. A questão apresentada será discutida com maior ênfase e detalhes nas seções deste capítulo:

3.1. “Da antiga Aracaju ao modernismo: retrospectiva histórica e panorama urbanístico de 1855 (origem da cidade) a 1970 (construção do Terminal Rodoviário Luís Garcia) “

Neste ítem, se fará uso de mapas, fotografias originais e esquemas referentes ao planejamento urbano desde a cidade antiga (final de séc. XIX, quando teve início), e se estende pela sua transformação em uma cidade moderna (a partir da década de 50), seguindo até a década de 60 quando acontece a construção do Terminal Rodoviário Luís Garcia, objeto de estudo. Após este panorama todo do contexto histórico das seguintes décadas será explanado neste trabalho ao situar o caso de estudo.

3.2. “Transformação para uma nova cidade”

Indaga o real motivo do porque os edifícios são abandonados e destruídos, quais são as consequências desses efeitos e de que forma afeta a cidade e seus habitantes. Expõe exemplos de edifícios que estão no processo de falecimento.

3.3. “O despertar da reabilitação”

É a trajetória da importância de preservar o património histórico segundo o IPHAN, mas por fim complementa-se como deve-se proceder não apenas documentando, mas também classificando como património.

3.4. “Aracaju: identidade atual e propostas de reabilitação do centro-histórico”

É a secção onde finalmente serão apresentadas soluções através de propostas desenvolvidas por arquitetos em forma de projeto que foram executadas e realmente funcionam. Estas são consideradas interessantes a serem estudadas pois podem servir de referência para Aracaju e/ou outras cidades.

Identifica-se que nas cidades há um passado, presente e um futuro, ou seja, há a condição de tempo, a leitura de um espaço contínuo que se desenvolve verticalmente e horizontalmente formando as massas e também alguns elementos no interior da cidade que atrasam o seu desenvolvimento (Rossi, 2001). Os fatos urbanos, a topografia, cultura, geografia, a heterogeneidade e por fim a “*Genius Loci*” que significa o “espírito do lugar” (expressão muito utilizada por Aldo Rossi), são o que formam o todo. Utilizando a toponímia para auxiliar no processo de compreensão da história da cidade em questão, são estas características que irão influenciar e estar em atenção durante o capítulo.

3.1.

Da antiga Aracaju até o modernismo: retrospectiva histórica e panorama urbanístico de 1855 (origem da cidade) a 1970 (construção do Terminal Rodoviário Luís Garcia).



Esquema que representa a localização geográfica de Aracaju-SE/Brasil ©Modificado pela autora.

Fig. 03.01.s.d./Mapa Mundi. ©Autor desconhecido.

Fig. 03.02.s.d./Mapa do Brasil. ©Autor desconhecido.



Fig. 03.03.s.d./ Mapa político da região nordeste do Brasil. ©Autor desconhecido.

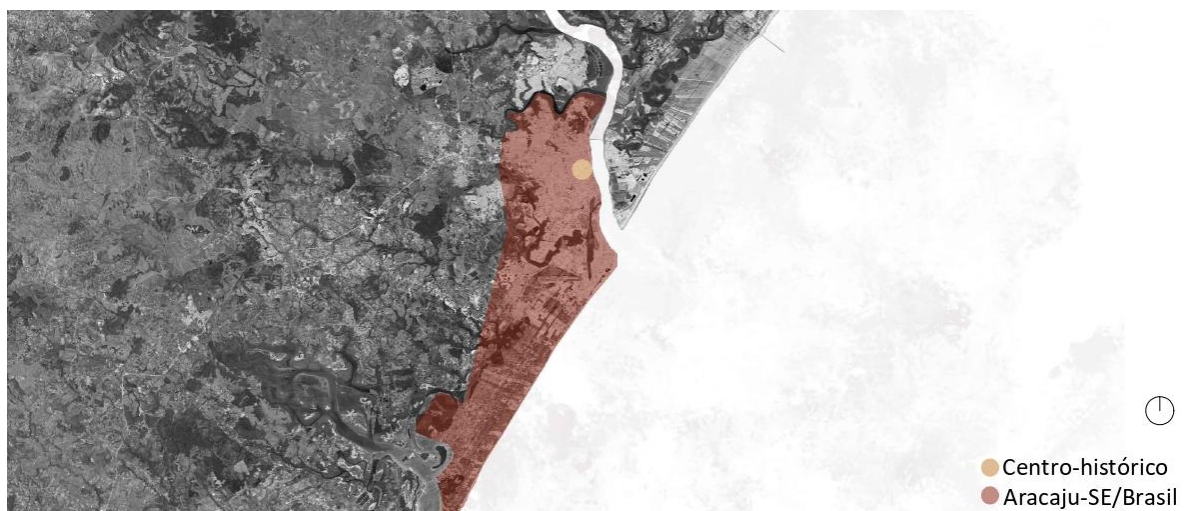


Fig. 03.04. 2022 / Ortofotomapa da cidade de Aracaju-SE/Brasil. ©Modificado pela autora

A mancha em vermelho representa o núcleo urbano da cidade, atualmente.



Fig. 03.05. 2022 / Imagem aérea da cidade de Aracaju-SE/Brasil. ©Gustavo Mota. Modificado pela autora.

O objeto de estudo deste trabalho, o Terminal Rodoviário Luís Garcia, está situado em Aracaju, capital de Sergipe, estado localizado no Brasil conforme apresentam as imagens acima do estado no cenário do continente e do mundo, e a área urbana da cidade no estado de Sergipe.

Ao fazer uma breve retrospectiva histórica a respeito da capital Aracaju, a qual sua toponímia tem origem do prefixo Ará, significando papagaio e acayú (“fruto do cajueiro”) foi remetido a este nome devido a alta concentração da ave e do fruto na região. Historicamente a capital de Sergipe era São Cristóvão, a quarta cidade mais antiga do Brasil. Posteriormente, foi necessário mudar de capital em uma localização com proximidade ao mar e esta nova recebeu o nome de Santo Antônio do Aracaju. Mas para que seja possível compreender a sua história é necessário adentrar primeiramente onde atualmente se encontra o município de São Cristóvão. (Prefeitura de Aracaju, 2017).

São Cristóvão foi fundada em 1 de janeiro de 1590 por Cristóvão de Barros como Capitania de Sergipe, próximo ao Rio Sergipe. No entanto, devido a questões econômicas foi necessário desenhar um projeto de uma nova cidade com um porto incluído de modo a ser numa região localizada no litoral já que dessa forma haveria maior facilidade em escoar produtos que eram cultivados na agricultura utilizando o transporte marítimo. (Prefeitura de Aracaju, 2017) Esta cidade recebeu a designação de Aracaju, cuja origem do nome já fora acima explicado. Aracaju foi localizada numa região em que o rio tem profundidade suficiente para receber embarcações e ter saída para o mar em transição.

No século XIX, devido à revolução industrial, houve o crescimento da população e conseqüentemente a cidade expandiu-se gradualmente pois o mercado imobiliário teve interesse na grande quantidade de terras disponíveis, assim como nas construções civis e desde então obteve grande poder até aos dias atuais. No século XX, três ruas importantes foram construídas, presentes na malha urbana até aos dias atuais são: a Rua Pacatuba, Rua Itabaiana, Praça Tobias Barreto e Praça Camerino foram construídas. (Diniz, 2019)

Pelas razões referidas acima, em 1855 a capital de Sergipe então São Cristóvão, foi transferida para Aracaju. Inicialmente Aracaju recebeu o nome de “Povoado Santo Antônio do Aracaju” porque tinha dois pontos de aglomerados edificadas; o primeiro exatamente na Colina do Santo Antônio e posteriormente o segundo que nasceu na região mais baixa onde Aracaju se fez cidade, um local mais próximo do estuário para que as embarcações pudessem ter saída para o mar. O então Presidente Inácio Barbosa e o Barão de Maruim Provincial fizeram a transferência mencionada. Em 1865 a cidade entra no processo de desenvolvimento até o marco da proclamação da república. Em 1867 o centro histórico apenas se resumia em praças que continham edifícios residenciais, assim como públicos de cunho político administrativos e religiosos.

Em 1884 inicia-se a implantação de fábricas e o progresso industrial aumentou. Em 1886 estava em processo de desenvolvimento com algumas linhas de barco entre os municípios, imprensa local e outros. Em 1910 houve a utilização de bondes e a cidade consegue ter uma imagem estável com relação ao centro administrativo e comercial, sendo nítido nos cartões-postais. (Diniz, 2009) Em 1914 deu-se início o processo de saneamento básico e de infraestruturas. (Prefeitura de Aracaju, 2017).

Em 1920 arquitetos italianos trabalharam na reabilitação do Palácio Olímpio Campos e nas obras urbanísticas da cidade em maior escala para que houvesse a possibilidade de acontecer a independência do estado. (IPHAN) “A equipe formada por Belando Belandi, arquiteto escultor; Orestes Cerelli, arquiteto e pintor; Bruno Cerelli, pintor; Orestes Gatti, escultor, fundidor e pintor; e Fiori fundidor, é o responsável pela mudança estilística desse prédio. A história da remodelação do prédio do palácio reporta-se a metade da segunda década (século XX), conforme manifesta Valladão, governador da época...” (Barboza.1992. p. 54)

“... Terrenos vagos... casas isoladas...

A rotina, diurna, do Ateneu

e desde o escurecer às madrugadas,

As querelas do sapo: - “é meu!... quem deu?...”

Embora, totalmente, arborizada,

Tendo ao centro um jardim, ampla calçada

Vivo contraste do que fora atrás...

A Praça Camerino ensimesmada,

Guarda consigo um quê de água parada...

-Presença que ficou daquela paz!

(apud, Diniz, 2009, p.91)

Os edifícios circundantes à Praça Fausto Cardoso são de caráter político-administrativos. O projeto do engenheiro, Sebastião José Basílio Pirro, possui um desenho com métricas organizadas por quarteirões quadrados e retangulares os quais são cortados por ruas formando um exemplo de planejamento urbano que posteriormente ganhou uma nomenclatura popularmente conhecida por “tabuleiro de xadrez”, pelas pessoas nativas (Prefeitura de Aracaju, 2017). O projeto, com vias ortogonais identificadas por terem a denominação de “cardo e decumanos”, (ruas do planejamento urbano pertencentes ao Império Romano) desembocam no limite de terra até o Rio Sergipe onde hoje, é a Avenida Beira Mar (Antigamente a Rua da Aurora), criando relação com o rio e valorizando a zona. Vale ressaltar que o arquiteto italiano, Federico Gentile, também, foi um dos responsáveis por diversas obras do centro histórico de Aracaju.

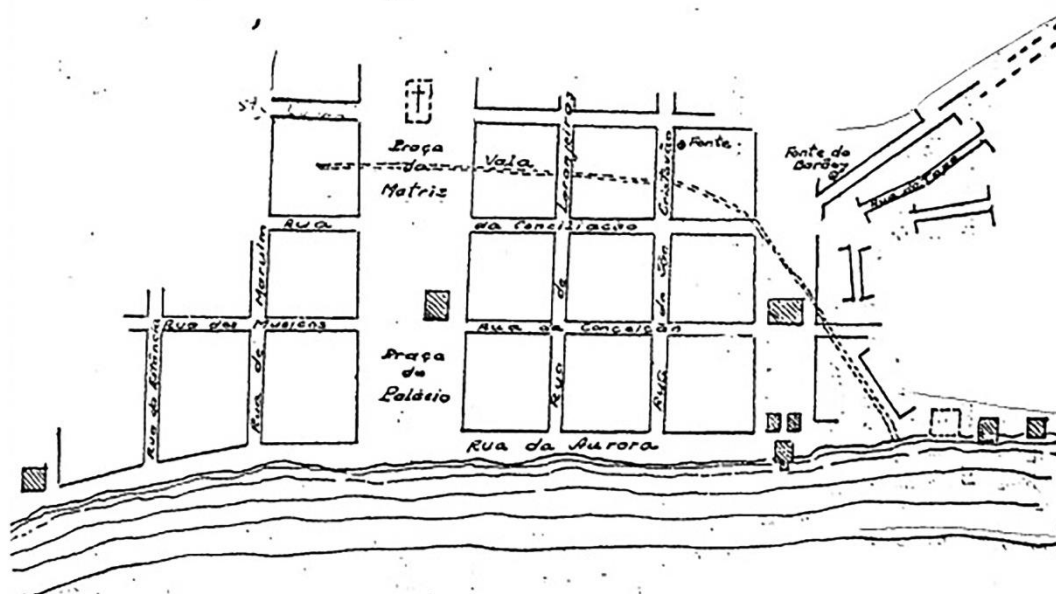


Fig. 03.06. 1857 / Planta de Aracaju-SE/Brasil conseguida na monografia "Formas de Uso e Apropriação do Espaço Urbano" (Rososeman, 2003) © Autor desconhecido.

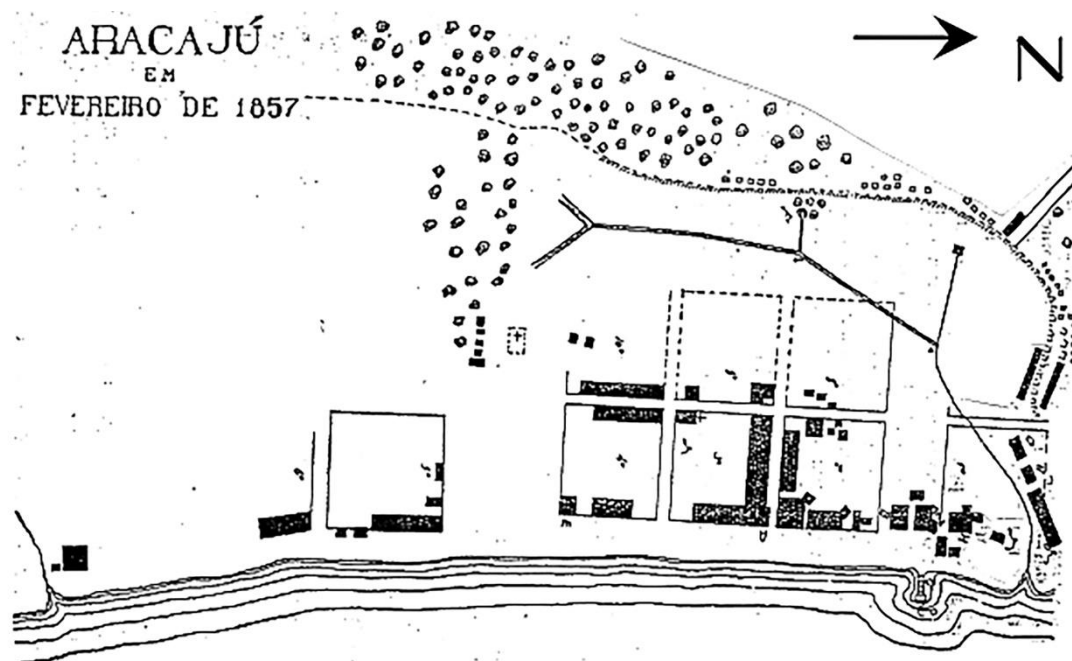
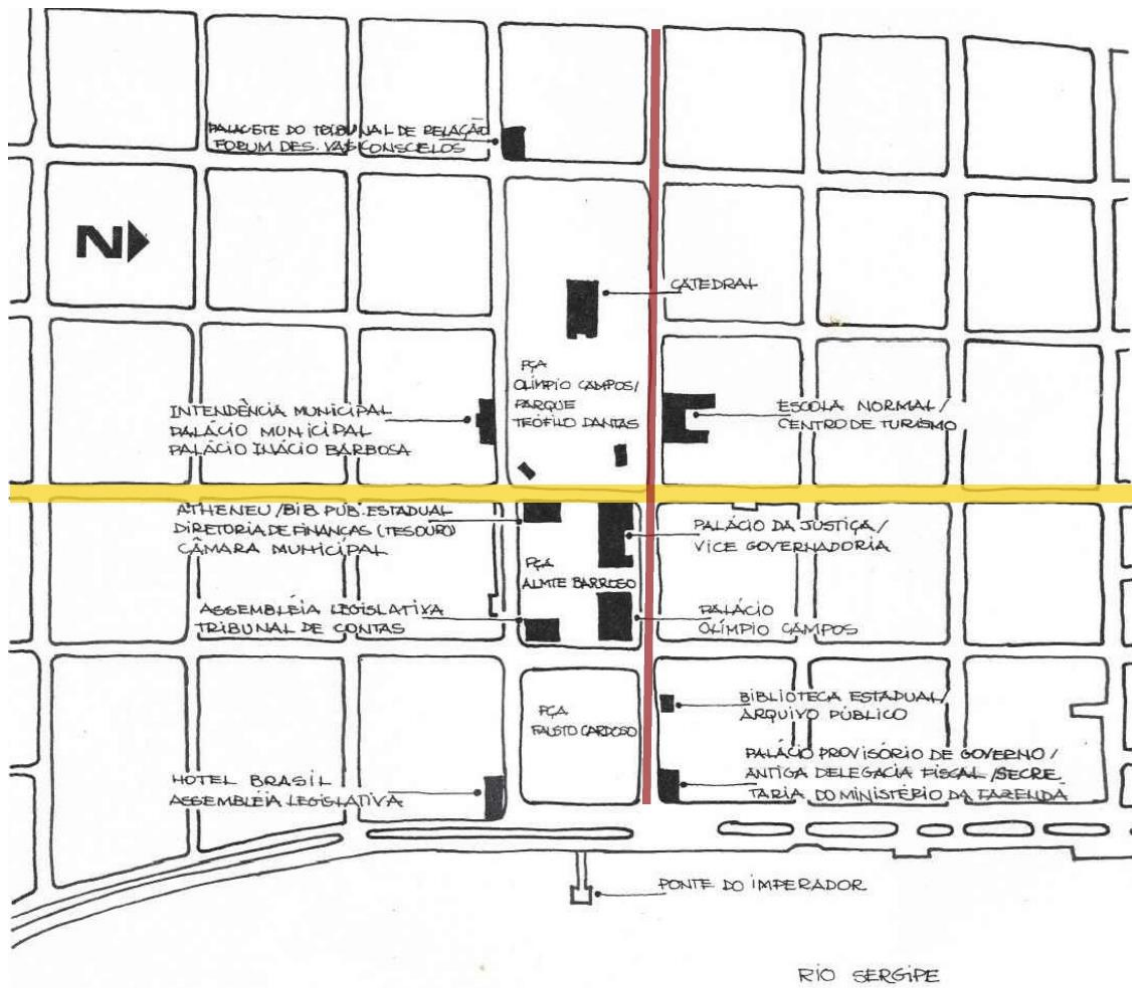


Fig. 03.07. 1865 / Planta de Aracaju-SE/Brasil conseguida na monografia "Formas de Uso e Apropriação do Espaço Urbano" (Rososeman, 2003) © Autor desconhecido.

A partir das duas plantas percebe-se a evolução do plano de Pirro em quadriculas e a relação que é estabelecida com o rio.



- Legenda:
 ● Decumanus
 ● Cardo



Fig. 03.08. s.d. / Esquema elaborado pela autora sob imagem conseguida no livro "Em Busca de Imagens Perdidas" (Barboza, 1992) © Autor desconhecido.



Fig. 03.09. 1857. / Imagem aérea de Aracaju-se/Brasil (Maíra Campos, 2017) © Autor desconhecido.



Fig. 03.10. 1950 aprox. / Imagem aérea de Aracaju-SE/Brasil "Aracaju Romântica que Vi e Vivi" (Melins, 2007) © Autor desconhecido.

Geograficamente a região era constituída por pântanos e charcos, logo, o solo precisou ser tratado por engenheiros para receber a cidade. É importante ressaltar que a preparação do solo na história era comum em outras cidades do mundo, como por exemplo aconteceu “Em Milão, as vias Bottonuto, Poslaghetto e Pantano, junto com San Giovanni e Conca, recordam ao mesmo tempo zonas pantanosas e antiquíssimas obras hidráulicas. O mesmo deve ser dito do Bairro do Marais em Paris” (Rossi, 2001, p. 77). Alguns historiadores indicam que as referências utilizadas como modelos de cidades para o planejamento urbano de Aracaju foram: Chicago, Washington, Buenos Aires e Camberra (Prefeitura de Aracaju, 2017). Porém deve-se ressaltar a possibilidade de que Sebastião Pirro tenha buscado referência no plano urbano desenhado pelo arquiteto Hipódamo para a cidade de Alexandria, no Egito, em 331 a.c. (Porto Editora, s.d.) É de se perceber a semelhança da ordem de como se dispõem as ruas e as quadras entre o projeto de Alexandria e o de Aracaju, ou seja, ele pode ter utilizado outras cidades recentemente projetadas mas é importante ressaltar que o modelo de cidade projetado foi criado a muitos anos antes destes e serve de base para os projetos consideravelmente mais novos.

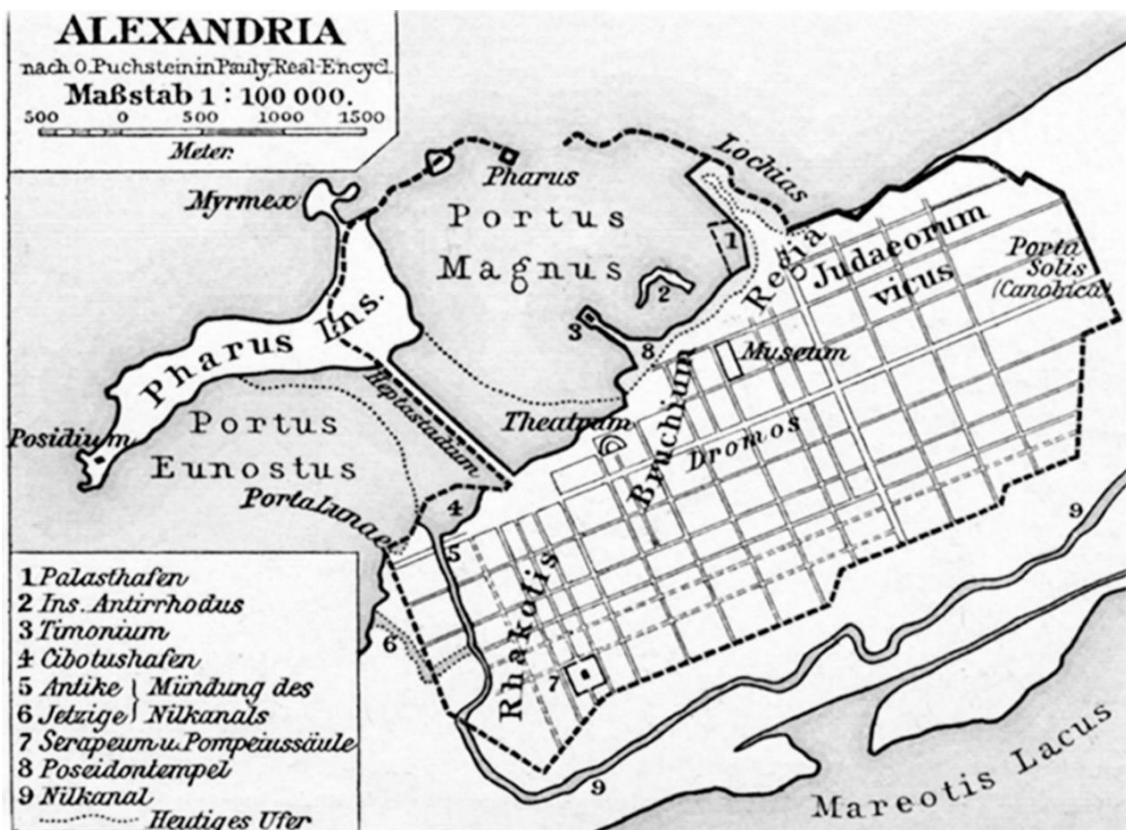


Fig. 00.37. ano 331 a.c. / Plano Urbano de Alexandria, Egito (África) © Autor desconhecido.

As ruas comerciais e as praças monumentais foram construídas após o Centenário da Independência. (Diniz, 2009). Nos anos 20 houve construções e reformas em praças e edifícios, arborização pública e ampliação de eixos viários. A reforma da Assembleia Legislativa foi alvo de uma reforma. Após a segunda guerra mundial, a economia estava em crise, portanto não houve investimentos no crescimento urbano, ou seja, até o momento a cidade transmitia a tranquilidade de uma aldeia. Com a construção da Br-101, rodovia que conecta as cidades do Brasil de Norte a Sul, mais bairros foram construídos, o que possibilitou a migração de pessoas dos interiores para a cidade com a intenção de buscar oportunidades de trabalho. Em 1928 o Parque Teófilo Dantas foi construído pelo artista Corinto Mendonça. Portanto as obras do Jardim Olímpio Campos, a Praça Fausto Cardoso e a Ponte do Imperador estavam completas. (IPHAN). "As reformas do Palácio do Governo e da Assembléia Legislativa na década de 20, que passaram a ostentar um estilo eclético, seguidas pela reforma da Catedral e a criação do Parque Teófilo Dantas fixaram no imaginário coletivo essas praças sobretudo a primeira, já bem mais urbanizada." (Diniz, 2009, p.186) As ruas comerciais e as praças monumentais foram construídas após o Centenário da Independência. (Diniz, 2009).

Na década de 30, os construtores vindos de fora do Brasil tiveram grande contribuição na mudança da cidade. Os estilos ecléticos e art nouveau foram apresentados para a população através dos edifícios por terem consequentemente modificado a imagem da cidade, sendo responsável pela reforma da catedral e do interior dos palácios. O engenheiro alemão, *Hermann Otto Von Altenesch*, com conhecimentos de arquitetura, é responsável por divulgar o estilo art déco, "bungalow" e também pelas obras da Cadeia Pública, o Palácio Serigy e a Ponte do Imperador. O estilo art déco está presente também nas fachadas da nova sede dos Correios e Telégrafos, na sede do Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe. O neogótico em Aracaju teve fim na década de 40, e está representado na Catedral. Aproximadamente, 1945 foi o ano em que a cidade ficou popularmente conhecida por "Construção da Capital". (Diniz, 2009)

"Orgulhava-se o Governo por ter obtido a beleza tão almejada para os espaços públicos e ainda ter conseguido servir a cidade de estrutura urbana, registrando ainda a passagem do famoso Eng. Saturnino de Brito: "(...) todas as ruas são corretamente calçadas a paralelepípedos e fartamente iluminadas, sendo algumas já arborizadas. Possui lindas avenidas e atraentes jardins e parques, onde dizem os visitantes ser a arborização mais bem cuidada do Brasil! Existem para quase todos os bairros bondes elétricos, lotações e ônibus. As construções obedecem as mais belas e harmoniosas linhas da engenharia contemporânea. É regular sua rede de telefones, possuindo água encanada limpa e esgotos que foram reconstruídos pelo Eng. Saturnino de Brito" (Cadastro de Sergipe, nº4, ano 1953)." (Maíra Campos, 2007)



Fig. 03.12. s.d. / "Ponte do Imperador". Fotografia conseguida no Memorial de Sergipe (UNIT) © Autor desconhecido.



Fig. 03.13. s.d. / "Travessa Benjamin Constant". Fotografias conseguidas no Memorial de Sergipe (UNIT) © Autor desconhecido.



Aracaju é uma cidade encantadora. Suas ruas e avenidas arborizadas formam um cenário atraente e quase bucólico. A fotografia apresenta um aspecto da cidade, destacando, em primeiro plano, a praça "Fausto Cardoso".

Rosie Faria

Fig. 03.14. s.d. / "Praça Fausto Cardoso". Fotografias conseguidas no Memorial de Sergipe (UNIT) © Autor desconhecido.



Fig. 03.15. s.d. / "Praça Fausto Cardoso". Fotografias conseguidas no Memorial de Sergipe (UNIT) © Autor desconhecido.



Fig. 03.16. s.d. / “Praça Fausto Cardoso”. Fotografias conseguidas no Memorial de Sergipe (UNIT) © Autor desconhecido.

As imagens foram escolhidas para apresentar a cidade e demonstrar a alteração na paisagem advinda do tempo, de acordo com a arquitetura e urbanismo, desde a vegetação escolhida para compor o espaço, o pavimento, a materialidade dos edifícios até o estilos arquitetônicos. O monumento, constituído pelo arco e ameias, marca a “Ponte do Imperador”, mas com o passar do tempo, perdeu-se existindo apenas em fotografias, e foi substituído por outro em estilo eclético. Nas imagens (Fig. 00.39; Fig. 00.40; Fig. 00.41; Fig. 00.42) percebe-se a evolução da cidade, se vista em ordem crescente, relativamente aos estilos arquitetônicos presentes nos edifícios a volta da praça. A fig.00.39 e fig. 00.40, os edifícios tem estilo neoclássico, mas da fig.00.41 a fig.0042 os edifícios apresentam caráter eclético e art decó. Estes estilos representam a história de uma época juntamente com a cultura. É possível perceber como a cidade foi modificada em uma relação de espaço, tempo e o modo em que esta interfere na memória coletiva da cidade. “Vivemos um momento de autofagia: o que importa é o novo. Somos aculturados, a toda hora pelos modismos televisivos. Às vezes, basta uma década para não mais nos enxergarmos em nosso próprio meio” (Medina, 2005, p. 23).



Fig. 03.17



Fig.03.18

1. Colina do Santo Antônio.

2. Praça Fausto Cardoso, onde o centro se desenvolve, e a envolvente.



Fig. 03.19

● Ponto principal da origem da cidade

● Centro Histórico

● Encontro do rio com o mar

Rio Sergipe

Oceano Atlântico

Fig. 03.17. s.d. / “Colina do Santo Antônio”. Imagem conseguida no Memorial de Sergipe (UNIT).

Fig. 03.18. s.d. / / “Praça Fausto Cardoso”. Imagem conseguida no Memorial de Sergipe (UNIT).

Fig. 03.19. s.d. / Ortofotomapa com esquema interpretativo de Aracaju-SE / Brasil. ©Modificado pela autora.

Em vermelho escuro, marca onde houve as primeiras edificações, na Colina do Santo António. Muitos pensam que a cidade se foi desenvolvendo a partir deste local até à baixa, mas o que realmente aconteceu foi que o “Plano de Pirro” foi projetado mesmo para a região mais plana da cidade, próximo ao Rio Sergipe e excluía completamente a colina com a justificação de que teria mais facilidade econômica para a formação da cidade se estivesse próxima a água. (Osvaldo Ferreira Neto, 2017).

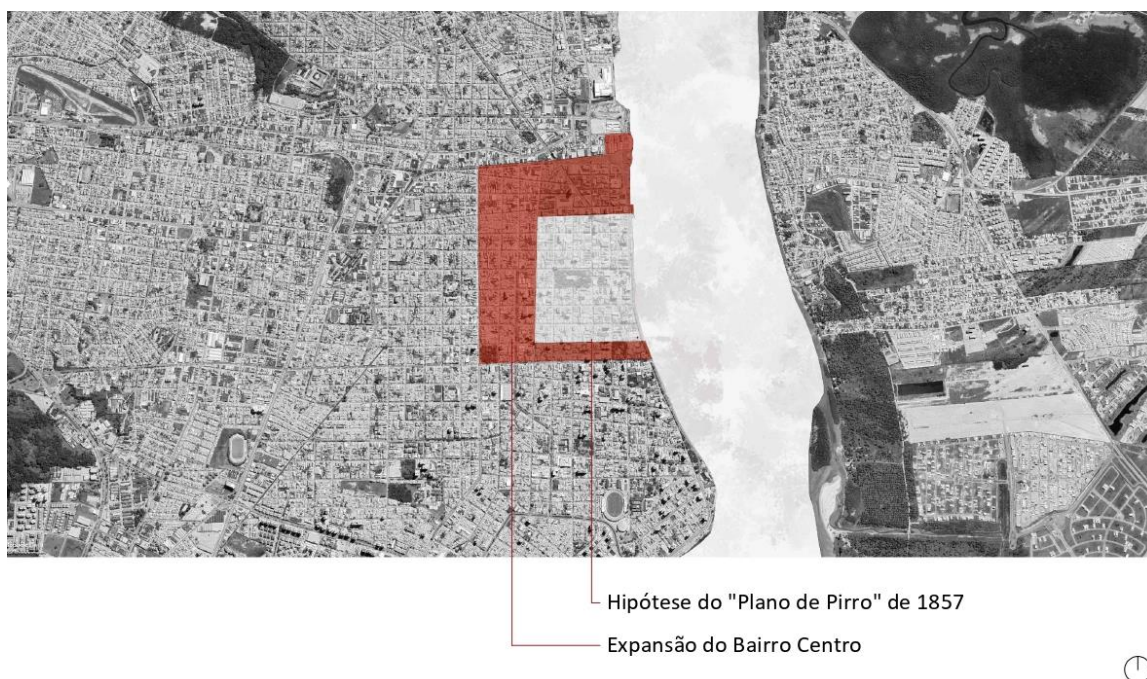


Fig. 03.20. 2022/ Ortofotomapa da cidade de Aracaju-SE/Brasil. Esquema interpretativo da região do centro de Aracaju-se / Brasil. ©Modificado pela autora.

A “Área de 1867” está identificada como a que corresponde ao “Plano de Pirro” em vermelho enquanto fora do seu limite está marcada (em branco) de acordo com o seu desenvolvimento referente ao que se pode classificar como centro histórico até os dias atuais, segundo o IPHAN (Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), órgão responsável por preservar o Patrimônio Cultural Brasileiro. À volta do “Plano de Pirro” manteve-se o desenho do plano. (Diniz, 2019).

A cidade nova. Início do período modernista

A partir da década de 50, a cidade estava em um processo de pré-modernismo, ou seja, a imagem da cidade passou a ser alterada com intervenções agressivas, como por exemplo quando a Duna do Bonfim foi destruída para ser substituída por uma esplanada onde se localizou a primeira estação rodoviária, símbolo da modernidade, do estilo modernista e do meio de transporte (Terminal Rodoviário Luís Garcia). Na mesma época, houve aumento de edificações e os lotes que se encontravam vazios estavam sendo ocupados. (IPHAN)

Os edifícios começaram a receber revestimentos com brises, pastilhas, tijolos de vidro no piso térreo, pilotis, marquises, como por exemplo acontece com o Hotel Palace de Aracaju, que infelizmente atualmente está abandonado devido ao “esvaziamento do Centro”, sendo objeto de discussão e de pretensão para ser demolido. O edifício encontra-se esquecido pela população e em contraponto deste fato é que na década de 60 era lembrando diariamente por ser um dos símbolos da arquitetura modernista, memória do skyline de Aracaju, de afetividade e obra de Rafael Grimaldi.

Ainda em 60 as torres modernistas que estão no norte do centro são direcionadas a serviços. Em 1970, foram concluídas as obras de urbanização, a cidade foi ganhando forma e rodovias foram concluídas sendo traçadas até às praias do litoral sul e norte. O centro histórico edificado resumia-se apenas à volta das três praças principais: Praça Olímpio Campos, Praça Almirante Barroso e Praça Fausto Cardoso. Nos demais quarteirões encontravam-se demasiada vegetação e palmeiras, lotes vazios, escuros e ainda com o solo frágil, impossibilitado de receber fundações para o nascimento de um edifício. (Barboza, 1992). Na paisagem também incluía edifícios com o estilo neoclássico, a representar a Europa devido a chegada dos europeus. Federico Gentile, arquiteto italiano, foi responsável por diversas obras do centro histórico (Osmário Santos, 2011). Mas adaptaram-se os materiais utilizados com a disponibilidade da produção dos recursos na zona; os afrescos, as aplicações de ornamentos com símbolos específicos remetem para cultura europeia na história de Aracaju. Portanto, devido a informação apresentada é possível desenvolver uma “imagem mental” de como era constituída a imagem da paisagem da região naquela época.

Os edifícios modernistas dos anos 60 são: Hotel Palace, Edifício Walter Franco, Terminal Rodoviário Luís Garcia, Edifício Atalaia e as casas da Avenida Ivo do Prado. O objeto de estudo foi construído em 1962, período em que a população era de 112.516 mil habitantes. As demandas sociais e econômicas giravam em torno do crescimento do dinamismo industrial, do

aumento das atividades comerciais no território, abrangendo a ocupação de terras. O estilo modernista tornou-se uma demanda cultural da época também porque ele já havia sido construído no Rio de Janeiro-RJ/Brasil, por exemplo, O Ministério da Cultura de Lúcio Costa e Le Corbusier, foi o primeiro edifício modernista construído em 1936 no Brasil.

A imagem geral da cidade atual é de uma metrópole, alvo da verticalização e com técnicas construtivas avançadas, fato que causou destruição e o esquecimento de edifícios tombados. Problema que surge a partir desta época.



Fig. 03.21. s.d/ Pintura de Cléber Tintiliano, artista Sergipano. Aquarela sob tela. Representação de Aracaju. ©Autor desconhecido.

Tintiliano consegue retratar a cidade através de uma pintura panorâmica que abrange a fusão dos diferentes estilos arquitetônicos com o edifício eclético, “Palácio Olímpio Campos” e os modernos atrás, compondo a paisagem.

3.2

Transformação para uma nova cidade

A área urbana se materializou em extensão e altura. A cidade passou a ser modificada no decorrer do tempo conforme acompanhava o estilo de vida da população. Entretanto a Imagem da cidade foi modificada gerando falta de pertença e de identidade nos habitantes.

Para que não aconteçam os problemas envolvidos, são necessárias implementações de novas regulamentações com a finalidade de proteção do património. O IPHAN (Instituto do Património Histórico e Artístico Nacional, é o órgão responsável pela preservação do património no Brasil. Este foi o último conseguido até aos dias atuais desde a criação do SPHAN (Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), quando realmente foi reconhecida a importância de preservar o património histórico a partir de 1937, aprovado por Getúlio Vargas, político brasileiro.

O documento “Proteção e Revitalização do Património Cultural do Brasil: uma trajetória”, descreve o percurso que foi feito para que a preservação do património histórico pudesse acontecer. A cidade contemporânea de Aracaju surge diante das demandas socioeconómicas e culturais, mas paralelo a esse processo a antiga cidade com seus patrimónios históricos não estão sendo preservados, mas sim destruídos e perdendo as suas características históricas que se mantêm apenas através de documentos. Portanto surgiu a necessidade de ampliar a trajetória da proteção do património com novas decisões que tivessem efeito. A partir do estudo desenvolvido acerca do documento é possível compreender que a consciência de preservar um edifício histórico foi um processo longo que precisou ser impulsionado por decisões e leis passando por revisões ao longo dos anos.

Com enfoque no centro-histórico de Aracaju-SE/Brasil, onde principalmente se concentra o comércio, (a exemplo da Rua de João Pessoa), vê-se especificamente a completude de anúncios publicitários em placas cobrindo a fachada dos edifícios históricos, como uma máscara que esconde a história dos cidadãos. É crucial sublinhar como contribui para o aumento da poluição visual na cidade escondendo a arquitetura e do mesmo modo a história, a memória, a identidade e a cultura. O edifício existe, mas o seu valor torna-se invisível refletindo na identidade social e urbana, sendo o contrário do que acontece nas cidades europeias, por exemplo em Évora, Portugal (Ver Fig.00.17.)

Mas não é preciso ir muito longe porque em Salvador-BA/Brasil há regulamentação rigorosa, manutenção e boa gestão não permitindo que a poluição midiática esconda a sua história (Ver Fig. 00.18.)



Fig. 03.22. s.d./ Praça do Giraldo. Évora, Portugal ©Autor desconhecido.



Fig. 03.23. s.d. / Pelourinho. Salvador-BA/Brasil. ©Autor desconhecido.

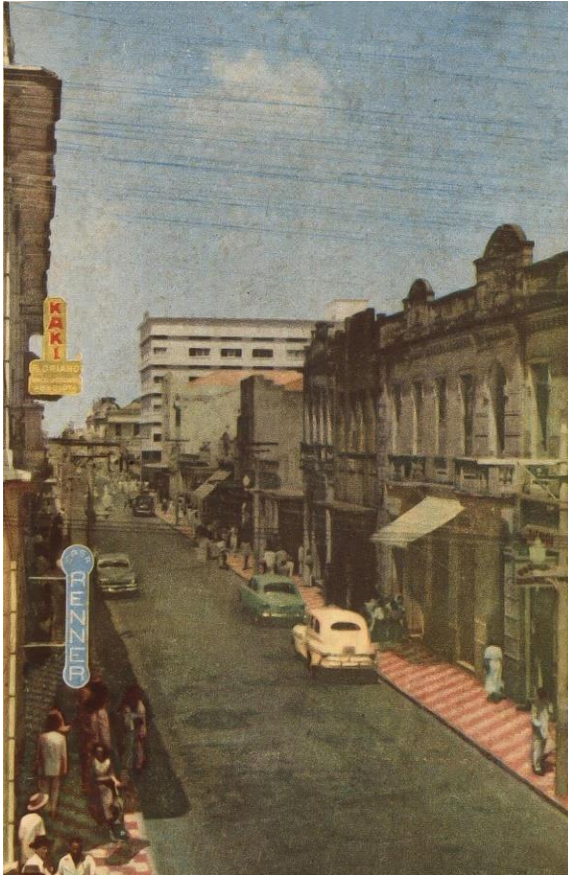


Fig. 03.24. 1950 aprox. / Rua João Pessoa. Aracaju-SE/Brasil. Fotografia do Memorial de Sergipe (UNIT) ©Autor desconhecido.



Fig. 03.25. s.d. / Rua João Pessoa. Aracaju-SE/Brasil ©Autor desconhecido.

“Destarte, o resgate dessas histórias tem se mostrado uma corrida contra as ações do tempo e do mercado imobiliário que o consomem e o devoram. Muitos edifícios modernos de relevante valor cultural já foram perdidos sem que seus valores tivessem sido reconhecidos pela sociedade. Em Aracaju, podemos citar a residência Maria Melo demolida em 2009 para construção de duas torres residenciais e o Hotel Palace de Aracaju hoje sob ameaça de demolição em razão de seu estado atual de conservação.” (Chaves, 2018, p.10)



Fig. 03.26. s.d. / Hotel Palace. © autor desconhecido.

Outro exemplo é o Palácio Governador João Alves Filho, edifício modernista e com elementos brutalistas, projetado em 1985, recebeu alteração na sua fachada de modo que retirou a sua estética “Contudo, a demolição destes elementos e o recobrimento externo do prédio com pele de vidro alterou bruscamente a leitura da paisagem consolidada, criando uma edificação e novo foco de atenção rompendo a imagem figurativa. Além disso, afetou a integridade material, a autenticidade, destruiu o edifício da década de 80, bem como fragmentou a unidade paisagística existente.” (Chave, 2018, p. 3)

Estes casos ocorrem devido à falta de salvaguarda das leis, de cuidado com o meio urbano, de insensibilidade dos arquitetos de visualizar o edifício como memória individual e coletiva do lugar; além do mau manejo no “canteiro de obra”. (Oliveira; Pina Neto, 2019)

O abandono e a destruição

O abandono de um edifício pode ser causado por “diversos motivos, sendo os mais corriqueiros a incerteza fundiária, o descuido intencional ou a mera desídia. Na primeira situação normalmente existe conflito entre herdeiros e/ou eventuais compradores, de maneira que a titularidade ou a gestão do bem se encontra indefinida; na segunda o proprietário de um imóvel restrito por tombamento ou cláusula de doação tenta ocasionar a sua demolição por meio de omissões continuadas, pois o terreno nu representa maior valor de negócio; e a terceira é o abandono por mera falta de interesse ou mesmo irresponsabilidade” (Farias, 2018).



Fig. 03.27. 2022. / Residência Sr. Ernani e Maria Eugênia Souza Freire. ©Gustavo Mota.

Motivo

O processo de industrialização e da modernização foi o estopim para todas as alterações na paisagem urbana. Nos estudos foi visto que não apenas Aracaju sofre com a circunstância, mas também outras cidades de todo o mundo.

Com base no conceito de identidade apresentado no capítulo um, Aracaju é uma cidade que sofre neste sentido assim como outras cidades que passaram pelo período de modernização, época após a revolução industrial no século XIX. O motivo do ocorrido é a globalização gerando perda de edifícios históricos e conseqüentemente a identidade da população. Portanto, o ser humano está em constante busca de identidade individual e coletiva.

É suposto que foi devido a falta de gestão na valoração do patrimônio nos regulamentos, que as pessoas procuraram moradias longe do centro-histórico. Pois o que está acontecendo é que durante o dia o centro funciona como comércio e a noite é um completo deserto e inseguro por não haver movimentação e atividades que incentivem atividade naquele espaço.

“Acresce-se ao fato a demanda por vagas de estacionamento, o surgimento dos shoppings e novos polos comerciais nos bairros, lazer nas praias e a imensa quantidade de lançamentos imobiliários residenciais. Esse todo configura um processo de esvaziamento contínuo. É grande a quantidade de imóveis públicos e residenciais fechados aguardando refuncionalização ou aluguel.” (IPHAN)

“O conjunto das praças, centro institucional, financeiro, de lazer e palco das grandes manifestações políticas do século XX, enfrenta desde a década de 90, apesar da restauração dos mercados, a decadência física causada pela transferência em massa dos órgãos públicos para outras centralidades.” (IPHAN)

O centro histórico passa por um processo de falta de vida noturna com a migração de feirinhas e eventos noturnos para outras zonas novas da cidade, o que gera outro problema de desertificação e conseqüentemente oferece margem para a violência. A “Síndrome da modernidade”, termino designado por estudiosos, ao caso em questão. (IPHAN)

Existem edifícios habitacionais no centro-histórico que estão inutilizados, porém o que consta na documentação do IPHAN é que os edifícios estejam esquecidos, mas ainda se encontram em estado para serem reabilitados. (IPHAN)

“A preocupação com o patrimônio não significa uma oposição ao desenvolvimento das cidades. Ao contrário, casos de preservação ao redor do mundo deixam clara a relação direta

entre preservação e desenvolvimento econômico.” (Somekh, s.d., p. 31). A este respeito na secção 2.4 deste trabalho, é possível compreender algumas soluções de projetos para a reversão da situação.

3.3.

O despertar para reabilitar

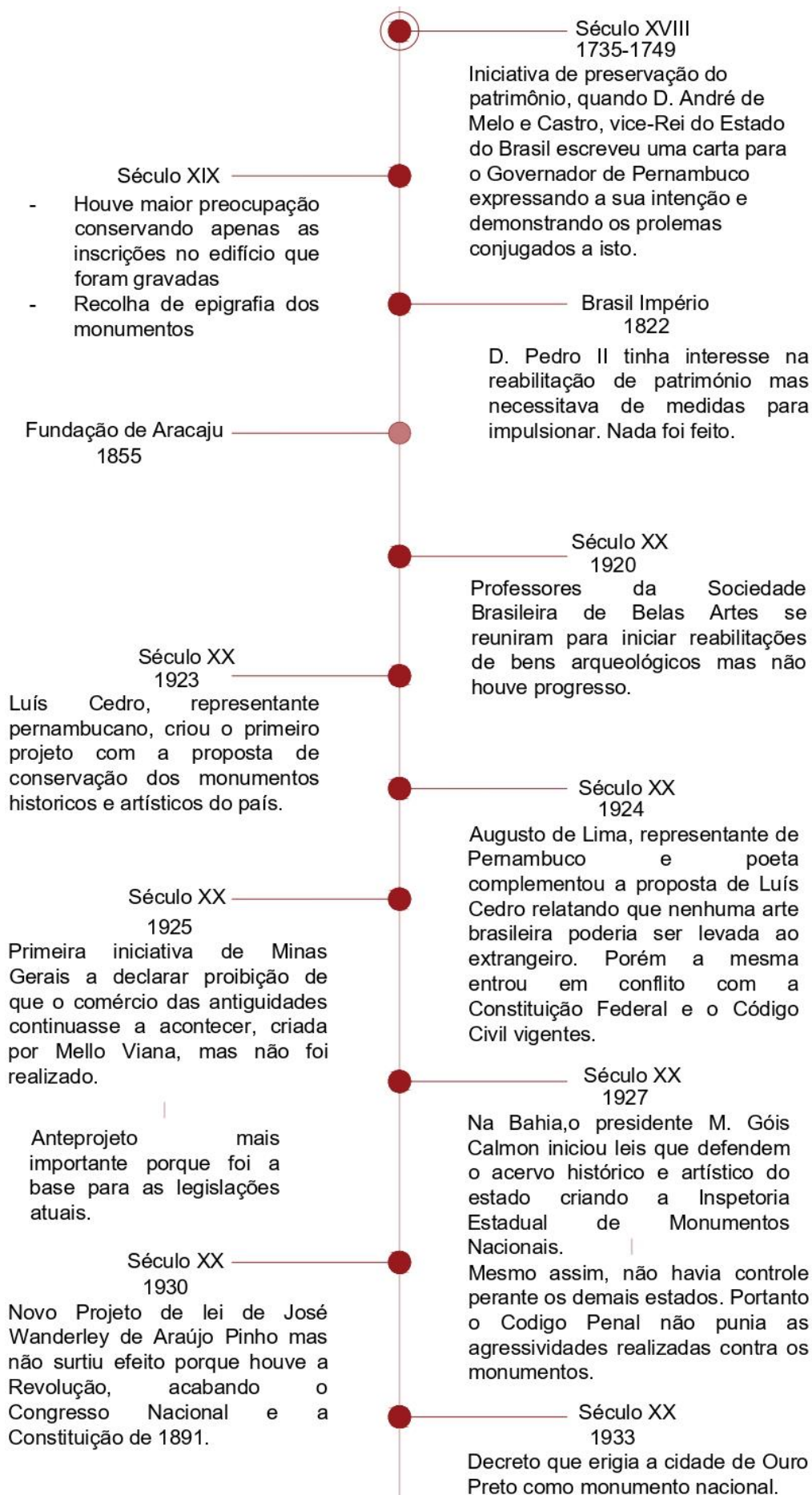
O processo de reabilitação de um patrimônio histórico e artístico no Brasil aconteceu a partir do século XVIII com propostas e medidas que fortaleceram a iniciativa de preservar. A partir do século XX adquiriram-se medidas que fizeram possível o reconhecimento pelo valor da reabilitação.

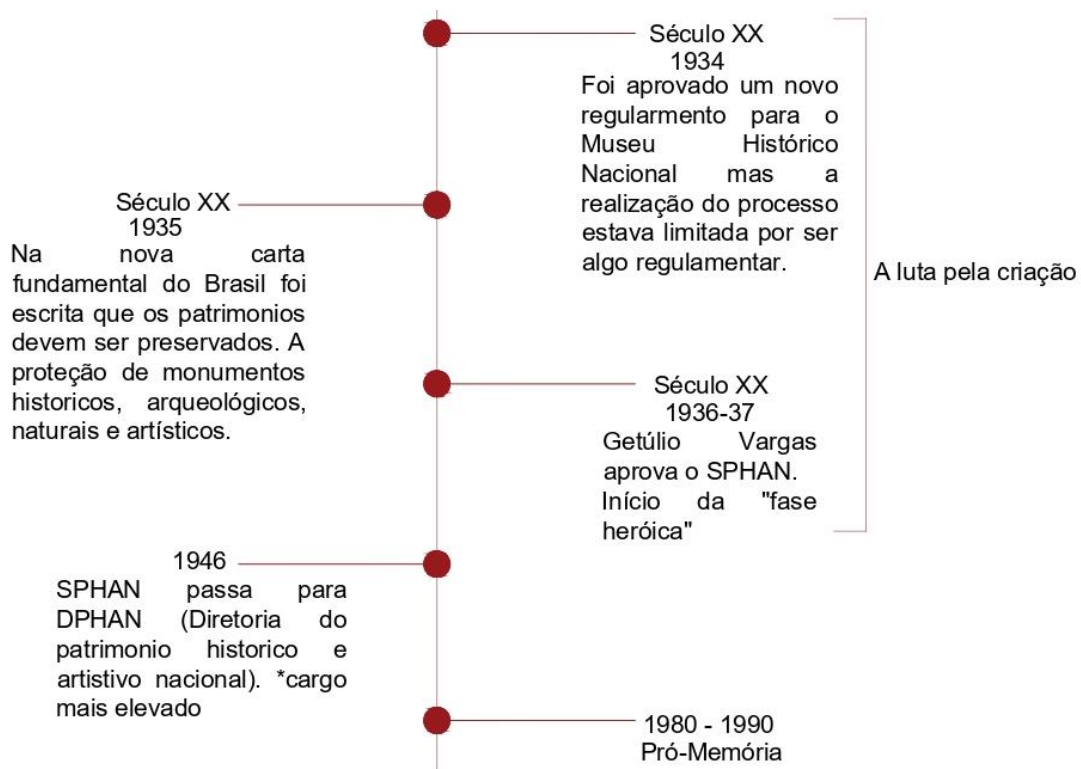
Comparando a luta do processo de reconhecimento de edifícios como patrimônio com a história de Aracaju, é visto que apenas na década de 30, se iniciou de fato a importância da recuperação como algo sólido em termos de regulamentações e legislações, quando aconteceu a criação do Serviço Nacional de Patrimônio Histórico. Os anos 80 foram o período em que acontecia o processo de concretizar decisões para que o efeito fosse possível de acontecer, quando finalmente foi criada a Fundação Nacional Pró-Memória.

Entre os períodos em que alguma consolidação de decisão era posta em vigor, nada foi feito. Sempre com dificuldades de reconhecimento das autoridades em relação ao projeto e planos que não recebiam incentivo. Percebe-se que esta mesma pausa está acontecendo nos tempos atuais, mais especificamente no ano de 2022, portanto se não for dada a devida atenção à situação, Aracaju vai perder as suas riquezas patrimoniais sobretudo os edifícios de estilo modernista. A intenção do trabalho é plantar a semente de despertar a sensibilidade dos arquitetos, órgãos públicos e dos cidadãos da cidade relativamente ao tema levantado.

Ao observar a história da cidade de Aracaju e o processo de preservar o patrimônio, considerando o tempo entre a fundação da cidade em 1855 e quando foram criados documentos que regularizam a preservação no século XX, foi visto que a arquitetura neoclássica não conseguiu resistir ao tempo, vindo a permanecer apenas o estilo eclético, ou seja, perdeu-se o maior número de edifícios do acervo. Depois da Fundação Nacional Pró-Memória, a cidade ganhou reconhecimento, foi catalogada e está entre os estudos de “Capitais Planejadas do Século XIX”.

Por isso a importância de representar a luta e as conquistas de preservar o patrimônio com o passar dos anos através de uma linha do tempo pois facilita a compreensão do leitor perante o tema podendo visualizar de certa forma quais foram as dificuldades formando a possibilidade da preservação.





A preservação dos edifícios arquitetônicos precisa ser fortalecida pois está em processo de falecimento. Os edifícios presentes na região que estão tombados não dispõem de nenhuma segurança de que irá ser reabilitado, justamente porque apenas tomar não oferece nenhuma segurança para que a intervenção aconteça; portanto eles estão desaparecendo juntamente com o a cidade antiga. Seja por abandono ou destruição. Pode-se citar como exemplo o que está acontecendo com o Hotel Palace, edifício modernista, tombado em 1996. A dificuldade de reabilitar existe também devido ao descaso de armazenar desenhos arquitetônicos e construtivos das obras e além da falta de gestão. (Chave, 2018)

“Desse conjunto edificado, as residências talvez sejam o patrimônio mais frágil desse conjunto e é evidente perceber as descaracterizações, os abandonos e as perdas irreversíveis. A renovação urbana avança e as casas em geral passam a dar lugar a pequenos comércios, clínicas em um processo de adaptação que não tem levado em conta os elementos formais ou construtivos característicos dessas edificações. Os bens institucionais são menos vulneráveis e tem resistido melhor às pressões do mercado imobiliário, embora alguns pereçam pelo abandono a exemplo dos edifícios verticais Hotel Palace de Aracaju e prédio do INSS.” (Chave, 2018, p. 15). Conclui-se que estes problemas ocorrem por falta de regulamentação, de reforma na gestão e iniciativas que atuem em intervenções a partir da esfera política e social.

“É necessário reformular as políticas públicas, atualizar o planejamento urbano permitindo que a sociedade possa participar de forma democrática. Apenas tomba não é o bastante. “Para preservar o nosso patrimônio, a Constituição Federal Brasileira afirma que o Poder Público, com a colaboração da comunidade, deve promover e proteger o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação. Outro importante meio de resguardar os bens é através da educação patrimonial, que se baseia numa ação educativa que visa difundir o conhecimento sobre o patrimônio em conjunto com a comunidade, a fim de fomentar sua valorização e preservação através da apropriação.” Contudo, é importante salientar: não é apenas tombando que se preserva um patrimônio arquitetônico. (Somekh, s.d.)

Com base em todo o conteúdo até então descrito, é possível concluir que o demolir é um ato agressivo buscando o que foi estudado no primeiro capítulo com relação aos conceitos de identidade, símbolos, memórias coletivas e arquitetura, não apenas fisicamente a história do edifício bem como o seu estilo propriamente, mas a todo o contexto social e urbano pertencente ao lugar permitindo que o patrimônio sofra alterações ou o esquecimento da sua existência vindo a correr riscos de desmoronar.

3.4.

Aracaju: identidade atual e propostas de reabilitação do centro-histórico

Neste trabalho foram desenvolvidos estudos voltados para o como manter a identidade e o patrimônio arquitetônico e como isso aconteceu em outros países com o propósito de levantar alternativas de reabilitação do centro-histórico da cidade em estudo (Aracaju-SE/Brasil).

Nesse sentido de buscar alternativas para reabilitar, foram escolhidos dois casos de intervenções urbanas que constam no Manual para Gestores Municipais de São Paulo (Brasil) que podem ser referências para o problema em questão. Essas alternativas presentes no manual se referiam às cidades de Lisboa e Hamburgo, que além de revitalizar o patrimônio, propõe oferecer novos programas para a população a fim de movimentar a região. O mesmo manual ainda cita diversos outros casos na Europa cuja política de reabilitação se mantém até hoje. A partir desses exemplos é possível considerar os projetos mencionados como base para adaptações à realidade econômica, social e política de Aracaju-SE/Brasil, pensando no seu coletivo.

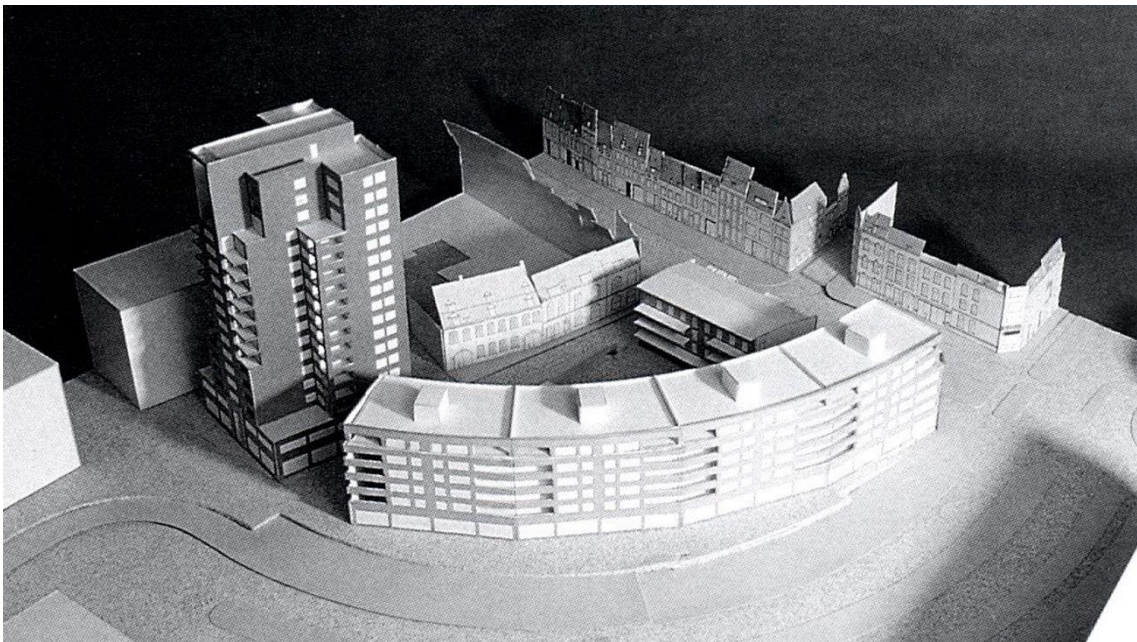


Fig. 03.28. s.d./ Céramique, Maastricht / Holanda. Projeto de Álvaro Siza Vieira ©Autor desconhecido.

Maquete que representa o projeto de Siza Vieira para a região, edifício mais alto tendo significado por marcar a localização onde estão aglomerados os edifícios públicos e privados.

No projeto Céramique, Maastricht na Holanda, construído de 1987 a 1998, participaram arquitetos como Álvaro Siza, Aldo Rossi, Bob Van Reeth e Arn Mejis. A industrialização chegou

em 1827. Em 1850 a fábrica que existia na região fechou e foi entregue à prefeitura que almejava realizar um projeto urbano e arquitetônico de qualidade relacionando com as preexistências em seu redor, conectá-lo ao centro histórico com pontes que passam pelo Rio Maas, interligando a linha férrea que existe e dessa forma resgatando a cultura local da cidade antiga. Acordos de Parceria Público-Privados (PPP) entre a prefeitura e o fundo de pensão da Holanda foram constituídos. Na proposta continha tipologias mistas compostas por habitações, escritórios, instituições, lojas, restaurantes serviços, hotéis, programas culturais, e estacionamento subterrâneo. O projeto contém planta térrea livre para possibilitar um espaço permeável havendo relação visual. No decorrer do projeto foi escolhida uma série de elementos históricos a serem preservados com novas funções: uma fração dos galpões industriais Wiebenga, trechos do antigo muro que faz divisa com o bairro de Akerpoot, alguns fragmentos da antiga fortificação da cidade medieval, demolida em 1870 e descobertos nas escavações para o novo projeto urbano. Além disso, foram aproveitados a Villa Jaunez (antiga residência do diretor da fábrica) e o “Biscuit Working Building”, edifício onde antes eram feitas as pinturas e apliques das peças de porcelana antes da queima da fábrica. (Somekh, s.d., p. 17) Como material construtivo, o tijolo cerâmico foi utilizado na maior parte dos edifícios para criar relação visual entre si. (Somekh, s.d.)

Um projeto como este enaltece os espaços públicos para a socialização, revitaliza o patrimônio histórico promovendo também novos empregos e valoriza o centro-histórico. Os revestimentos e cores utilizados foram os mesmos. A forma como o eixo viário aumenta sua escala, a arquitetura também segue a mesma regra para que acompanhe a linguagem de amplitude material. (Somekh, s.d.) Portanto a arquitetura também diz respeito ao urbanismo.

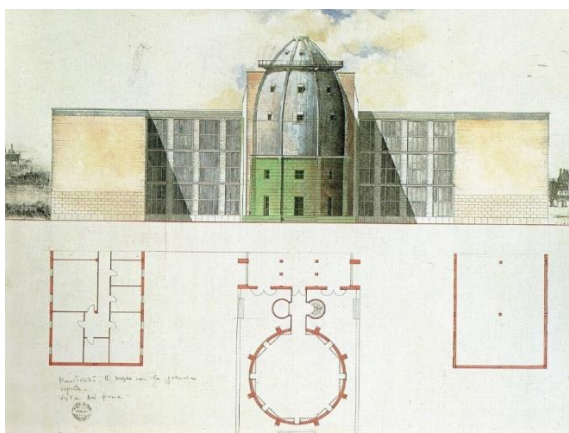


Fig. 03.29.s.d./ Céramique, Maastricht / Holanda. Projeto de Aldo Rossi. Museu Bonnefanten ©Autor desconhecido.

O Museu Bonnefanten, projeto de Aldo Rossi, em forma de “E”, cria espaços abertos que se relacionam com o rio a frente e o belvedere contido no museu é um espaço em que oferece a oportunidade de contemplar a vista da cidade através da materialidade transparente das paredes também utilizadas para entrada de luz. O projeto teve como referência um edifício clássico pertencente a cidade, Basílica de San Gaudenzio, mesmo porque pretendia-se que a região permanecesse com a sua identidade e memória.

Em Lisboa, por exemplo, foi criado o PDM Estratégia 2020, com objetivo de revitalizar o património histórico, recepcionar a moradia, alinhando-se a “questões económicas, demográficas e sociais” de forma a manter as memórias coletivas. (Somekh, s.d.) “O sistema de incentivos à reabilitação é um dos principais instrumentos urbanísticos e pode servir de inspiração para outros programas. Através de um sistema multicritérios, o município reconhece o mérito das operações e emite títulos que podem ser negociados e transferidos para outra operação na cidade.” (Somekh, s.d., p. 55)

O que estes exemplos de projetos demonstram é que funcionam e os arquitetos conseguiram reabilitar mesmo que seja para abrigar outro programa, sabendo unir o passado e o presente de forma harmônica sem atingir as memórias coletivas de forma agressiva.

Terminal Rodoviário Luís Garcia

O Terminal Rodoviário Luís Garcia, ponto de chegadas, partidas, encontros, reencontros e despedidas, edifício da década de 60, tombado pelo IPHAN, o qual guarda memórias individuais e coletivas estando vivo até a atualidade.

Neste capítulo o edifício será estudado com detalhes de forma a permitir a compreensão do mesmo em termos materiais (localização, conceito, estratégia, peças desenhadas, pormenores construtivos e memórias fotográficas), imateriais (memórias coletivas), importância econômico-social, reabilitação bem como a sua transformação ao longo dos anos situando na história.

A escolha do caso estudo surge a partir do estudo direcionado à história da cidade e por ser um edifício que não foi esquecido no tempo, não foi cogitado demolir ou foi de facto destruído, como aconteceu com os demais edifícios modernistas da cidade de Aracaju. (IPHAN)



Fig. 04.01. s.d. / Esquiço do Terminal Rodoviário Luís Garcia ©Revista da Associação Sergipana de Imprensa – 1960 nº 3.

4.1

Localização

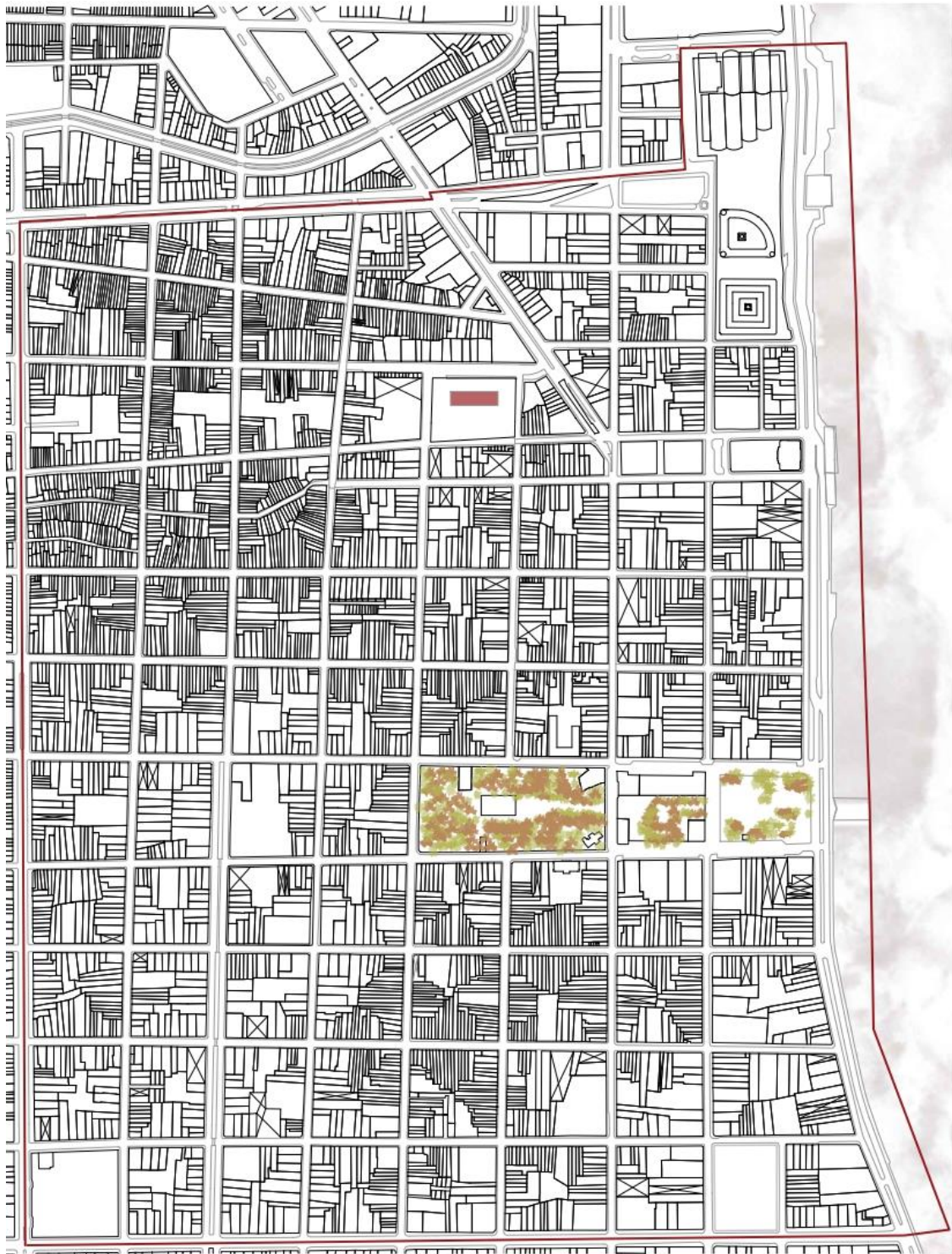
O Terminal Rodoviário Luís Garcia está localizado em Aracaju-SE/Brasil, mais precisamente dentro do limite do centro-histórico. Ocupa um quarteirão limitado pelas ruas: Rua Divina Pastora, Praça João XXIII e a Avenida Mamede Paes Mendonça. Numa zona com grande fluxo de automóveis e pessoas que transitam à volta do edifício onde há comércio com lojas fixas que abrange, supermercados, feiras livres (de alimentos, artigos de objetos da cultura regional e outros), lojas de departamento, materiais de construção, bancos, farmácias e fluxo de pessoas com frequência, direcionado ao comércio popular cuja a demanda vem de bairros com população menos favorecida economicamente, situado na zona norte a qual é considerada a região mais antiga da cidade.

As tipologias arquitetônicas presentes no contexto urbano da localização, as quais circundam o edifício que datam de 1865 a 1963 reforçam a história e o tempo em que foram colocadas na zona de forma a lembrar o passado e impondo a sua presença no presente e futuro. O Terminal Rodoviário Luís Garcia foi o único edifício mais recente construído no período citado dando mais destaque ao mesmo em sua localização.

É possível comparar em termos de localização, o outro terminal rodoviário existente em Aracaju, o qual atende as necessidades da zona oeste.



Fig. 04.02. s.d. / Localização do Terminal Rodoviário Luís Garcia e do Terminal Rodoviário Governador José Rollemberg. Aracaju-SE/Brasil ©Elaborado pela autora sob planta conseguida no IPHAN.



- Terminal Rodoviário Luís Garcia
- Limite do Centro-histórico

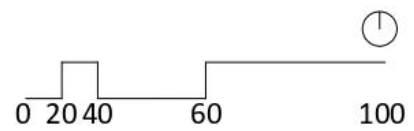


Fig. 04.03. s.d. / Ortofotomapa. Localização do Terminal Rodoviário Luís Garcia. Aracaju-SE/Brasil
©Elaborado pela autora sob planta conseguida no IPHAN.

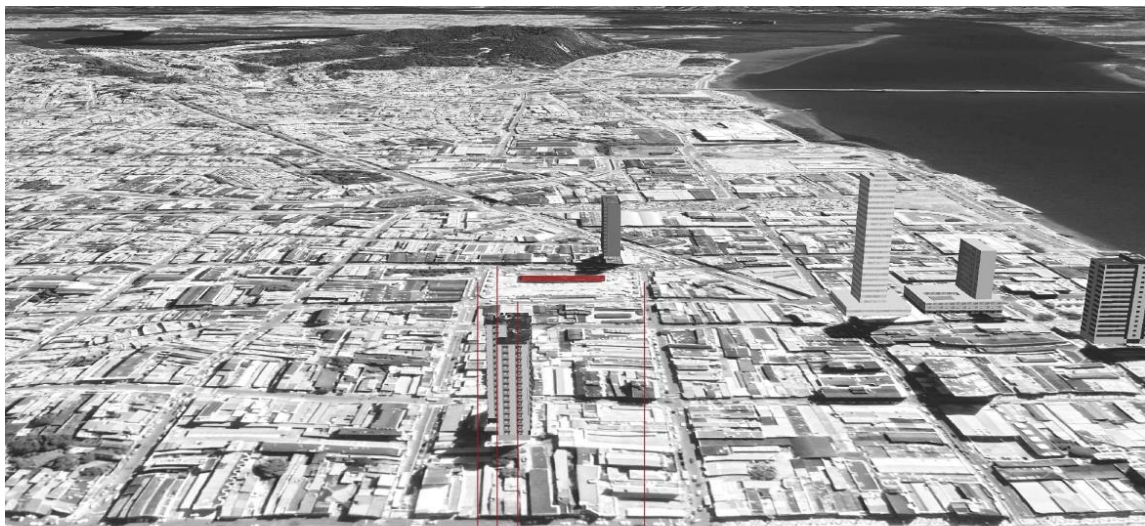


Legenda:

- Terminal Rodoviário Luís Garcia
- Praça João XXIII
- Avenida Mamede Paes Mendonça
- Rua Divina Pastora



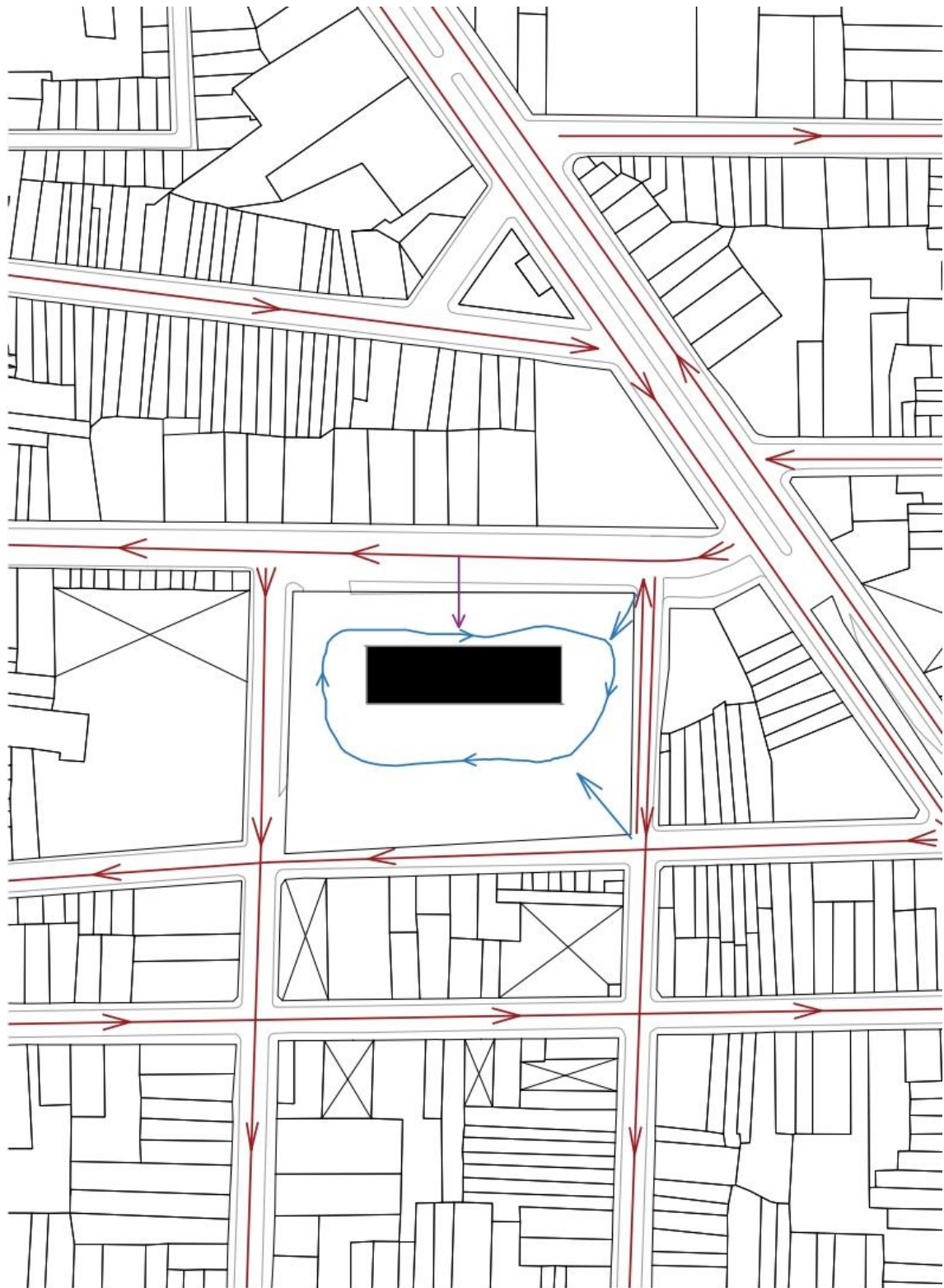
Fig. 04.04. 2022 / Ortofotomapa. Esquema de vias que dão acesso ao Terminal Rodoviário Luís Garcia. ©Elaborado pela autora sob o ortofotomapa conseguido no Google Earth



● Terminal Rodoviário Luís Garcia

— Praça João XXIII
 — Rua Divina Pastora
 — Av. Mamede Paes Mendonça
 — Praça João XXIII

Fig. 04.05. 2022 / Ortofotomapa. Esquema de localização do Terminal Rodoviário Luís Garcia. ©Elaborado pela autora sob o ortofotomapa conseguido no Google Earth.



- Localização do Terminal Rodoviário
- Fluxo de transportes
- Fluxo de autocarros
- Entrada de pedestres

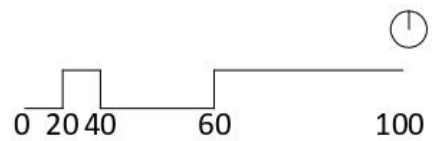


Fig. 04.06. s.d. / Esquema de fluxos de transportes. ©Elaborado pela autora sob planta conseguida no IPHAN.



Legenda:

- Terminal Rodoviário Luís Garcia
- Eclético
- Contemporâneo
- Neocolonial
- Modernista
- Art decó

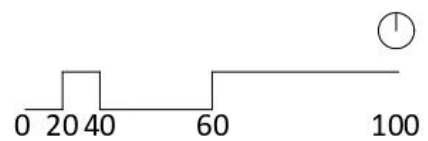


Fig. 04.07. s.d. / Esquema que representa as tipologias arquitetônicas a volta do objeto de estudo.
 ©IPHAN. Documento melhorado pela autora.

4.2

Conceito e estratégia

. Conceito

É necessário contextualizar o surgimento das rodoviárias em Aracaju-SE/Brasil em termos econômicos e sociais; portanto será feita uma retrospectiva do século XX, quando os carros de aluguel e os bondes eram os meios de transportes utilizados (Melins, 2007).

Na década de 30, as rodovias e as ferrovias ganharam destaque, conseguindo atender às necessidades de exportação das lavouras de produtos como: algodão e açúcar, transportando-os para o sudoeste, noroeste, oeste ou norte e como consequência enfraqueceu as atividades portuárias a fim de ocasionar encerramento do porto de Aracaju (Nogueira, 2006). Na década de 50, foi fundada a ETU (Empresa de Transportes Urbanos – São José) (Melins, 2007).

A princípio o transporte de pessoas começou a acontecer apenas na cidade de Aracaju/SE até quando municípios de São Cristóvão e Nossa Senhora do Socorro começaram a ser urbanizados, logo a partir de então, iniciou-se o processo de chegadas e partidas de indivíduos (Gonçalves, 2019)

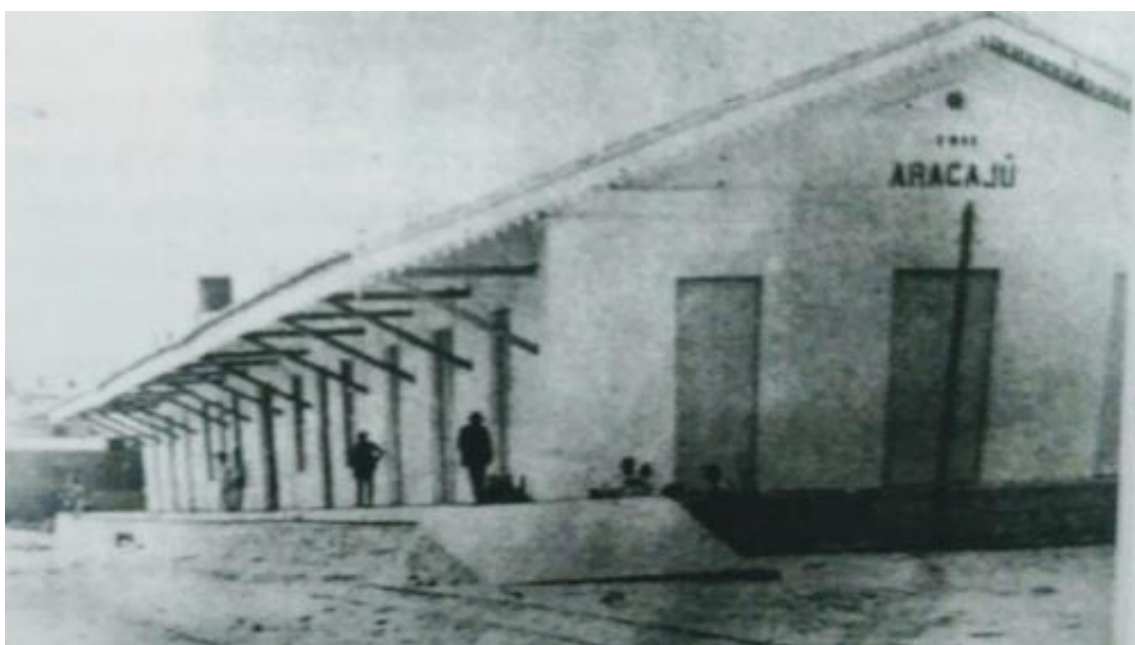


Fig. 04.08. s.d. / Estação Férrea antiga. ©Melins.

A estação acima foi desativada (na década de 50) e transferida para outro edifício localizado no Bairro Siqueira Campos (Gonçalves, 2019).



Fig. 04.09. 2022 / Estação Férrea Centro Atlântica. Estação em art-decó localizada em frente à Praça dos Expedicionários ©Elaborada pela autora.

O governo de Sergipe na época de Leandro Maciel (1955 a 1959) tinha a proposta “50 anos em 5” do então presidente da república, Juscelino Kubitschek (1956 a 1961), houve aplicação de incentivos financeiros no setor rodoviário e ferroviário. Finalmente o sistema de transportes cresceu nas cidades e nas estradas para passageiros e cargas (Gonçalves, 2019).

Em 1962, O Terminal Rodoviário Luís Garcia foi inaugurado. Projeto do arquiteto Rafael Grimaldi, que recebeu reconhecimento como patrimônio cultural e histórico do estado de Sergipe em 9 de abril de 2003 (decreto nº 21766) (Gonçalves, 2019). Conhecida popularmente como “Rodoviária Velha”, começou a ser construída no governo de Leandro Maceil e concluída em 31/03/1962, no governo de Luíz Garcia (1959 a 1962) (Maynard, 2020).

. Estratégia

Antes da existência do Terminal Rodoviário Luís Garcia, no mesmo local, havia o “Morro do Bonfim”. A estratégia foi a retirada do morro pois dessa forma, a areia seria utilizada para aterrar outros bairros da cidade. Nesse espaço se deu lugar à construção do Terminal Rodoviário Luís Garcia cuja posição arquitetônica está voltada para o norte do quarteirão para criar um recuo onde pudesse se ter espaço para o trânsito de autocarros.

A remoção do “Morro do Bonfim”, gerou comoção emocional e afetou a memória coletiva da sociedade, pois era um ponto de encontro para as famílias que residiam nas proximidades e para as crianças que brincavam nas ruas com as areias do morro.



Fig. 04.10. s.d. / Fotografia do dia do descaimento. Os indivíduos em manifestação para manter o morro.
©Autor desconhecido.



Fig. 04.11. s.d. / Fotografia do dia do descaimento. Os indivíduos em manifestação para manter o morro.
©Autor desconhecido.



Legenda:

- Terminal Rodoviário Luís Garcia
- Morro do Bonfim
- Limite do Centro-histórico

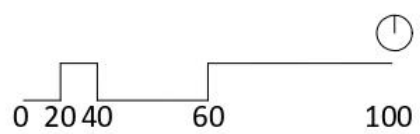


Fig. 04.12. s.d. / Localização do Morro do Bonfim. ©Planta conseguida no IPHAN. Modificada pela autora.

4.3

Referência

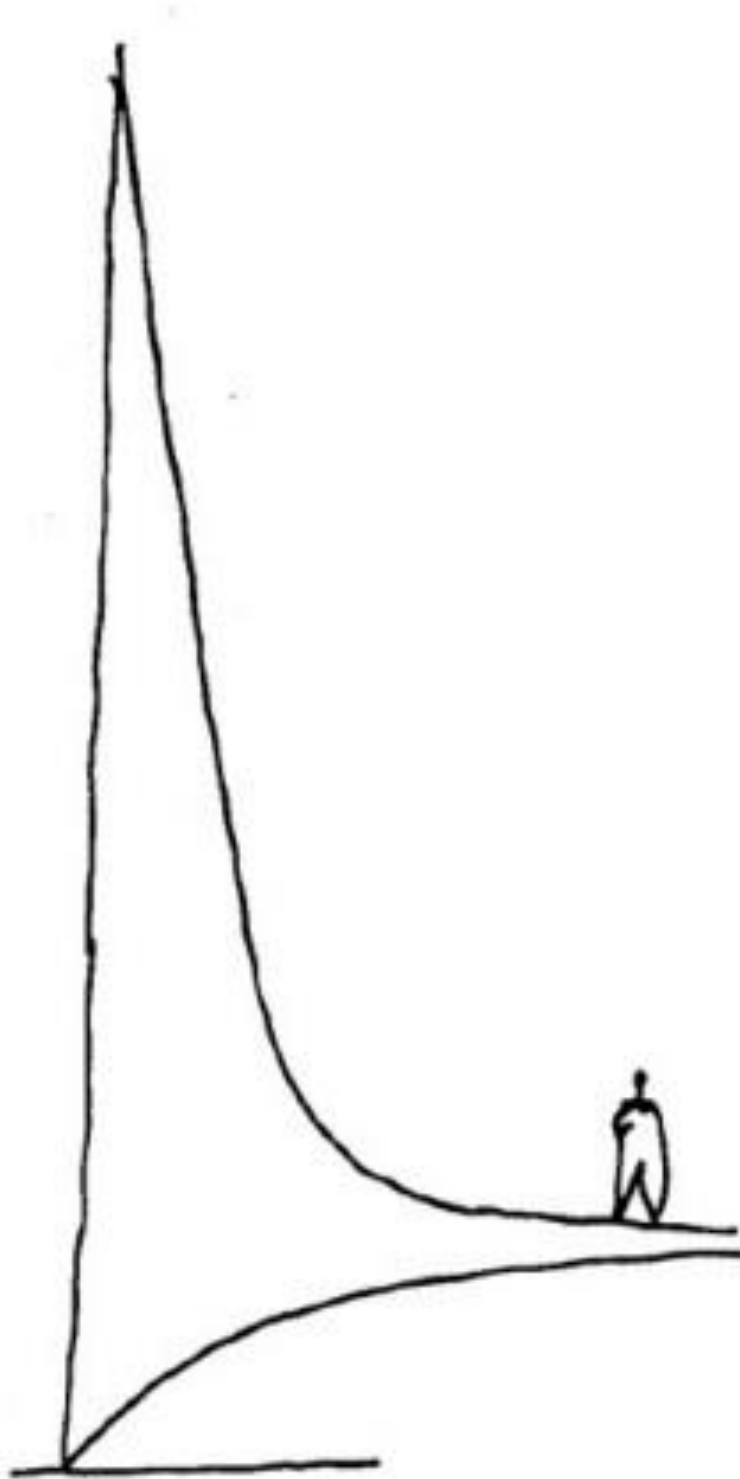


Fig. 04.13. s.d. / Croqui do piloti do Palácio do Planalto. Oscar Niemeyer ©Autor desconhecido.

A referência principal que Rafael Grimaldi utilizou para conceber o projeto, foi o Palácio do Planalto de Oscar Niemeyer (Gonçalves, 2019). Porém, é importante ressaltar que as características desta são de origem da arquitetura modernista as quais foram estudadas no capítulo dois da dissertação. Resgatando o conteúdo exposto pode-se relacionar algumas particularidades do projeto do Oscar Niemeyer com a de outros arquitetos reconhecidos internacionalmente e que difundiram o estilo para outros países incluindo o Brasil.

A “*curtin wall*” (parede cortina) utilizada por *Mies Van der Rohe*, a qual proporciona relação com o interior e exterior permite também a entrada de luz e ventilação. Os pilotis de *Le Corbusier*, somam beleza e função para o edifício. A planta livre que fora utilizada por Mies Van der Rohe permite que os espaços possam ter maior dinamismo com relação à disposição das paredes, liberdade para o fluxo de pessoas e funcionalidade espacial. Há na fachada do Planalto do Palácio uma falta de ornamentos se comparada com um edifício *art nouveau* ou *art déco*. Ainda foram usados como materiais construtivos o uso do betão e do vidro. Porém sabe-se que o Palácio do Planalto contém ainda como características modernistas as rampas, uma de acesso a entrada do edifício e outra no interior, que distribui os utilizadores do térreo para o primeiro e segundo pavimento, detalhes perceptíveis em planta.

Estas características arquitetônicas citadas, foram as mesmas utilizadas como referência para o concebimento das ideias e construção do edifício do Terminal Rodoviário Luís Garcia. Logo, será possível compreender na próxima seção, que de fato o arquiteto da rodoviária, Rafael Grimaldi, pode realizar um estudo prévio com base nos arquitetos citados neste trabalho.

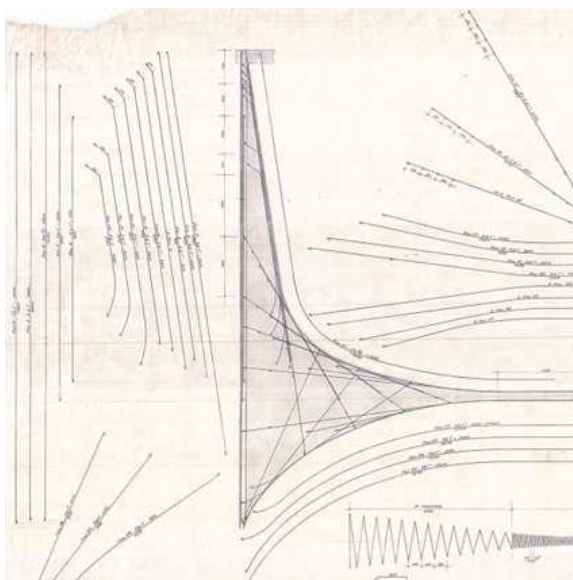
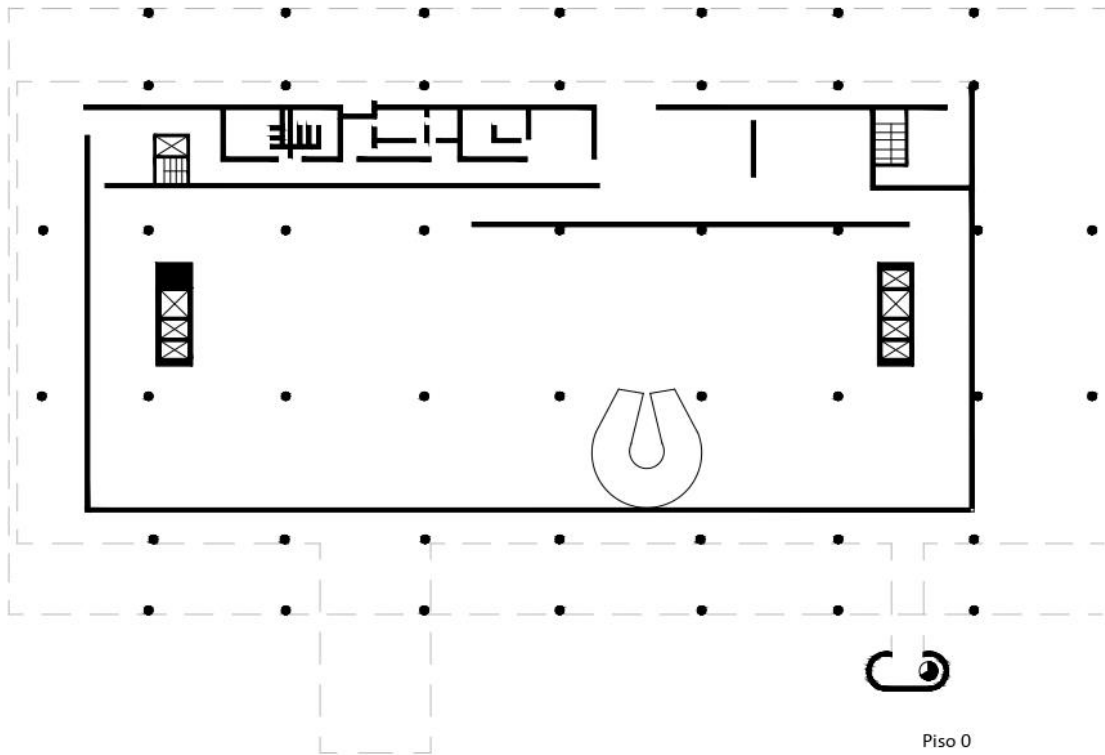
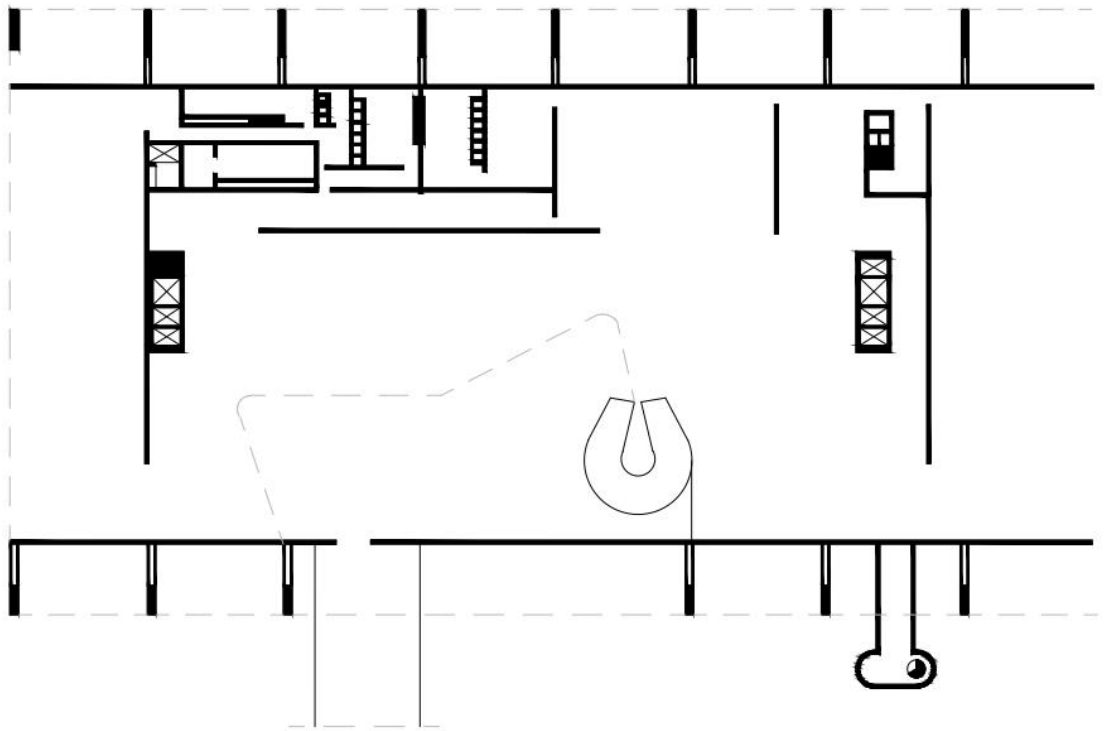


Fig. 04.14. s.d. / Estudo do pilotis do Palácio do Planalto. Oscar Niemeyer ©Francisco Aragão.

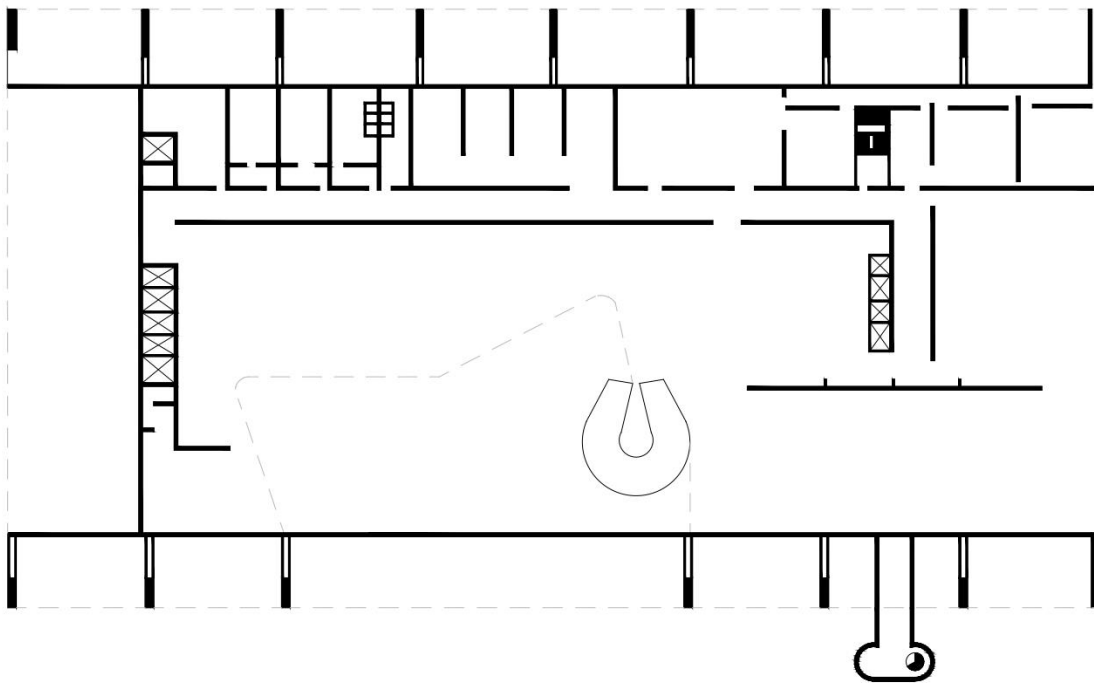


Fig. 04.15. s.d. / Palácio do Planalto. Oscar Niemeyer ©Francisco Aragão.





Piso 1



Piso 2



Fig. 04.16. s.d. / Plantas do Palácio do Planalto. Oscar Niemeyer ©Autor desconhecido.

A base arquitetônica procurada por Rafael Grimaldi, arquiteto do caso em estudo (Terminal Rodoviário Luís Garcia), adveio da arquitetura modernista e do Palácio do Planalto, em específico, para a realização do edifício em questão. Na próxima seção o edifício será estudado tecnicamente com embasamento relacionado ao conteúdo exposto anteriormente.



Fig. 04.17. s.d. / Terminal Rodoviário Luís Garcia. Rafael Grimaldi. ©Autor desconhecido.

4.4

Peças Desenhadas de Rafael Grimaldi

A plantas originais encontram-se no DER (Departamento de Estradas e Rodagens). Este órgão público foi responsável pela execução da obra, segundo o engenheiro civil, José Machado Rollemberg.

Devido à falta de catalogação dos órgãos públicos, apenas foram encontradas as plantas originais mas os desenhos dos cortes e alçados ficaram em falta, portanto, abaixo apresenta-se, com base nos pressupostos da arquitetura modernista e também o projeto do Palácio do Planalto de Oscar Niemeyer, uma suposição de como poderia ter sido o projeto realizado por Rafael Grimaldi, desde as plantas originais até os cortes e alçados que foram desenhados posteriormente para a reabilitação do edifício a partir dos anos 1986.

O arquiteto organizou o projeto em dois, colocando os espaços técnicos, de serviços e administração nas extremidades (representado em vermelho no esquema) e o espaço livre que corresponde ao conceito de “planta livre” (em verde), de forma a que possa oferecer circulação necessária para o programa. O projeto foi desenhado a partir de uma métrica, possibilitando a criação de novos espaços nos projetos de reforma posteriores, oferecendo dinamismo em planta (fator a ser possível de observar na secção “4.7. Reabilitações”). O desenho arquitetônico do arquiteto corresponde aos princípios da arquitetura modernista estudada no capítulo dois e segue a referência de Oscar Niemeyer, devido a semelhança na ordem espacial dos projetos e o uso dos pilotis como elemento estrutural, com seu gesto que oferece beleza. Todas as características citadas são consideradas inovadoras na cidade de Aracaju/SE em 1962, sendo marco de evolução para a cidade no âmbito da arquitetura, construção e tecnologia.

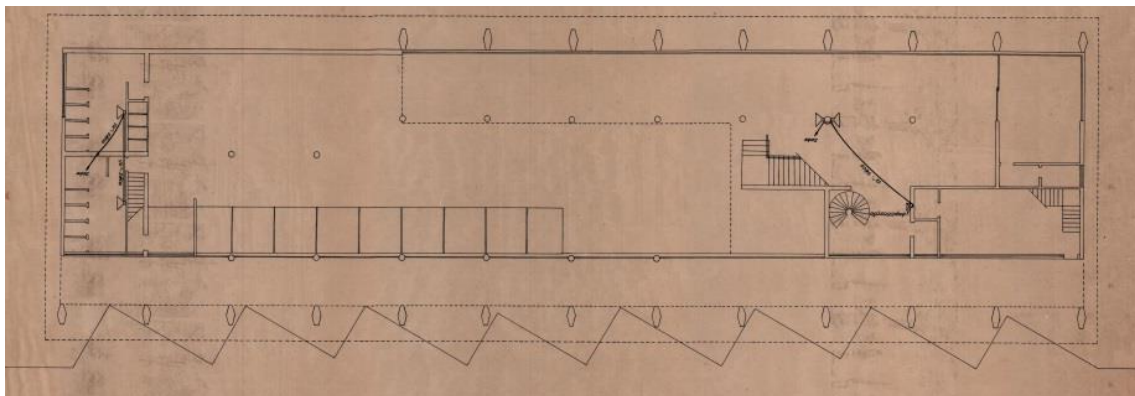


Fig. 04.18. 1952 / Planta do pavimento térreo do Terminal Rodoviário Luís Garcia. ©DER.

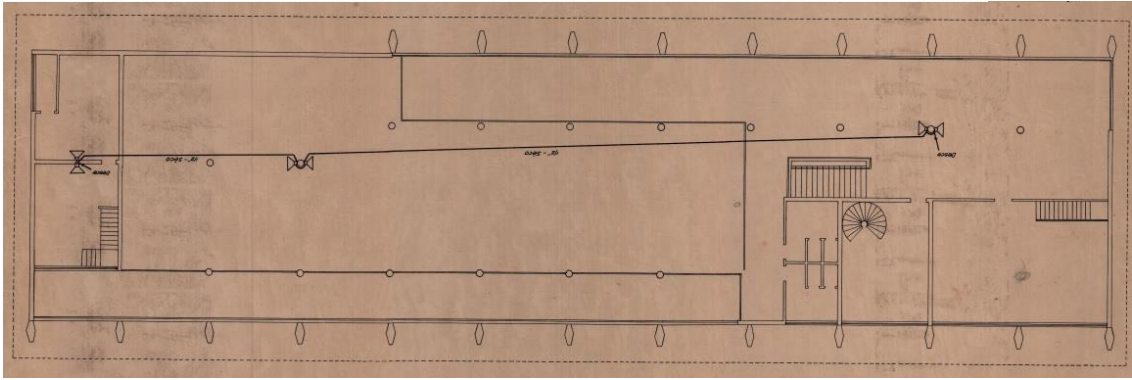


Fig. 04.19. 1952. / Planta do pavimento superior do Terminal Rodoviário Luís Garcia. ©DER.

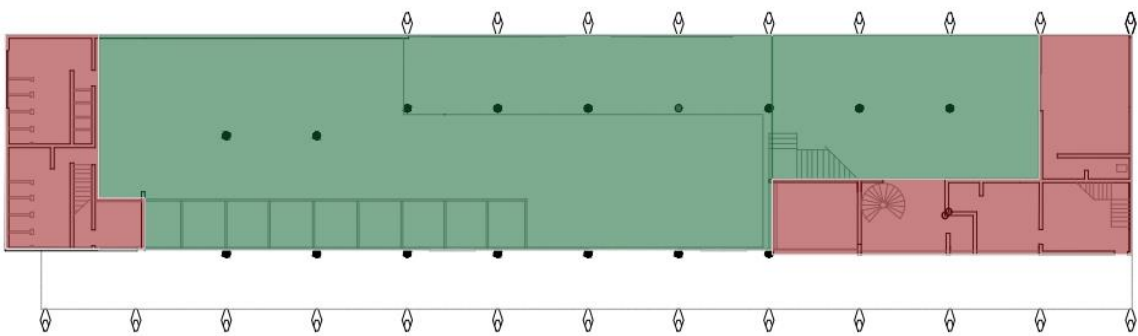


Fig. 04.20. s.d. / Esquema da planta do pavimento térreo do Terminal Rodoviário Luís Garcia ©DER. Planta modificada pela autora.

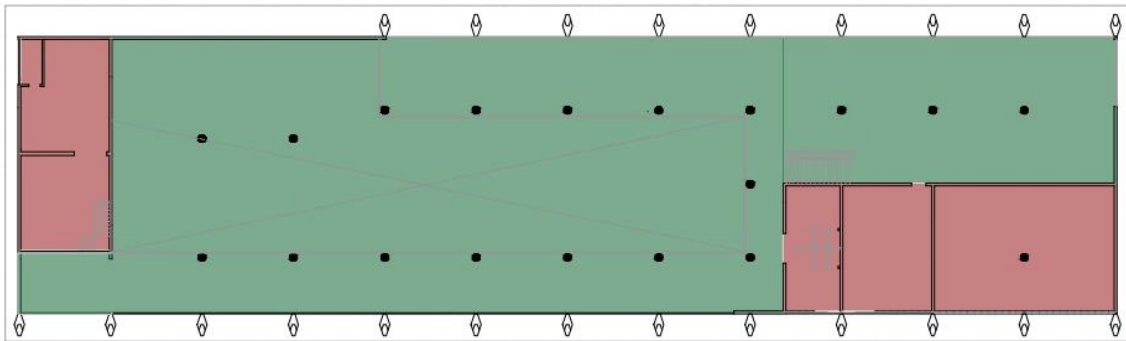


Fig. 04.21. s.d. / Esquema da planta do pavimento superior do Terminal Rodoviário Luís Garcia. ©DER. Planta modificada pela autora.

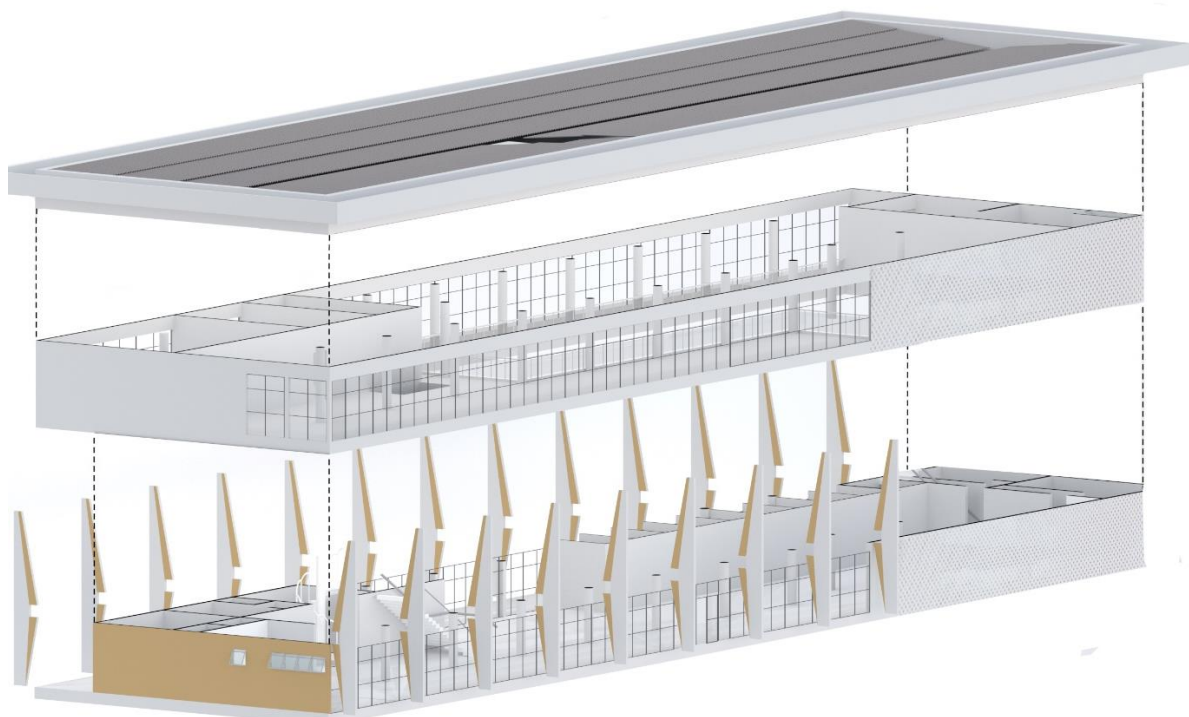


Fig. 04.22. 2022. / Axonometria do Terminal Rodoviário Luís Garcia do ano de 1962. ©Desenvolvida pela autora.

4.5

Materialização

As paredes estruturais do edifício foram construídas em alvenaria estrutural de cerâmica, os pilotis em betão e as janelas em vidro. Como revestimento foram utilizadas pastilhas nos pilotis, ladrilho hidráulico em parte da fachada norte e cerâmica em parte da fachada leste, oeste e sul.

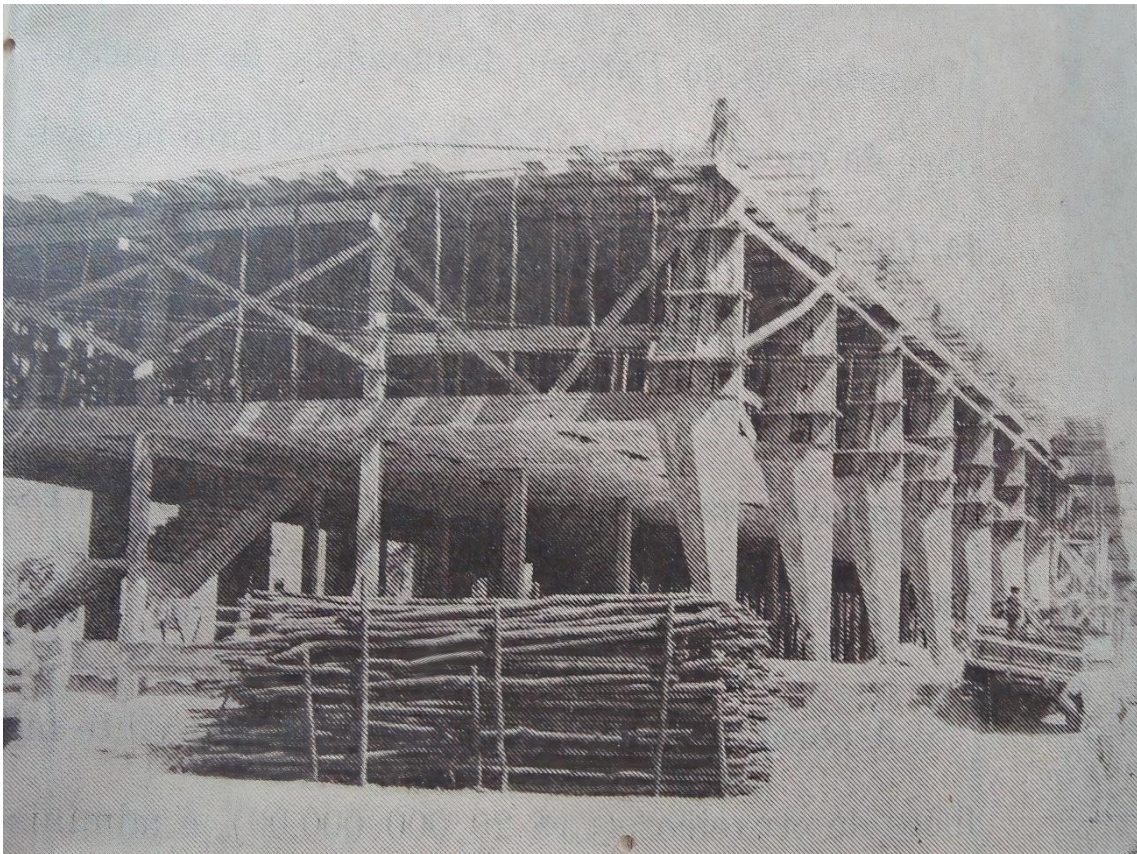


Fig. 04.23. s.d. / Construção do edifício Terminal Rodoviário Luís Garcia. ©Revista da Associação Sergipana de Imprensa - 1960 nº 03.

Na fotografia acima percebe-se que os pilotis de betão foram desenformados por pavimento, ou seja, dividiu-se o piloti em dois. A metade do piloti que se encontra no pavimento térreo foi desenformado primeiro e a outra metade (que constitui o pavimento superior) depois.



Fig. 04.24. 2022. / Imagem dos “pilotis” do Terminal Rodoviário Luís Garcia ©Elaborada pela autora.



Fig. 04.24. 2022. / Remate entre o pilar e a fachada do Terminal Rodoviário Luís Garcia © Elaborada pela autora.



Fig. 04.25. s.d. / Contexto urbano a volta do Terminal Rodoviário Luís Garcia. ©Autor desconhecido.



Fig. 04.26. s.d. / Terminal Rodoviário Luís Garcia. © Autor desconhecido.



Fig. 04.27. s.d. / Interior do Terminal Rodoviário Luís Garcia. Década de 80. ©Autor desconhecido.

4.6

Reabilitações

Segundo Rossi (no livro *Arquitetura da Cidade* de 2001), o tempo altera o físico e causa alteração de valores. É o que as reabilitações representam; o que não significa que, se o tempo muda, deve-se demolir um edifício desconsiderando por completo a história e o período em que foi construído, pois assim perde-se uma riqueza patrimonial, um símbolo da humanidade e da cidade.

Mesmo que o edifício precise ser reabilitado para outras finalidades no futuro, existem programas que podem manter a sua fachada original, preservando seu estilo arquitetônico, havendo alterações apenas no seu interior em termos de reabilitações que venham atender as demandas da sociedade atual.

Diversos projetos relativos ao Terminal Rodoviário Luís Garcia foram realizados para reformas e reabilitações, porém alguns foram construídos e outros não, passando por órgãos públicos ao decorrer dos anos até a atualidade. O primeiro deles foi o DER (Departamento de Estrada e Rodagem), órgão cuja responsabilidade se destina a controlar o sistema rodoviário Estado e que fora responsável por receber os desenhos originais da rodoviária em 1952. Outro dele, a CEHOP (Companhia Estadual de Habitação e Obras Públicas), função de executar projetos públicos, ficou responsável por desenhos posteriores aos originais destinados a reformas entre os anos de 1986 e 1999. A SEDURB (Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano e Sustentabilidade), ocupa o cargo de desenvolver obras públicas relacionadas a projetos urbanos e sustentabilidade, que passou a responsabiliza-se por desenhos mais recentes de reabilitação do edifício, que segundo os arquivos públicos estes são datados de 2021.

Supõe-se, isto porque não há catalogação de dados em que se possa afirmar ou confirmar a execução dos projetos de reabilitação, que os únicos projetos de reabilitação executados foram os de 1986 e 2021. Porém, entre as duas épocas, foram alteradas pequenas parcelas no interior do edifício, com o acréscimo e a retirada de determinados espaços. O que se constata é que não houve neste período grandes reformas que viessem alterar seu projeto estrutural de construção.

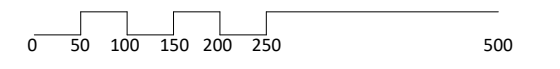
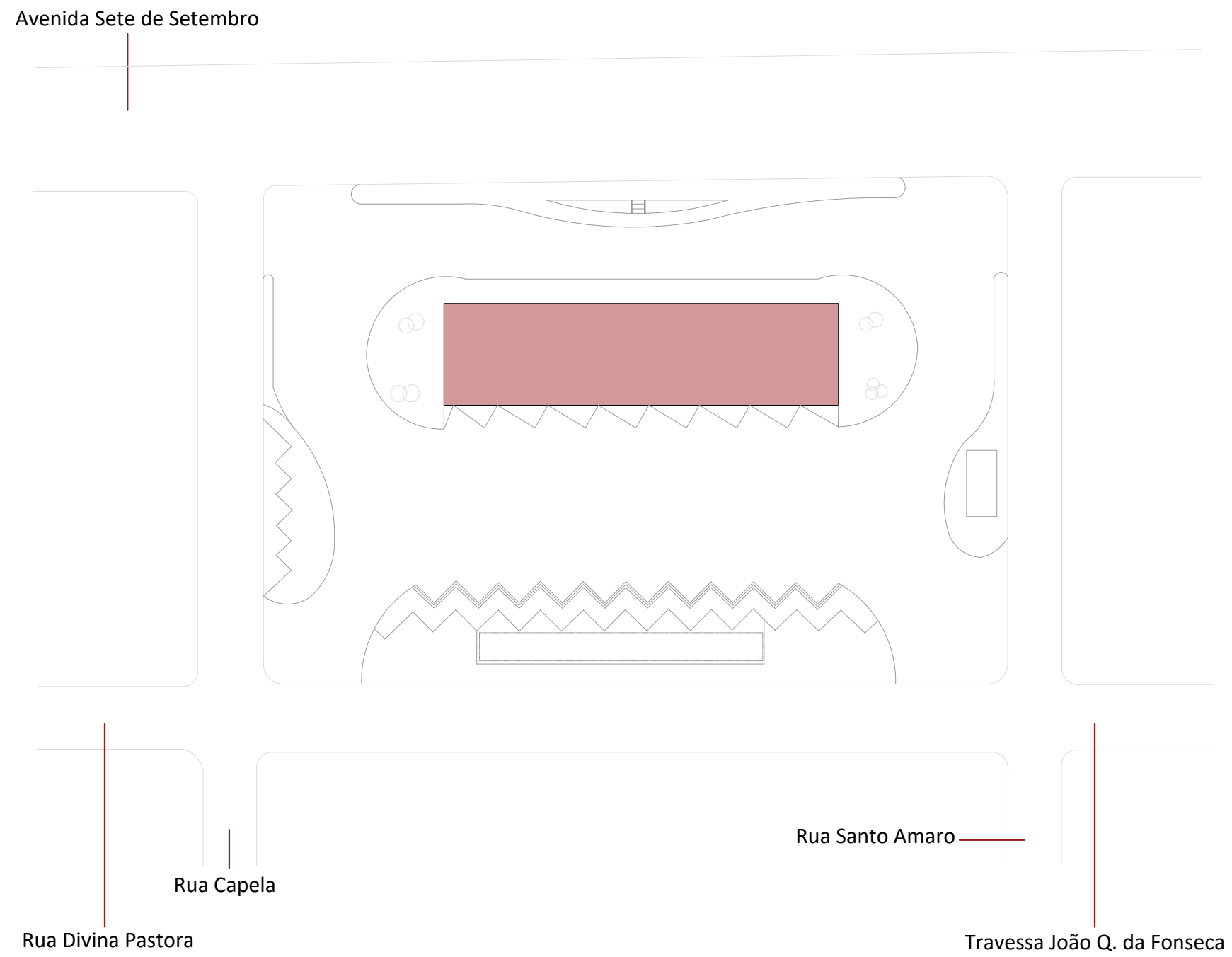
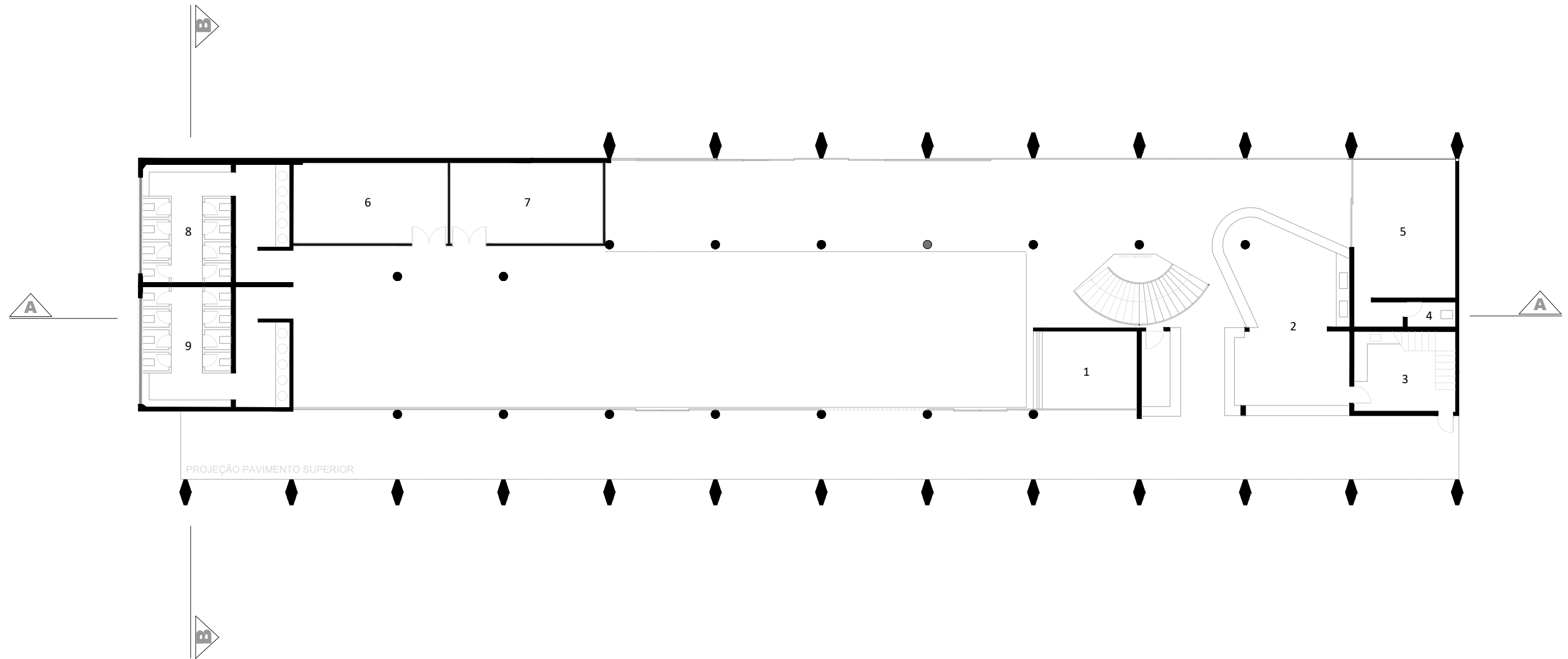


Fig. 04.28. 1986. / Planta de localização.
©Planta conseguida na CEHOP. Modificada pela autora.



Legenda:

- 1- Correio
- 2- Lanchonete
- 3- Cozinha
- 4- Sanitário
- 5- Barbearia
- 6- Loja 2
- 7- Loja 1
- 8- Sanitário Feminino
- 9- Sanitário Masculino

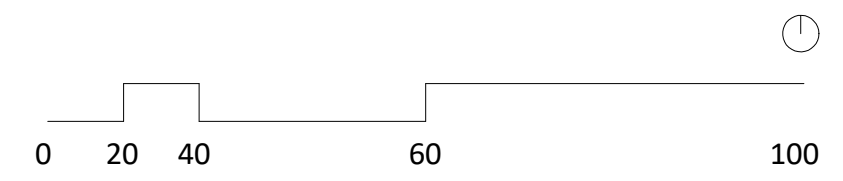
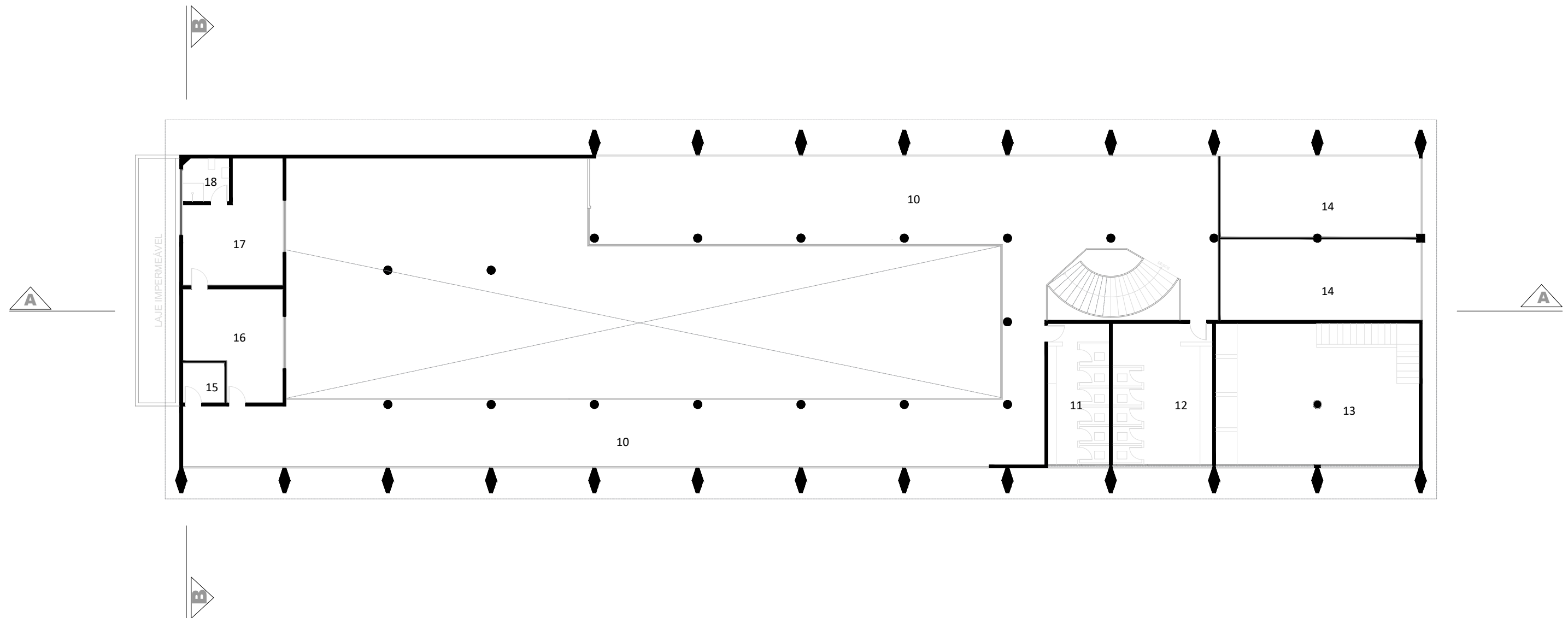


Fig. 04.29. 1986 / Pavimento Térreo © CEHOP. Documento melhorado pela autora.



Legenda:

- 10- Circulação
- 11- Sanitário feminino
- 12- Sanitário masculino
- 13- Depósito
- 14- Secretaria da fazenda (fiscalização)
- 15- DEP.
- 16- Fiscalização
- 17- Administração
- 18- W.C.

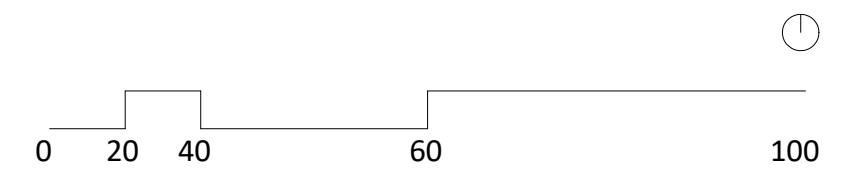
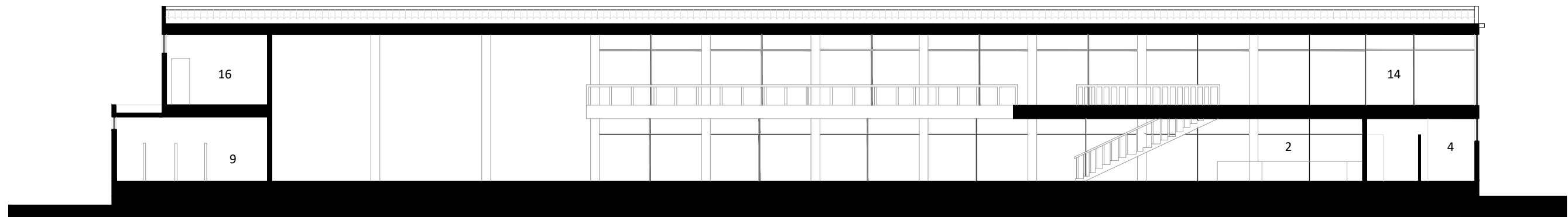
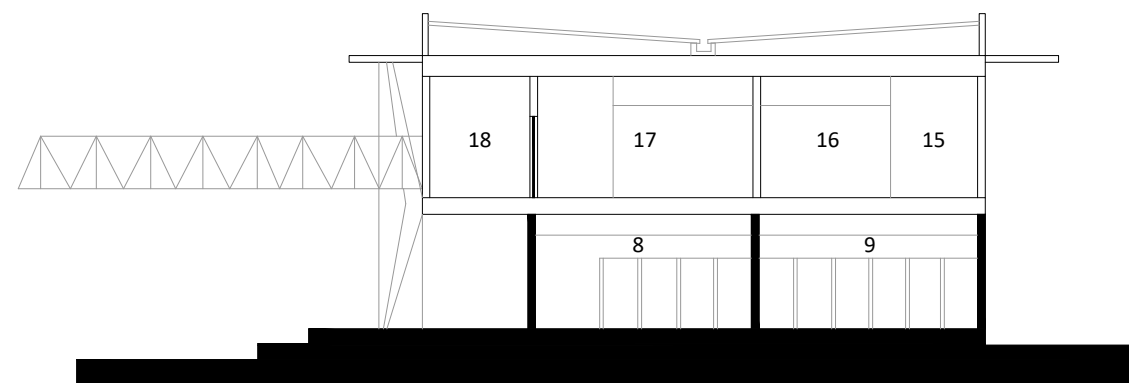


Fig. 04.30. 1986 / Pavimento Superior © CEHOP. Documento melhorado pela autora.

Corte AA



Corte BB



Legenda:

- 2- Lanchonete
- 4- Sanitário
- 9- Sanitário Masculino
- 14- Secretaria da fazenda (fiscalização)
- 15- DEP.
- 16- Fiscalização
- 17- Administração
- 18- W.C.

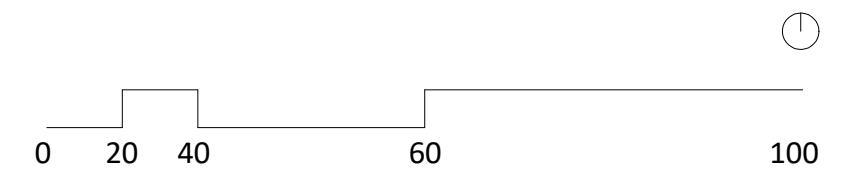


Fig. 04.31. 1986 / Cortes © CEHOP. Documento melhorado pela autora.

. Projeto de 1986

Provavelmente o desenho urbano não teve alteração significativa pois é um projeto simples comparado ao projeto de 2021, o qual a planta está mais trabalhada.

No novo projeto, o projetista pretendia desenhar um edifício que atendesse as necessidades da região que houvesse uso misto, ou seja, da forma como o edifício estava localizado com preexistências referentes ao comércio, ele utilizou esta característica para colocar espaços que também pudessem oferecê-lo e além disso, que o objeto pudesse cumprir a função de um terminal rodoviário. Então comportava no edifício lanchonetes, lojas, sorveterias e outros estabelecimentos comerciais. Além disso, os desenhos dos espaços foram substituídos por outros que na época correspondiam melhor ao uso dos utilizadores do edifício.

O espaço livre permite que os espaços (que recebem a loja 1 e a loja 2 – ver desenhos) sejam encaixados entre os pilares, estes que oferecem serviços necessários para atender as demandas do local.

Em planta a diferença deste projeto para o anterior foi o novo desenho para as áreas de serviço à esquerda e direita, alteração de posição dos acessos verticais e o desenho da escada localizada na circulação principal do edifício pois a única que se manteve foi a escada de serviço localizada no depósito. Na fachada foi acrescentada uma cobertura que funciona como convite à entrada do edifício. O último, pode ser considerado falho quando em termos de património arquitetónico deveria ser garantida a integridade da fachada desde a original, a qual não deveria receber outro elemento que pudesse interferir na imagem do edifício perturbando a sua vista.

. Projeto de 1999



Legenda:

- Edifício do Terminal Rodoviário Luís Garcia
- Anexos de apoio

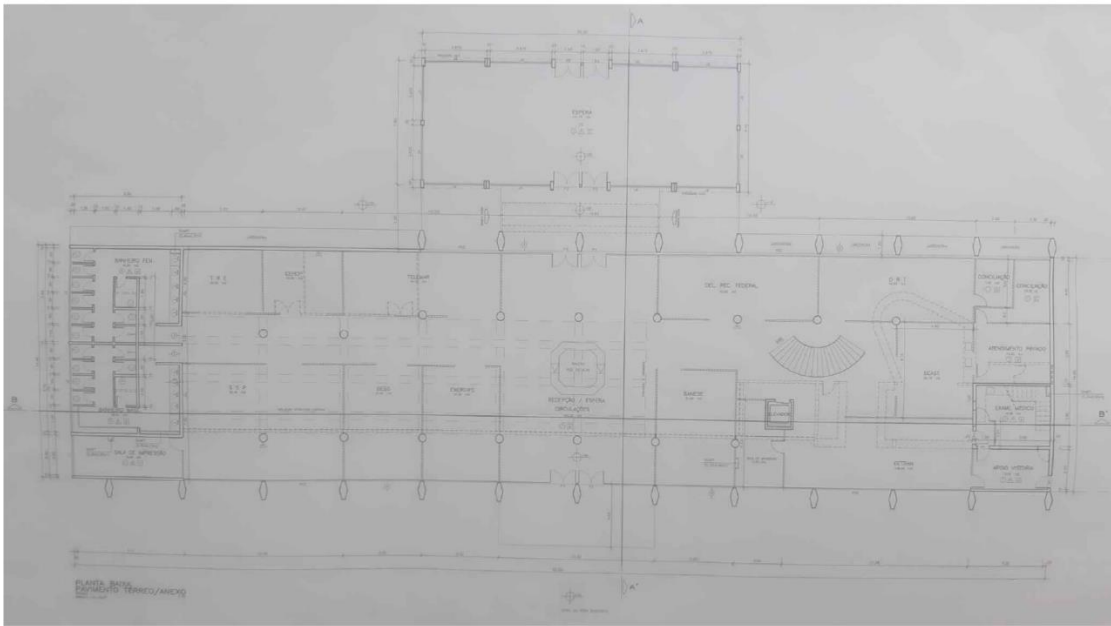
Planta de localização 

Fig. 04.32. 1999. / Planta de localização. ©Planta conseguida na CEHOP. Modificada pela autora.

Os anexos que seriam postos em frente ao edifício bloqueiam a sua visão, o que retira a valorização do edifício.

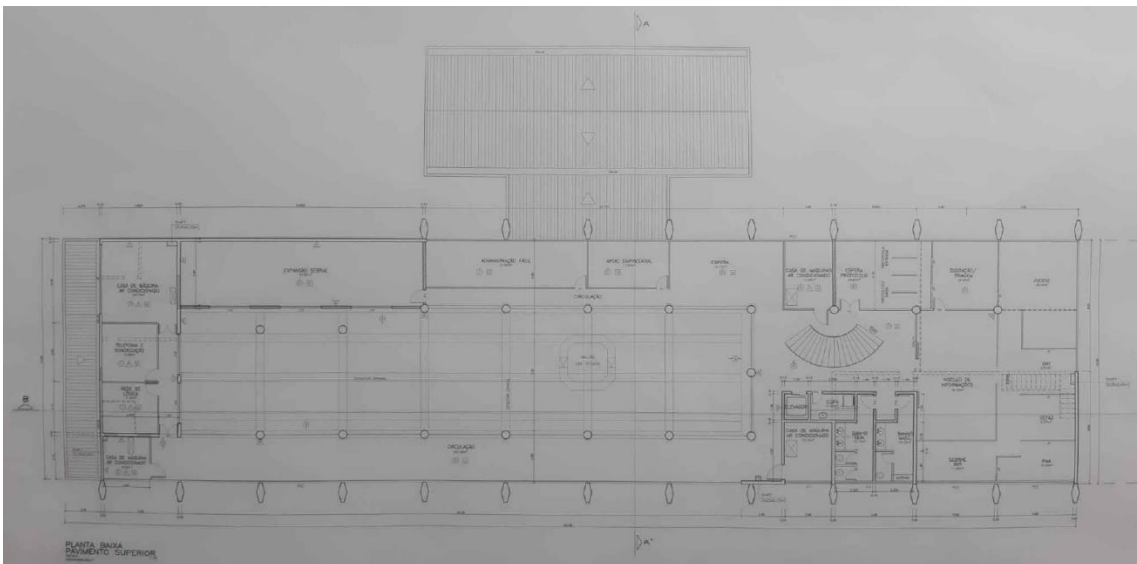
Neste projeto de 1999 foram realizadas duas opções de plantas (provavelmente estavam em estado de estudo). Porém as duas desrespeitam o conceito de “planta livre”, visto durante este trabalho, e o estudo que Rafael Grimaldi fez sobre a planta do Oscar Niemeyer do Palácio do Planalto, utilizando todo o espaço do pavimento térreo acabando com a permeabilidade de pessoas. Os projetos ficaram com uma planta desregulada pois havia a intenção de que pequenas unidades dos órgãos públicos de Aracaju-SE/Brasil estivessem distribuídos neste único edifício e que também funcionasse como rodoviária, ou seja ficaria com um desenho demasiado carregado de espaços ignorando o conceito de “planta livre”, ficando com muita informação, sem limpeza em termos arquitetônicos.

. Opção 1.



Pavimento Térreo

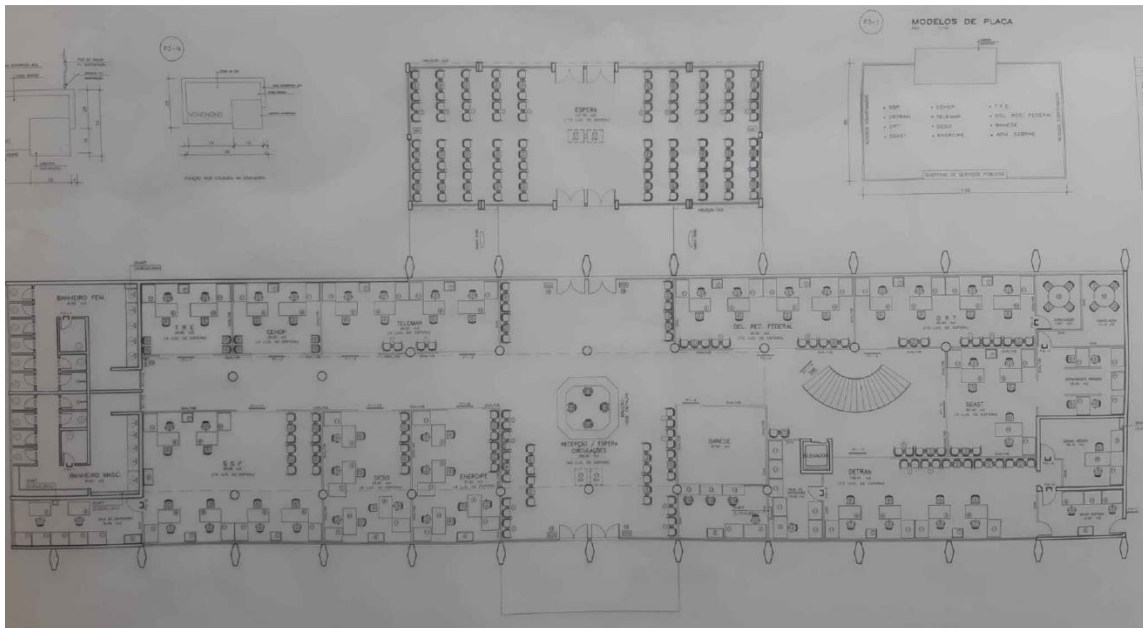
Fig. 04.33. 1999. / Planta do pavimento térreo. ©Planta conseguida na CEHOP.



Pavimento Superior

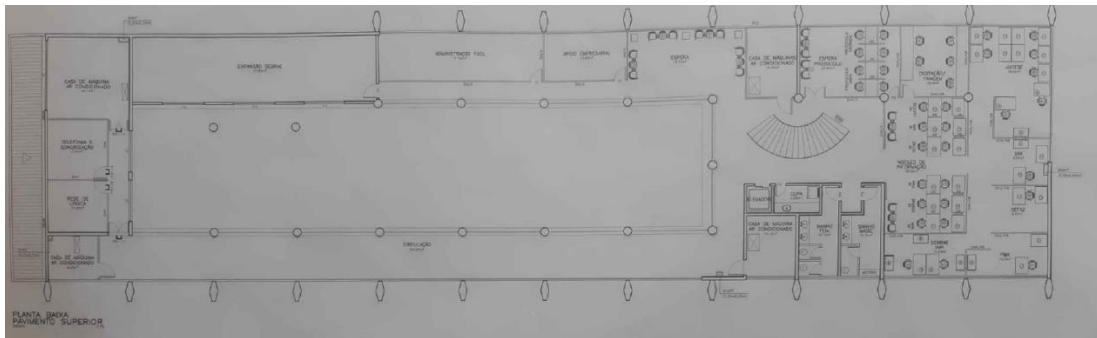
Fig. 04.34. 1999 / Planta do pavimento superior. ©Planta conseguida na CEHOP.

. Opção 2.



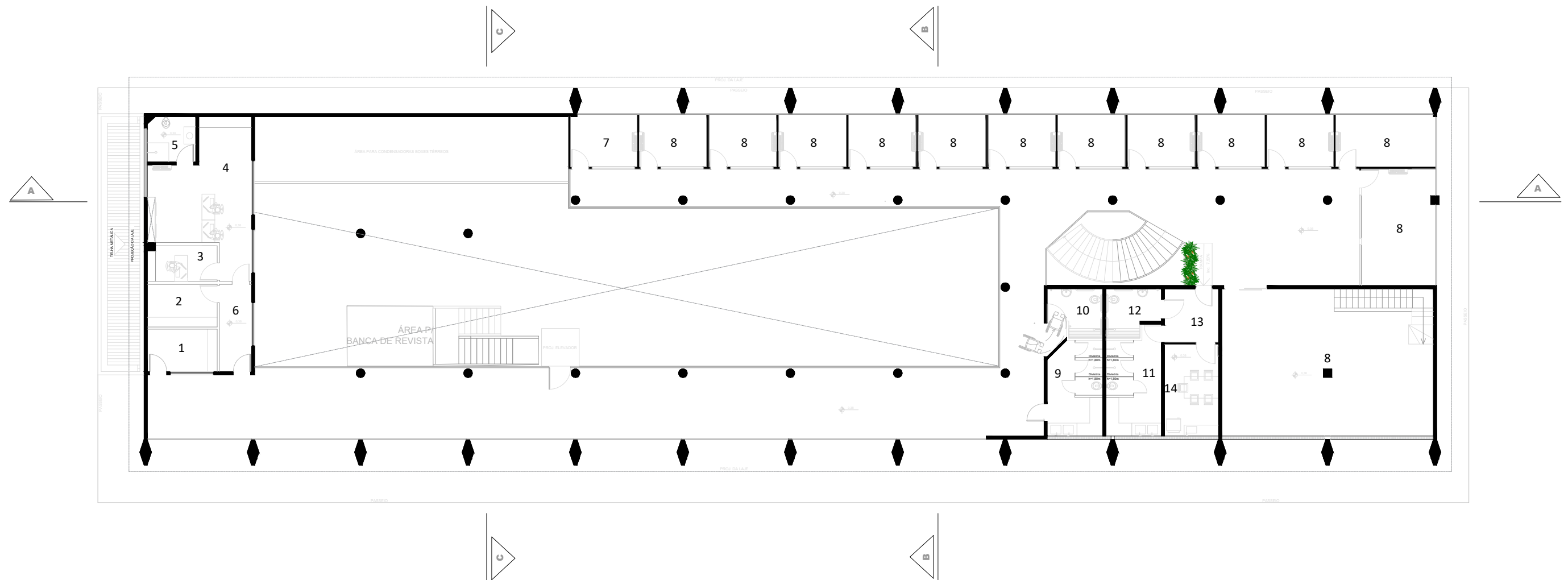
Pavimento Térreo

Fig. 04.35. 1999. / Planta do pavimento térreo. ©Planta conseguida na CEHOP.



Pavimento Superior

Fig. 04.36. 1999. / Planta do pavimento superior. ©Planta conseguida na CEHOP.



- Legenda:
- 1- Sala de ferramentas
 - 2- Depósito
 - 3- Administração
 - 4- Sala de controle
 - 5- B.W.C
 - 6- Circulação
 - 7- Posto policial. Box
 - 8- Box
 - 9- Vestiário masculino
 - 10- PcD masculino
 - 11- Vestiário feminino
 - 12- PcD feminino
 - 13- Hall
 - 14- Copa

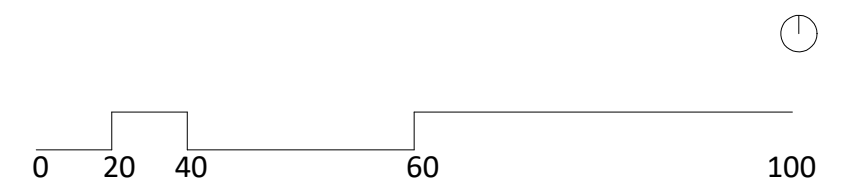
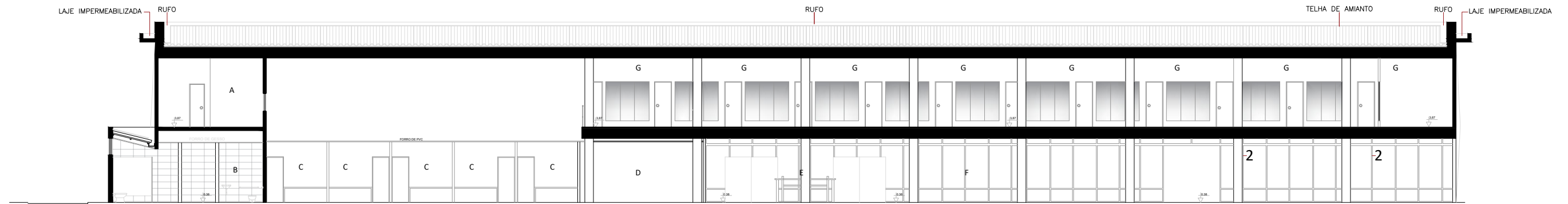
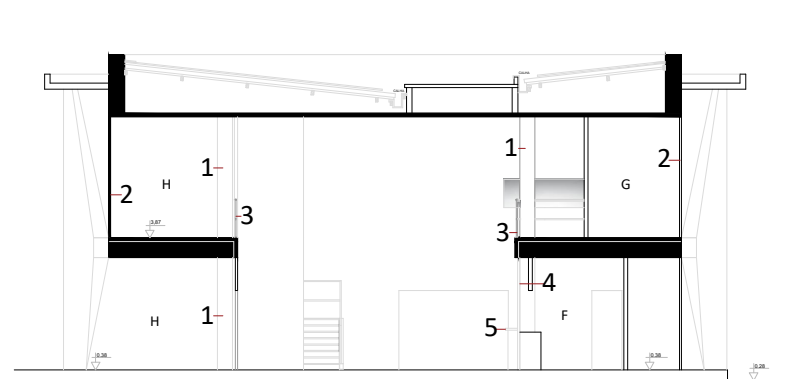


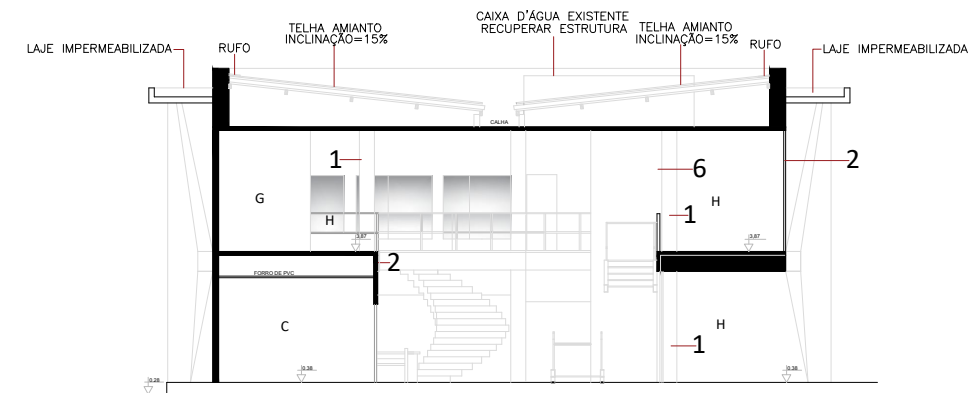
Fig. 04.39. 2021. / Planta do pavimento superior. ©Planta conseguida na SEDURBS. Modificada pela autora.



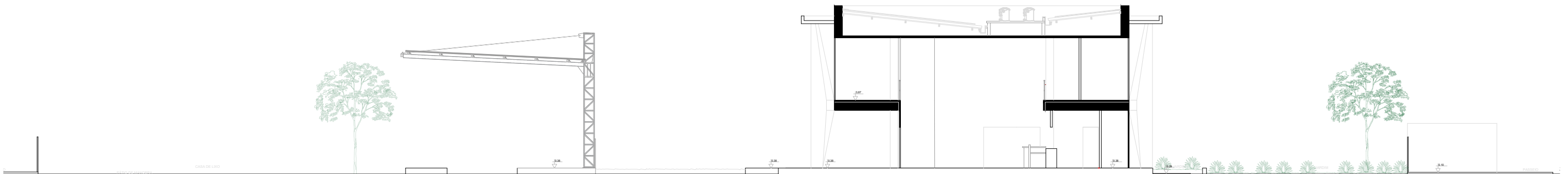
Corte AA



Corte BB



Corte CC



Legenda das recuperações de patologias:

- 1- Coluna revestida com cerâmica (verificar necessidade de substituição parcial ou total, por cerâmica similar a existente)
- 2- Esquadria a ser recuperada
- 3- Guarda corpo a ser recuperado (conforme existe "in loco")

- 4- Colocar telão em led
- 5- Box de informações
- 6- Brise em alumínio anodizado na cor branca

Legenda dos espaços:

- A- Sala de Administração
- B- Sanitário Masculino
- C- Bilheteria
- D- Salão de Beleza
- E- Box de Informações
- F- Lanchonete
- H- Circulação

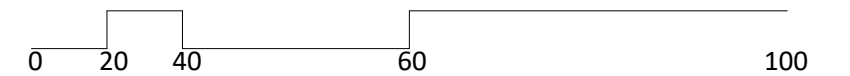
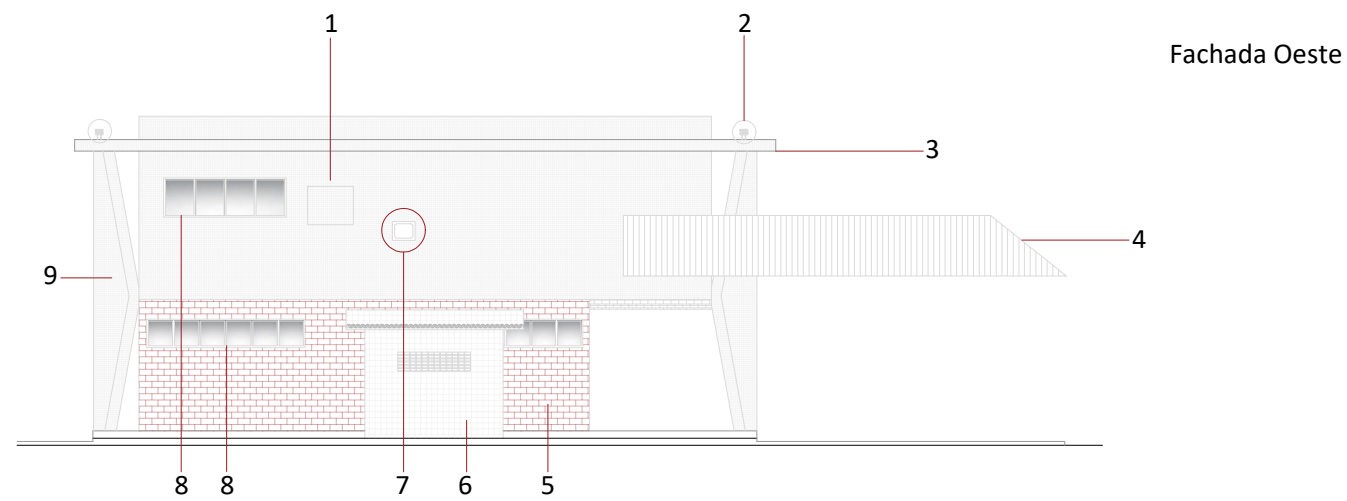
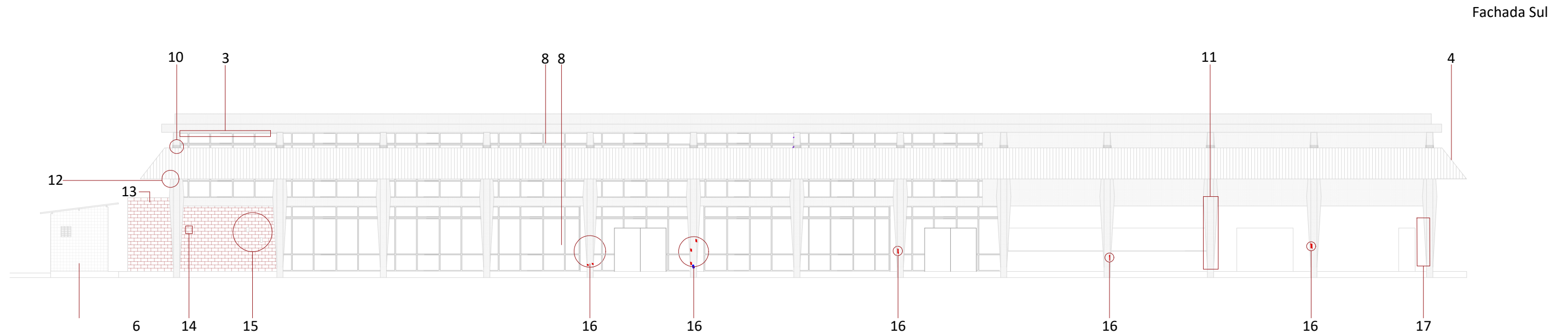


Fig. 04.40. 2021. / Cortes ©Planta conseguida na SEDURBS. Modificada pela autora.



Fachada Oeste



Fachada Sul

Legenda:

- 1- Recompôr paginação com pastilha original ou similar
- 2- Remoção dos refletoraes e toda a sua fiação
- 3- Impermeabilização da cobertura, recomposição doreboco utilizando argamassa similar a existente (definida por testes), a ferragem exposta deve ser submetida a avalização do engenheiro especialisata em estrutura.
- 4- Remoção total da cobertura
- 5- Lavagem da superfície com água e sabão neutro e remoção do resíduo de cola por processo mecânico ou químico. Fixação do esmalte do revestimento
- 6- Remoção total da construção
- 7- Remover caixa de ar condicionado, vedar o vão com blocos (ver qual tipo utilizado na obra original), reboca com argamassa (definida por testes) e revestir com pastilhas similares às originais obedecendo a mesma paginação

- 8- Recuperação das esquadrias e com troca das danificadas por modelo existente e trocas dos vidros por vidro temperado 6mm.
- 9- Remoção da pintura por processo mecânico ou químico
- 10- Remoção da goma de cimento por processo mecânico,
- lavagem da superfície com água e sabão neutro e remoção de resíduo de cola por processo mecânico ou químico, recuperação do rejunte e estabilização do esmalte das pastilhas para todos os pilares da fachada sul.
- 11- Remoção das calhas e condutores, vedar furos e parafusos com argamassa apropriada, recuperar ou trocar pastilhas danificadas pelos furos.
- 12- Recuperação de rejuntas, preenchimento dos furos dos parafusos com argamassa apropriada, recuperação ou substituição das pastilhas danificadas por similares
- 13- Recuperação e fixação da camada superficial da cerâmica

- 14- Remover resíduos de cola
- 15- Remover suporte telefônico, preencher furos com argamassa apropriada, reconstituição das peças danificadas ou substituição.
- 16- Substituição e fixação de pastilhas soltas com argamassa apropriada (definida através de testes)
- 17- Lavagem da superfície com água e sabão neutro, remoção do resíduo de cola por processo mecânico ou químico, reconstrução do esmalto da cerâmica e feixação do mesmo.

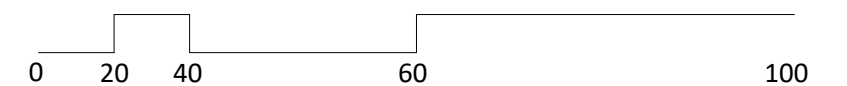
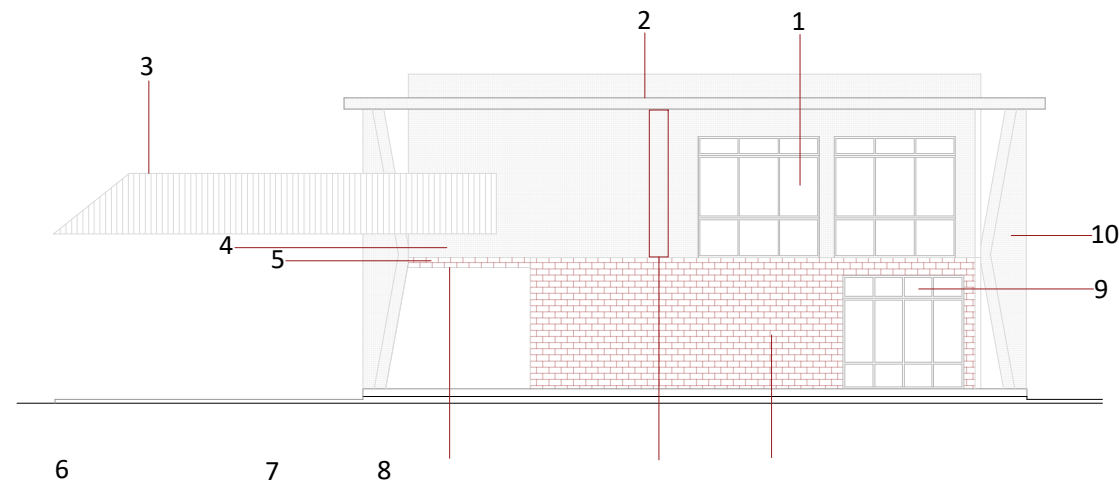
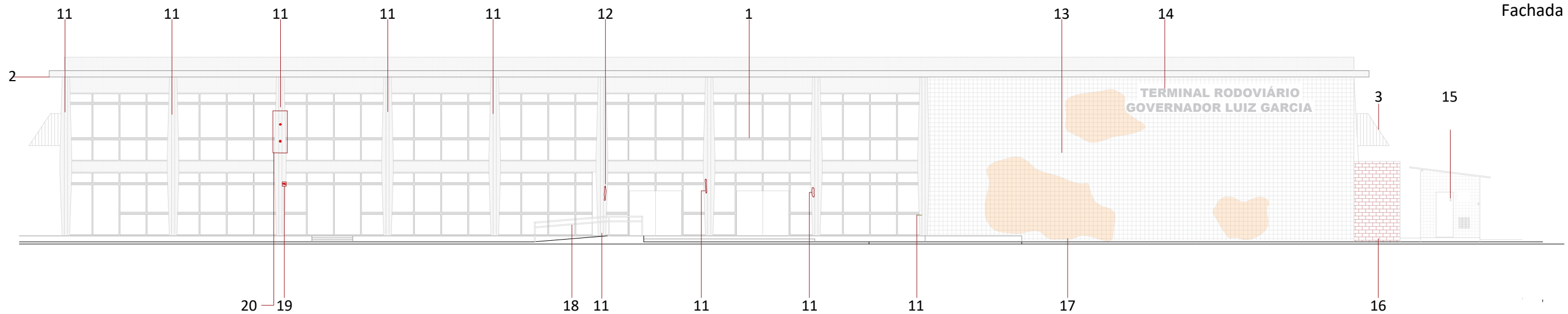


Fig. 04.41. 2021. / Alçados ©Planta conseguida na SEDURBS. Modificada pela autora.

Fachada Leste



Fachada Norte



Legenda:

- 1- Recuperação das esquadrias com troca das danificadas por modelo existente, retirada das comunicações visuais e trocas dos vidros por vidros temperados incolor 6mm
- 2- Impermeabilização da cobertura, recomposição do reboco utilizando argamassa similar a existente (definida por testes (a ferragem exposta deve ser submetida a avaliação do engenheiro especialista em estrutura)
- 3- Remoção total da cobertura
- 4- Retirar fiação da fachada e embutir pela parte interna das paredes
- 5- Recuperar reboco com argamassa adequada
- 6- Remover pintura inadequada, recuperar e fixar esmalte do revestimento
- 7- Lavagem da superfície com água e sabão neutro, remoção da crosta negra por processo mecânico ou químico, recuperação do rejunte e e colocar tubo de drenagem
- 8- Remoção dos resíduos, recuperar e fixar esmalte do revestimento, lavagem da superfície com água e sabão neutro, remover resíduo de cola

- 9- Remoção de todas as comunicações visuais e recuperar possíveis danos causados pela fixação dos mesmos
- 10- Remoção da pintura por processo químico ou mecânico
- 11- Remoção da pintura por processo químico ou mecânico, lavagem da superfície com água e sabão neutro e remover o resíduo de cola por processo mecânico ou químico, remoção de quaisquer resíduos existentes sobre as pastilhas, substituir pastilhas quebradas ou faltantes, prender pastilhas soltas com argamassa apropriada (definida por testes).
- 12- Lavagem da superfície com água e sabão neutro, remoção do resíduo de cola por processo químico ou mecânico.
- 13- Lavagem da superfície com água e sabão neutro e remover o resíduo de cola com processo químico e tratar as pastilhas com material adequado
- 14- Lavagem e polimento das peças do letreiro

- 15- Remoção da construção
- 16- Lavagem da superfície com água e sabão neutro, remover o resíduo de cola por processo químico ou mecânico, remoção dos resíduos, recuperar e fixar esmalte do revestimento
- 17- Recompôr paginação se possível com a mesma peça. Caso não seja possível, adquirir ou produzir nova peça ou restaurar as pinturas e fazer fixação do esmalte com material adequado
- 18- Remoção do guarda corpo e rampa
- 19- Remover letreiros, vedar furos com argamassa, recuperar ou trocar as pastilhas, utilizar argamassa similar a existente (definida através de testes), lavagem da superfície com água e sabão neutro, remoção de resíduo de cola por processo químico ou mecânico e recuperar o rejunte

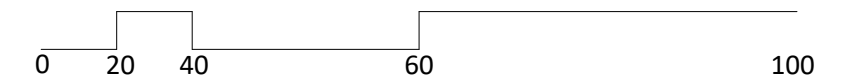


Fig. 04.42. 2021. / Alçados ©Planta conseguida na SEDURBS. Modificada pela autora.

. Projeto de 2021

Na Biblioteca Epifânio Dória, em Aracaju—SE/Brasil, existem peças desenhadas que datam de outubro de 2012 a janeiro de 2013, mas o projeto não foi realizado, sendo repassado até 2021 pelas SEDURBS.

Na parte mais urbana, células que oferecem oportunidades comerciais para a população foram colocadas no exterior, em cinza. O paisagismo foi redesenhado com a proposta de utilizar vegetação e novos pavimentos (de concreto, asfalto e pisos de alta resistência).

No interior as alterações feitas foram pensadas para atender a população local como um complemento do comércio já que o edifício está localizado em zona comercial, então foram acrescentados alguns espaços na medida do possível encaixando-os entre os pilares (no pavimento térreo) e no superior o que tem nomenclatura de “Box” também abriga estabelecimentos comerciais. Porém, com as modificações realizadas não se conseguiu manter permeabilidade no projeto na sua totalidade. Houve melhorias nos desenhos dos espaços para os serviços à direita e à esquerda. No entanto, as mudanças espaciais foram menores se forem comparadas ao projeto de 1999. Acrescentou-se escada de incêndio e elevador, os acessos foram adaptados para deficientes físicos e houve melhorias nas condições de ventilação dos sanitários.

4.7

Proposta de reabilitação

A proposta de reabilitação nasce através da análise do contexto da cidade e do edifício, passando pelo estudo de todas as reabilitações e memórias que já existiram na história do objeto de pesquisa deste trabalho, ou seja, o Terminal Rodoviário Luís Garcia. Em busca de valorizar as necessidades da população, da cidade e do estado onde está localizado, foi pensado em melhorias do espaço intra limites do edifício, considerando também o conceito inicial do primeiro projeto elaborado em 1952. Sublinha-se que não existe a intenção de que deixe a sua função de ser uma rodoviária, porque foi visto nas entrevistas que se isso acontecesse, o comércio teria uma queda econômica e dessa forma os comerciantes poderiam vir à falência.

A intenção do projeto de reabilitação então, é que se mantenha a função de traslado do edifício, porém com uma nova planta que seja mais livre de compartimentos, baseando-se no conceito de arquitetura, no que se refere a “planta livre” (presente na arquitetura modernista), a qual foi usada por Rafael Grimaldi e é uma característica que é evidente no projeto do Terminal de 1952. Portanto, este último, mantém-se havendo maior limpeza na planta de forma que os únicos volumes que existem no interior são destinados a serviços e exposições.

O projeto proposto resgata gestos do projeto original e utiliza espaços existentes no projeto de 2021, mas também cobre as demandas da população em termos de inclusão social, organização espacial, conforto e programa. O último é composto por instalações sanitárias, duas lanchonetes, depósitos, casa de bombas, bilheteria, sorveteria, sala de ferramentas, administração, sala de controle, café, sala de manutenção, hall, copa, vestiários e uma instalação de exposições. Além de manter a organização e desenho urbano a volta do edifício com a alteração da retirada do portão principal de ferro galvanizado.

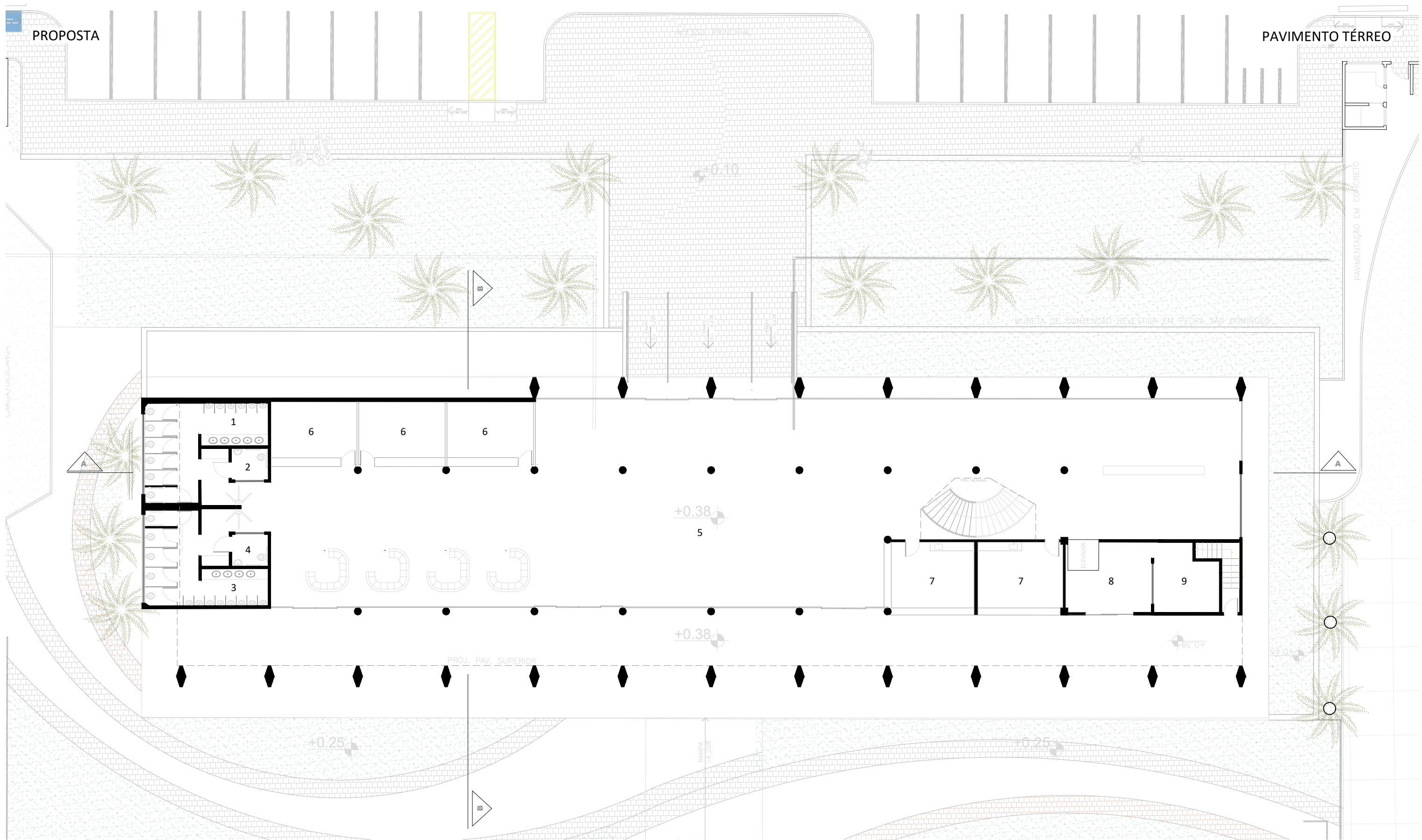
. Instalação de exposições

A proposta para a instalação de exposições em específico destina-se a ser um “Memorial de Arte e Arquitetura Modernista de Aracaju” como forma de fornecer conhecimento a população com relação a todo o conteúdo que abraça o tema, incluindo o qual foi estudado nessa dissertação com o enfoque no Patrimônio, Arquitetura e Memórias Coletivas e reavivar a memória. De forma que o Terminal Rodoviário Luís Garcia é um lugar que recebe e deixa ir pessoas, ou seja,

com transitoriedade, torna-se a ser um espaço que oferece aprendizado quando acontece o momento de esperar o próximo transporte para seguir viagem.

Um memorial causa curiosidade nas pessoas de todas as classes sociais principalmente quando este é direcionado à mobiliário, arte, arquitetura e design modernistas, o que possibilita que seja um ponto de convívio, visto que o terminal é apenas frequentado por pessoas de poder aquisitivo mais baixo; é algo que contribui para que o projeto atinja certo nível de sustentabilidade, com base no livro “Pequeno manual do projeto Sustentável” de *Françoise-Hélène Jourda* (2009).

O espaço está projetado para ser montável e desmontável pois dessa forma não se perde a relação com a “planta livre”, dispõe de flexibilidade espacial e não desperdiça recursos. Uma das opções são o uso de cortinas para separar os ambientes as quais possuem pontos distribuídos entre elas de aço que funcionam de estrutura para suportar quadros. Outra forma de utilização é com painéis de madeira compensada e colada e são utilizados como divisórias pois é um material renovável segundo *Françoise-Hélène Jourda*. Logo, a proposta é que seja uma exposição permanente para um autor temporário possibilitando uma dinâmica espacial.



Legenda:

- 1- Sanitário feminino
- 2- BN feminino
- 3- Sanitário masculino
- 4- BN masculino
- 5- Circulação
- 6- Bilheteria
- 7- Lanchonete
- 8- Sala de manutenção
- 9- Casa de bombas

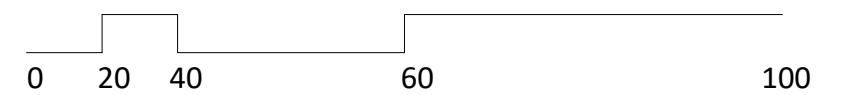
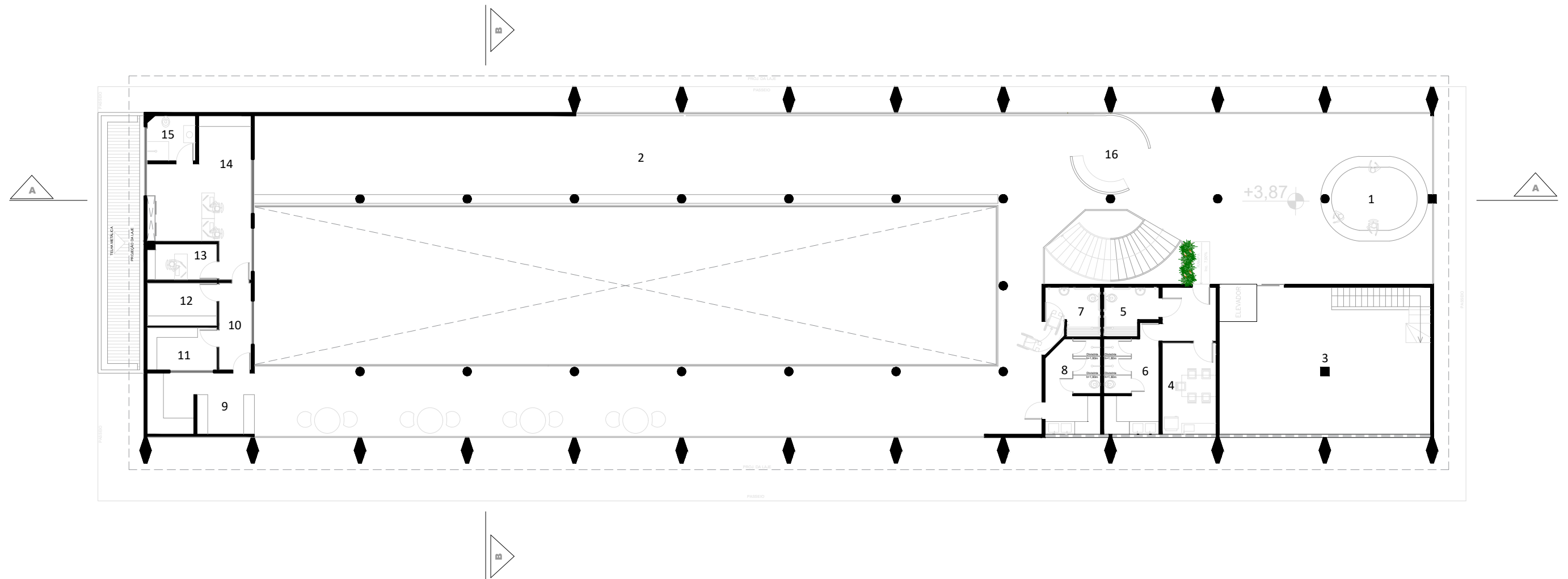


Fig. 04.43. 2022. / Planta do pavimento térreo. ©Planta conseguida na SEDURBS. Modificada pela autora.



Legenda:

- 1- Café
- 2- Instalação de exposições
- 3- Depósito
- 4- Copa
- 6- Vestiário feminino
- 7- PcD masculino
- 8- Vestiário masculino
- 9- Sorveteria
- 10- Circulação
- 11- Sala de ferramentas
- 12- Depósito
- 13- Administração
- 14- Sala de controle
- 15- B.W.C
- 16- Recepção da exposição

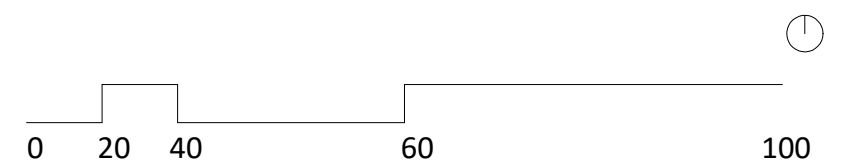


Fig. 04.44. 2022. / Planta do pavimento superior. ©Planta conseguida na SEDURBS. Modificada pela autora.

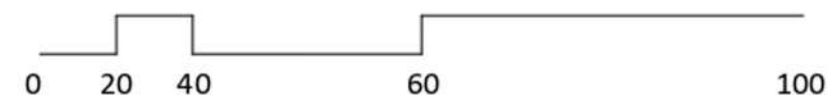
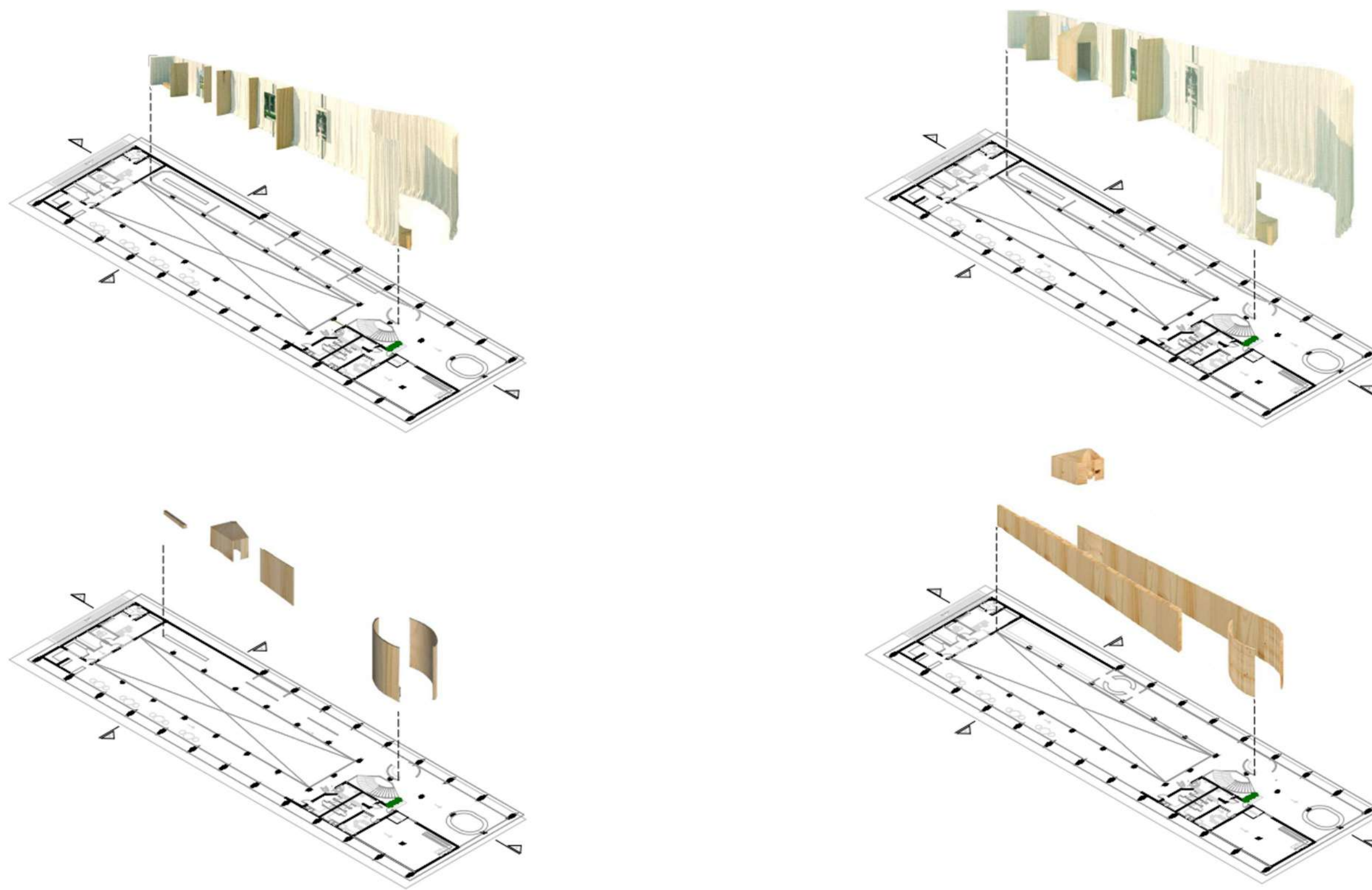
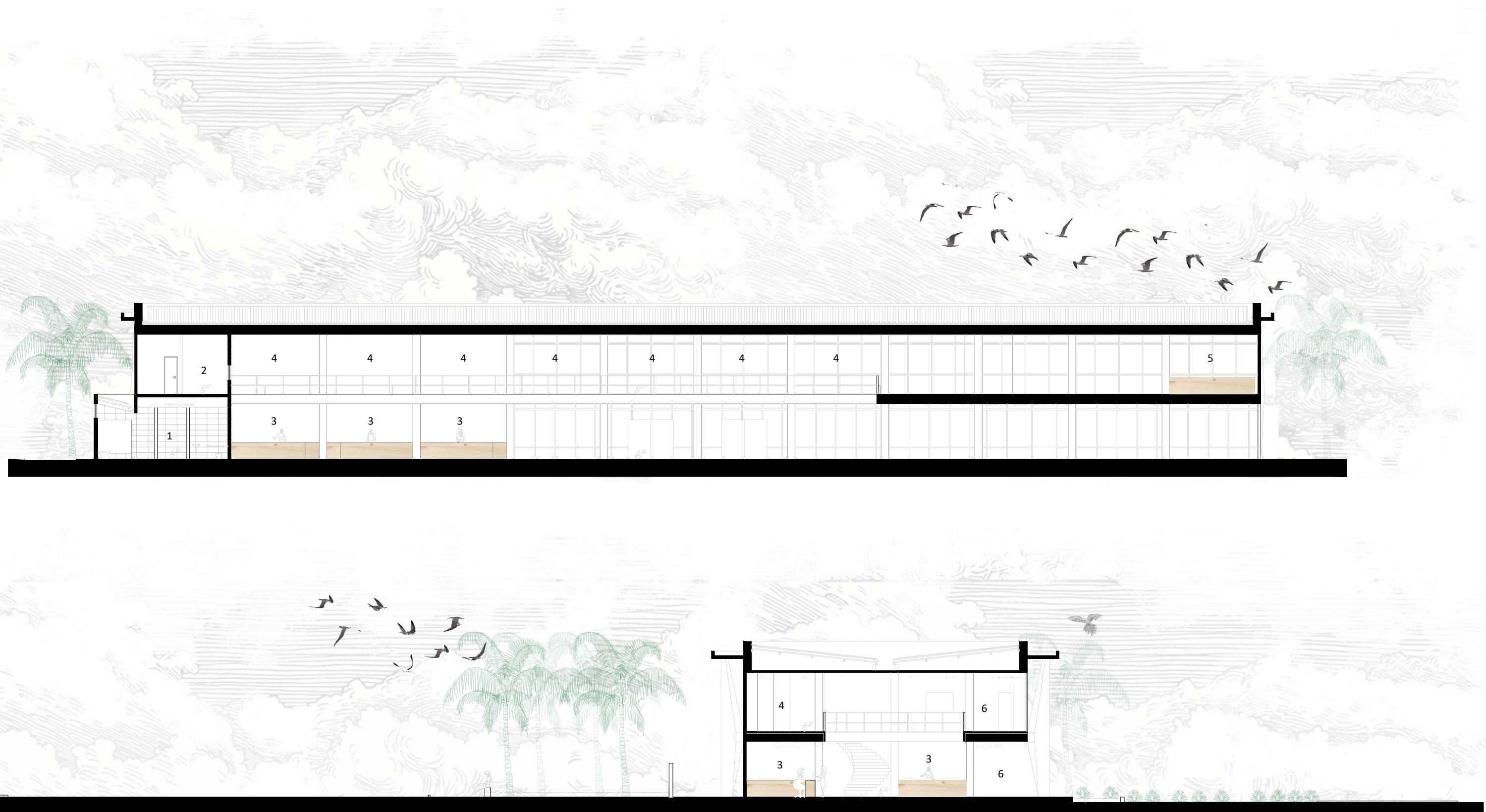


Fig. 04.45. 2022. / Axonometrias do pavimento superior. Propostas para as instalações expositivas ©Planta conseguida na SEDURBS. Modificada pela autora.



Legenda:

- 1- Sanitário feminino
- 2- Sala de controle
- 3- Bilheteria
- 4- Instalação de exposições
- 5- Café
- 6- Circulação

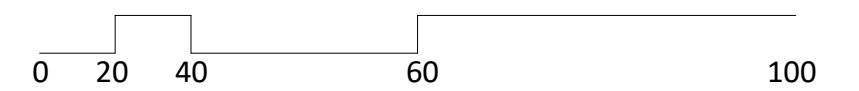


Fig. 04.46. 2022. / Cortes. ©Planta conseguida na SEDURBS. Modificada pela autora.

PROPOSTA

ALÇADOS

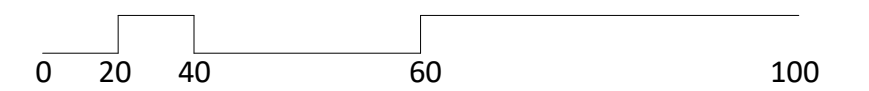
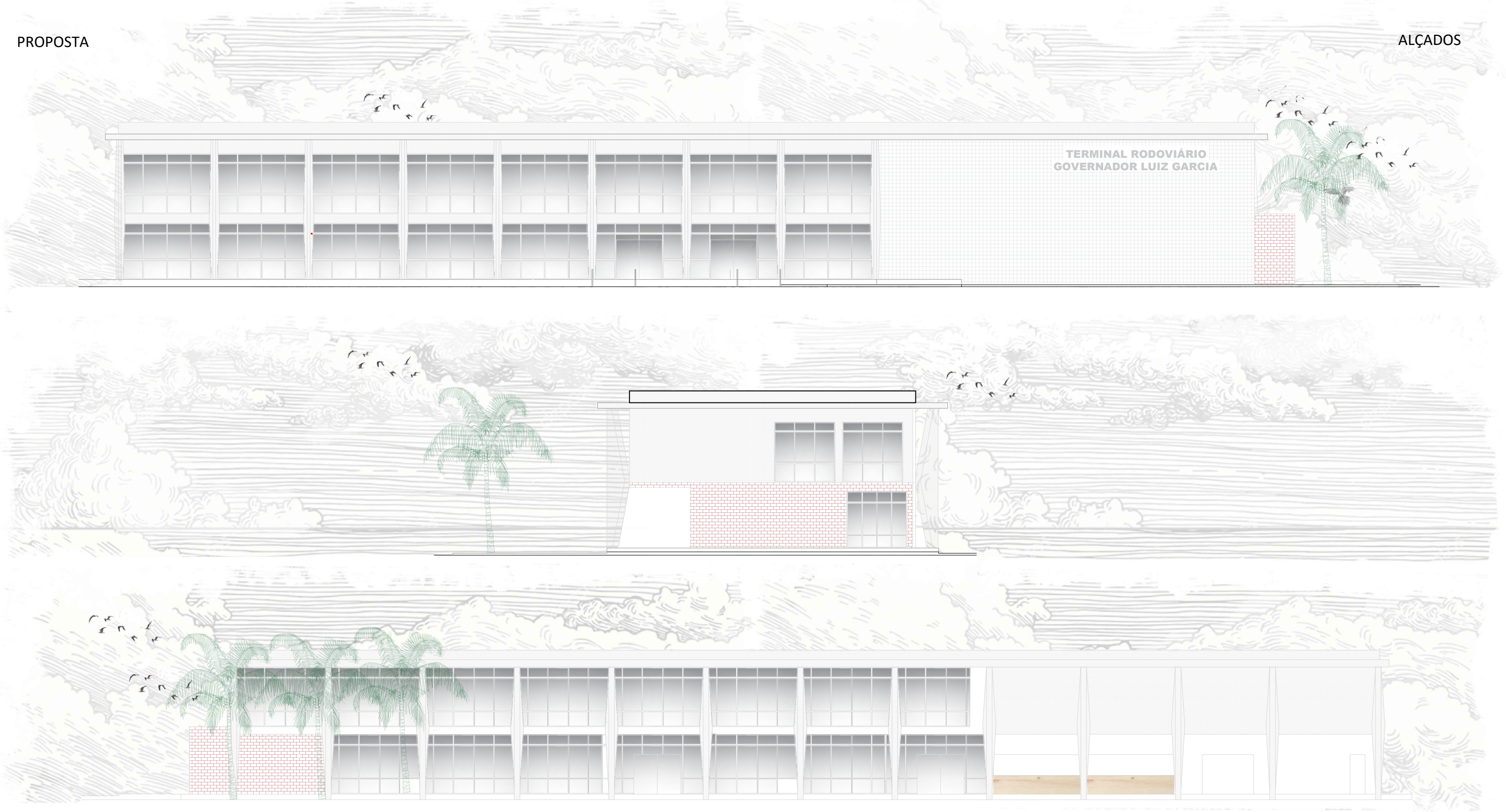


Fig. 04.47. 2022. / Alçados ©Planta conseguida na SEDURBS. Modificada pela autora.

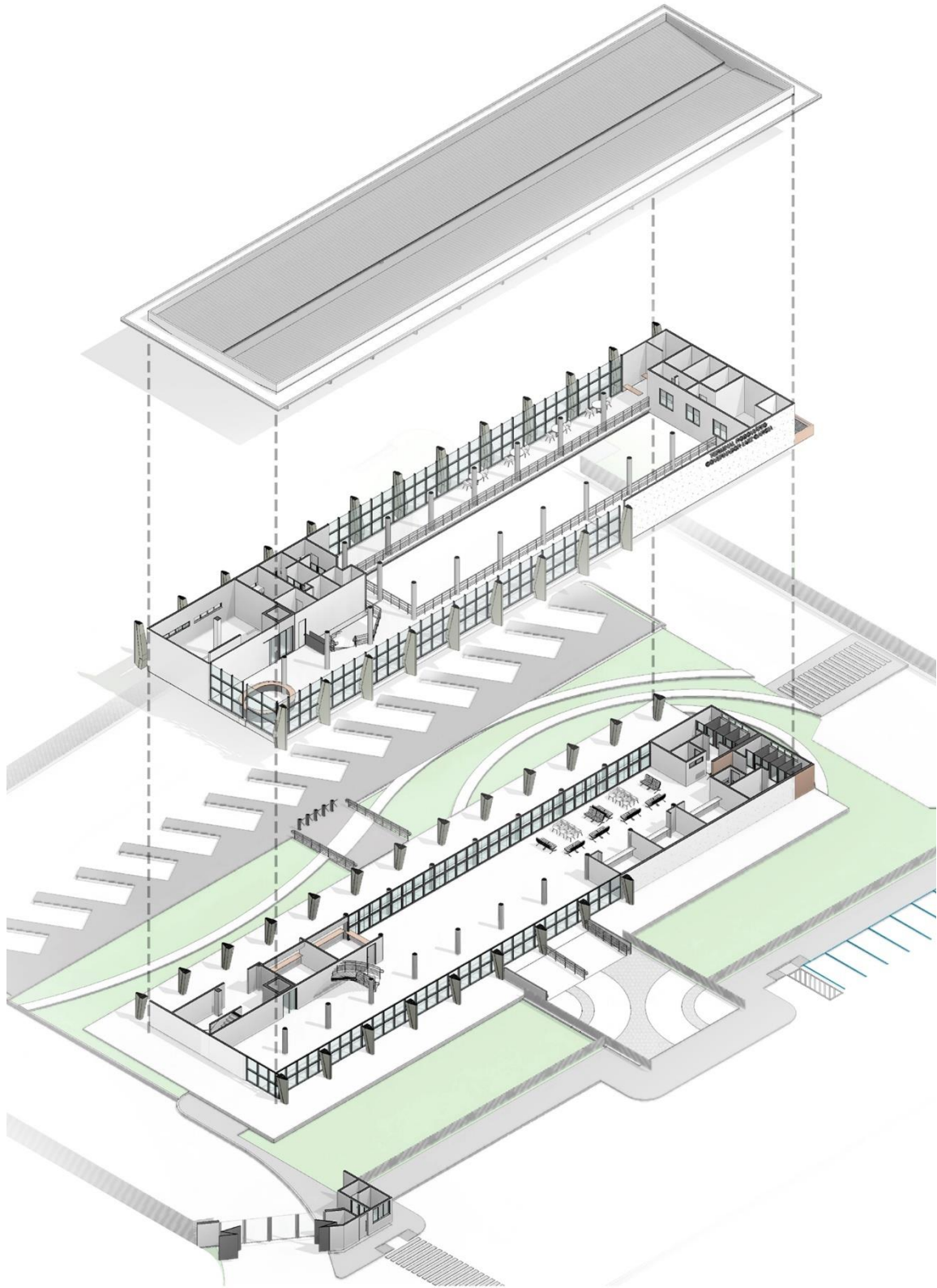


Fig. 04.48. 2020. / Axonometria com proposta ©Elaborada pela autora.



Fig. 04.49. 2022. / Interior da peça que recebe a luz da fachada ©Elaborada pela autora.



Fig. 04.50. 2022. / Interior da peça que recebe a luz da fachada ©Elaborada pela autora.



Fig. 04.51. 2022. / Proposta do interior. Pavimento superior. 2022 ©Elaborada pela autora.



Fig. 04.52. 2022. / Proposta do interior. Pavimento superior. 2022 ©Elaborada pela autora.



Fig. 04.53. 2022. / Exterior do Terminal Rodoviário Luís Garcia. 2022 ©Elaborada pela autora.

4.8

Memórias do lugar

As memórias do lugar foram levantadas através de entrevistas (ver em anexo), a pessoas que frequentaram a rodoviária em épocas diferenciadas (1970 a 2019) e utilizaram para diferentes finalidades em diversos momentos histórico-sociais da sua existência até a atualidade. A recolha das memórias oferece maior compreensão ao patrimônio pois é o olhar sobre os acontecimentos vividos pelas pessoas em momentos passados que ajuda na compreensão da humanidade do presente e futuro (Araújo, 2004)

O questionário põe em prática ao que os autores citados no primeiro capítulo se referem a fim de identificá-los e se estão presentes ou não nas pessoas que foram entrevistadas. É como o estudo de *Kevin Lynch* relativo a imagens individuais formadas e como elas se sobrepõem formando uma sequência a fim de tornarem-se coletivas, porque através das memórias das pessoas é que aparece a imagem coletiva e é possível ter uma visão global de como elas se juntam a partir de um individual, formando um coletivo. Elas receberam a imagem do espaço e os sentidos, observaram e tiveram a sua percepção (como coloca *Lynch*) e as suas memórias complementam a imagem coletiva.

O Terminal Rodoviário Luís Garcia compõe a *imago.ginis* (representação de algo, a memória que alguém tem sobre um acontecimento da infância de maneira afetiva) do espaço urbano no centro-histórico de Aracaju-SE/Brasil. O edifício da rodoviária ofereceu identidade para Sergipe, não apenas em matéria, mas também em imagem mental, no contexto urbano onde está inserido e no espaço interior, se lembrarmos os estudos de *Kevin Lynch* e *Aldo Rossi*, a respeito da relação dos utilizadores entre si e como a matéria representa o significado particular atribuído por cada um deles e o sentido de identidade. A atmosfera do lugar fica guardada na memória (segundo *Peter Zumthor*) quando as pessoas disseram que o objeto dava boas sensações, sentimento de segurança, nostalgia e que era um lugar que podia pensar sobre a vida, criou um laço com as pessoas. Quando essas pessoas caminham pelo espaço e ao que está em volta, atribuem o significado de lugar que acolhe, que contribuiu para o desenvolvimento de Aracaju, bom para estar e rever os amigos e família, quando percorrem pela primeira vez que enxergam algo novo e transparecendo beleza (aspectos do livro de Francesco Careri “O Caminhar como prática estética) desenvolvendo o *sensus communis* (razão e memória) de *Leonardo da Vinci*.

O Terminal Rodoviário Luís Garcia também se insere no inconsciente coletivo de quem o utilizou, porquê armazenaram experiências coletivas e principalmente as pessoas que utilizam desde a infância ou que foi ponto de encontro entre famílias e amigos e nestes momentos estão presentes as crenças e a natureza do ser humano (estudos de *Carl Jung*, psicanalista). *Sheldrake*, parapsicólogo, faz referência ao conhecimento obtido por alguém individualmente e sendo compartilhado coletivamente pode haver aumento de consciência, então a dissertação é o conhecimento que está sendo compartilhado.

Elas tem respostas diferentes porque pessoas são inconstantes já que cada um tem sua visão, sua história, mas é possível perceber que em alguns momentos as memórias se encontram. Algumas estão atentas a detalhes, aos sentidos e outras não, seguindo o pensamento de *Lynch* e *Rossi*, quando diz que para determinado indivíduo, algum lugar pode ser considerado ruim porque viveu algo desagradável, diferente de outro que tenha uma experiência diferente, mais positiva, por isso é visto que cada entrevistado carrega consigo a sua interpretação do Terminal Rodoviário Luís Garcia e do contexto onde está inserido, mas suas memórias se justapõem em alguns momentos.

Com base nas respostas, o Terminal Rodoviário Luís Garcia é lugar que abraça a história e provoca sensações. O cheiro das frutas da loja ao lado, o sabor do sorvete, a emoção das “chegadas e partidas”, dos “encontros, reencontros e desencontros” de quem utilizava os transportes, a ansiedade das pessoas em chegar, ir as compras e usufruir de outros serviços que a cidade proporcionava, mas também a despedida ao ter de voltar a casa no interior do estado. Todo o sensorial que o edifício e o contexto urbano agregam, são motivos para que guarde uma memória com significado, com ideia de pertencimento e identidade. As memórias coletivas coletadas são importantes para provar que o patrimônio arquitetônico é símbolo de significado, memória e deve ser valorizado. Os entrevistados criaram laços afetivos com o terminal. Sentem identidade visual e coletiva. As memórias das pessoas se unem a história, a cultura, arquitetura e identidade compondo o Patrimônio. São a individualidade do lugar.

5.

Conclusão

O objeto de estudo, o Terminal Rodoviário Luís Garcia, localizado entre a Rua Divina Pastora, a Praça João XXIII e a Avenida Mamede Paes Mendonça, no centro-histórico de Aracaju-SE/Brasil, foi inaugurado em 1962 com a utilidade de ser um ponto de embarque e desembarque dos ônibus interestaduais, pois Sergipe estava necessitando evoluir a sua mobilidade urbana. Em consequência, ofereceu maiores oportunidades para as pessoas, a nível social e econômico em sua localização estratégica.

Em âmbito de arquitetura o edifício recebeu reconhecimento como Patrimônio Material devido as características modernistas especificadas nos capítulos anteriores, o que foi benéfico pois foi alvo de reabilitações, sendo a única obra de arquitetura modernista que ganhou a devida atenção de ser reformada até os dias atuais, o que torna o fato curioso. No entanto, foi visto que a razão pela qual o edifício passou a ser considerado extremamente importante é que ele supre uma necessidade econômica, social, urbana e compõe a cultura.

O trabalho propôs-se a plantar a semente sobre o valor de reabilitar um edifício histórico e patrimonial tendo o Terminal Rodoviário Luís Garcia como objeto de estudo, este que passou por processos de reformas durante o passar dos anos, dando valor às suas memórias coletivas. Portanto, primeiramente foi realizada uma análise de um embasamento teórico sob os temas “Patrimônio, Arquitetura e Memórias Coletivas”, contextualizando as referências do estilo arquitetônico do edifício em questão, a *posteriori* a história, a arquitetura e aspectos urbanos da cidade de Aracaju-SE/Brasil e por fim focalizando na peça arquitetônica de interesse da dissertação.

Portanto, esta dissertação é um contributo para novas investigações, no âmbito da obra do arquiteto e engenheiro Rafael Grimaldi, da importância da inventariação do patrimônio arquitetônico existente em Aracaju-SE/Brasil além de futuros trabalhos sobre arquitetura do modernismo em Aracaju e referências patrimoniais na região.

A partir dos dados levantados e dos pressupostos teóricos estudados a materialidade compõe a atmosfera do centro-histórico de Aracaju-SE/Brasil juntamente com o empirismo. O que complementa o raciocínio foram as entrevistas feitas com as pessoas à luz das memórias coletivas e perceber as suas histórias as quais continham a rodoviária como lugar. Se o removesse do local todo o cenário iria ficar sem identidade. Depois de perceber a situação de outros edifícios considerados patrimoniais em Sergipe como o Hotel Palace, cujas ruínas estão

prestes a desabar ou a Residência Maria Melo, que foi demolida, a peça em questão é considerada uma exceção.

O compromisso que o arquiteto deve ter perante um patrimônio arquitetônico é preservar o possível da ideia original do projeto e adaptar a sua função em desenho para as necessidades da atualidade com a sensibilidade em não agredir a sua memória coletiva, mas pelo contrário, resgatá-la e enaltecê-la.

. Bibliografia

. Livros e monografias:

Careri, F. (2002). Walkscapes – O caminhar como prática estética. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, as.

Zumthor, P. (2006). Atmosferas. Editorial Gustavo Gili, SL.

Malhado, P. (2021). Salão Central Eborense: Reabilitações de uma Memória Colectiva. Universidade de Évora. Évora

Rossi, A (2001). Arquitetura da Cidade. São Paulo. Martins Fontes

Lynch, K. (1960). A Imagem da Cidade. Lisboa. Edições 70.

Soares, L. (2012). Habitar/Envelhecer no séc. XXI, Memórias e Ambientes na Arquitectura. Universidade Católica Portuguesa

Saldivar, G. (2012). A poesia de João Cabral de Melo e a Arquitetura Moderna: Leituras Cruzadas. Porto Alegre

Melins, M. (2007). Aracaju Romântica que Vi e Vivi Anos 40 e 50. Aracaju. Polikromia

Nogueira, Adriana. (2006). Patrimônio Arquitetônico e História Urbana. São Cristóvão: Editora UFS; Aracaju: Fundação Oviêdo Teixeira, 2006

Gonçalves, T. (2019). Mobilidade e Centralidade: Uma Proposta de Intervenção Urbana na Praça João XXIII e seu entorno, Bairro Centro, Aracaju/SE. Laranjeiras/SE: UFS

Frampton, K. (2003). História Crítica da Arquitetura Moderna. São Paulo. Martins Fontes

Xavier, A. (1987). Depoimento de uma geração. Arquitetura modernista brasileira. São Paulo: Associação Brasileira de Ensino de Arquitetura, Fundação Vilanova Artigas, Pini

Deckker, Z. (2001). Brazil Built. The Architecture of the Modern Movement in Brazil. London: Spoon Press

Medina, A. (2005). Ponte do Imperador. Aracaju-SE. Gráfica J. Andrade

Jourda, F. (2009). Pequeno Manual do Projeto Sustentável. Paris: Archibook + Sautereau Éditeur

Saracura, A. (2016). Meninos que Não Queriam Ser Padres. Aracaju-SE. Infographics

Lengen, J. (2021). Manual do Arquiteto Descalço. São Paulo: Bookman

Rossi, A. (2019). Melancolia e Arquitectura. Lisboa: Orfeu Negro

Souza, E (2013). Memórias de Aracaju II. Aracaju-SE: J. Andrade

Zumthor, P. (2005). Pensar a Arquitetura. Barcelona: Gustavo Gili

Tanizaki, J. (2008). O Elogio da Sombra. Lisboa: Relógio D'Água.

Frederick, M. (2016). 101 Cosas que Aprendí en La Escuela de Arquitectura. Madrid: Abada Editores, S.L.

Nascimento. F. (2011). Habitação Social, Arquitetura Moderna e Patrimônio Cultural. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo

Curtis. W. (2008). Arquitetura Moderna desde 1900. São Paulo: Bookman

Cole. E. (2013). História Ilustrada da Arquitetura. São Paulo: Publifolha

Gombrich. E. (2012). A História da Arte. Rio de Janeiro: LTC

. Artigos:

Freire.P, Marques.D, Debatin.M. (2016) Memória coletiva: aproximação epistemológica das teorias de Sheldrake e Jung. Rio de Janeiro. INOVARSE. Disponível em: <https://www.inovarse.org/node/20>

Araripe, F. (2004) Do Patrimônio Cultural e seus Significados. Campinas. SCIELO. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/tinf/a/9kRv9WpprV9j5jM5NMNPBSL/abstract/?lang=pt>

Chaves, C (2018). Arquiteturas Modernas e o Desafio da Preservação em Aracaju-se. Belo Horizonte. ICOMOS. Disponível em: <https://docomobase.ufba.br/arquiteturas-modernas-e-o-desafio-da-preservacao-aracaju-se>

Chaves. C, Lima. L, Matias. k. (2018) Narrativas de um processo de modernização: Aracaju 1950-1960's. Salvador. Venanparq. Disponível em: <https://docomobase.ufba.br/narrativas-de-um-processo-de-modernizacao-aracaju-1950-1960s>

. Artigos de revistas

Campos, L; Schneider, J. (2020, Dezembro). Palácio Gustavo Capanema: estrutura e construção. Consultado em: Junho. 2022. Disponível em: https://ibracon.org.br/Site_revista/Concreto_Construcoes/pdfs/edicao100/RevistaConcretoIBRACON100_mantenedor.pdf

Chaves. C, Galvão. F. (2020, Novembro). Patrimônio Moderno de Aracaju: documentação e memória. Consultado em: Setembro. 2022.
file:///C:/Users/Fatima%20Emanuele/Downloads/luanakallas,+Artigo_65508%20(3).pdf

.Sites:

Porto Editora. (s.d.). Hipódamo de Mileto. Consultado em Março. 2022. Disponível em:
[https://www.infopedia.pt/apoio/artigos/\\$hipodamo-de-mileto](https://www.infopedia.pt/apoio/artigos/$hipodamo-de-mileto)

Prefeitura de Aracaju. (2017, Janeiro, 04). Aracaju. Consultado em Março. 2022. Disponível em:
<https://www.aracaju.se.gov.br/aracaju/historia>

Osmário Santos. (2015, Julho, 16). Federico Gentile, uma lenda viva na construção de Sergipe. Consultado em Março. 2022. Disponível em:
<http://grupominhaterraesergipe.blogspot.com/2015/07/federico-gentile-uma-lenda-viva-na.html>

Maíra Campos. (2007, Março, 21). A Quadradinha Aracaju. Consultado em: Março. 2022. Disponível em: <http://www.overmundo.com.br/overblog/a-quadradinha-aracaju>

Oswaldo Ferreira Neto. (2017, Dezembro, 2). Santo António, O Bairro que Nasceu da Colina. Consultado em: Março. 2022. Disponível em: <https://expressaosergipana.com.br/santo-antonio-o-bairro-que-nasceu-da-colina/>

Taden Farias. (2018, maio, 05). Abandono de Imóveis Urbanos e a Responsabilidade dos Municípios. Consultado em: Abril. 2022. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2018-mai-05/ambiente-juridico-abandono-imoveis-urbanos-responsabilidade-municipios>

Jonathan Pevsner. (2004, junho, 01). O neurocientista Leonardo da Vinci. Consultado em Junho. 2022: Disponível em: <https://www.cerveauetpsycho.fr/sd/histoire-neurosciences/leonard-de-vinci-neuroscientifique-5498.php>

Simone Martins. (2017. Julho. 23). A Estação de Saint-Lazare, Claude Monet. Consultado em Maio. 2022. Disponível em: <https://www.historiadasartes.com/sala-dos-professores/a-estacao-de-saint-lazare-claude-monet/>

Laura Aidar. (s.d.). Arquitetura Moderna. Consultado em: Maio. 2022. Disponível em: <https://www.significados.com.br/arquitetura-moderna/>

Karoll Andrew. (2016. Março. 14). Clássicos da Arquitetura: Unité d’Habitation / Le Corbusier. Consultado em Maio. 2022. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/783522/classicos-da-arquitetura-unidade-de-habitacao-le-corbusier>

Victor Mori. (2019. Jun. 13). Unidade Habitacional de Marselha. A”Cité Radieuse” de Le Corbusier. Consultado em Maio. 2022. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquiteturismo/13.147/7398>

Archdaily (2013, Agosto,16). Clássicos da Arquitetura: Ministério da Educação e Saúde / Lúcio Costa e equipe. Consultado em Junho. 2022. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/01-134992/classicos-da-arquitetura-ministerio-de-educacao-e-saude-slash-lucio-costa-e-equipe?ad_medium=gallery

Casa Vogue (2022, Fevereiro, 16). A presença tímida, mas impactante, da arquitetura na semana de 22. Consultado em Junho. 2022. Disponível em: <https://casavogue.globo.com/LazerCultura/Arte/noticia/2022/02/presenca-timida-mas-impactante-da-arquitetura-na-semana-de-22.html>

Vitruvius (2011, Maio, 10). Gregori Warchavchik. Um dos pioneiros da moderna arquitetura brasileira. Consultado em Maio. 2022. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/10.113/3929>

Aracaju Antiga (2009, Outubro, 07). Hotel Palace de Aracaju. Consultado em Junho. 2022. Disponível em: <http://aracajuantigga.blogspot.com/2009/10/hotel-palace-de-aracaju.html>

Prefeitura de Aracaju. (2017, Janeiro, 04). Aracaju. Consultado em Março. 2022. Disponível em: <https://www.aracaju.se.gov.br/aracaju/historia>

Porto Editora. (s.d.). Hipódamo de Mileto. Consultado em Março. 2022. Disponível em: [https://www.infopedia.pt/apoio/artigos/\\$hipodamo-de-mileto](https://www.infopedia.pt/apoio/artigos/$hipodamo-de-mileto)

Osmário Santos. (2015, Julho, 16). Federico Gentile, uma lenda viva na construção de Sergipe. Consultado em Março. 2022. Disponível em: <http://grupominhaterraesergipe.blogspot.com/2015/07/federico-gentile-uma-lenda-viva-na.html>

Maíra Campos. (2007, Março, 21). A Quadradinha Aracaju. Consultado em: Março. 2022. Disponível em: <http://www.overmundo.com.br/overblog/a-quadradinha-aracaju>

Oswaldo Ferreira Neto. (2017, Dezembro, 2). Santo António, O Bairro que Nasceu da Colina. Consultado em: Março. 2022. Consultado em: <https://expressaosergipana.com.br/santo-antonio-o-bairro-que-nasceu-da-colina/>

Taden Farias. (2018, maio, 05). Abandono de Imóveis Urbanos e a Responsabilidade dos Municípios. Consultado em: Abril. 2022. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2018-mai-05/ambiente-juridico-abandono-imoveis-urbanos-responsabilidade-municipios>

Secretaria de Estado da Cultura. (s.d). Preservação do Patrimônio. Consultado em Abril. 2022. Disponível em: <http://www.cultura.al.gov.br/politicas-e-acoes/patrimonio-cultural/principal/textos/preservacao-do-patrimonio>

. Documentos:

IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional)

Somekh, N (s.d.). Um Manual Para Gestores Municipais. Preservando o Patrimônio Histórico. Consultado em Abril. 2022. Disponível em: <https://www.arq-urb.com/noticias/2017/07/26/causp-preservando-o-patrimonio-historico-um-manual-para-gestores-municipais/>

. Documentos da Administração Pública

IPHAN. Projeto Aracaju. Consultado em abril de 2022

.Índice de Imagens

Fig. 01. 01. | p. 16

Museu *Kolumba*. Peter Zumthor. 2003 - 2007

Fonte: © Hélène Binet

Disponível em: <https://www.archilovers.com/projects/7615/kolumba-museum-in-praise-of-slowness.html>

Fig. 01. 02. | p. 20

Estudo anatómico de Leonardo da Vinci relacionado a estrutura cerebral. 1487

Fonte: © Coleção Real. HM Elisabeth II

Disponível em: <https://www.cerveauetpsycho.fr/sd/histoire-neurosciences/leonard-de-vinci-neuroscientifique-5498.php>

Fig. 01. 03. | p. 26

Palácio *Ullmann. Laszlo e Jozsef Vágó*

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: <https://transylvanianow.com/a-new-attempt-to-renovate-ullmann-palace/>

Fig. 02. 01. | p. 28

Estação de *Saint-Lazare*. Óleo sob tela. *Claude Monet*. 1977

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: <https://www.historiadasartes.com/sala-dos-professores/a-estacao-de-saint-lazare-claude-monet/>

Fig. 02. 02. | p. 30

Unité d'Habitation Le Corbusier. 1947 - 1952

Fonte: © Victor Hugo Mori

Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquiteturismo/13.147/7398>

Fig. 02. 03. | p. 31

Axonometria volumétrica da Unidade Habitacional de Marselha. *Le Corbusier*. S.d.

Fonte: © Autor desconhecido. Modificado pela autora.

Disponível em:

<https://i.pinimg.com/originals/55/33/4c/55334c90a1589016a65799de94dcb623.png>

Fig. 02. 04. | p. 32

Corte e plantas da Unidade Habitacional de Marselha. *Le Corbusier*. S.d.

Fonte: © Autor desconhecido. Modificado pela autora.

Disponível em: <https://br.pinterest.com/pin/826762444067651295/> ;
<https://hansaviertel.berlin/en/bauwerke/flatowallee-16-unite-dhabitation-typ-berlinle-corbusier/>

Fig. 02. 05. | p. 33

Interior da Unidade Habitacional de Marselha. Le Corbusier. 1947 - 1952

Fonte: © Guzman Lozano

Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/783522/classicos-da-arquitetura-unidade-de-habitacao-le-corbusier/5037e7c828ba0d599b0003b0-ad-classics-unite-d-habitation-le-corbusier-photo>

Fig. 02. 06. | p. 35

Farnsworth House. Ludwig Mies Van Der Rohe. 1945 - 1951

Fonte: © Yorgos Efthymiadis

Disponível em: <https://divisare.com/projects/397743-ludwig-mies-van-der-rohe-yorgos-efthymiadis-farnsworth-house>

Fig. 02. 07. | p. 35

Quadro de *Mondrian*. 1872

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: <https://i.pinimg.com/564x/fe/69/77/fe69771c2cab8b5a1e3f4cb0575ed694.jpg>

Fig. 02. 08. | p. 35

Movimento Stijl. s.d.

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: <https://drawingarchitecture.tumblr.com/image/41444412370>

Fig. 02. 09. | p. 35

Fachada do edifício “Unidade de Habitação”. Le Corbusier. s.d.

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: <https://br.pinterest.com/pin/457326537138404577/>

Fig. 02. 10. | p. 35

Esquissos do Edifício “Planalto Central”. Oscar Niemeyer.

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: <https://mdc.arq.br/2009/03/09/congresso-nacional-da-documentacao-tecnica-a-obra-construida/>

Fig. 02. 11. | p. 37

Casa da Rua Itápolis. *Gregori Warchavchik*. 1929

Fonte: © Zanella e Morcardi

Disponível em: <https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/resenhasonline/10.113/3929>

Fig. 02. 12. | p. 37

Ministério da Educação e Saúde. Lúcio Costa, Oscar Niemeyer, Carlos Leão, Affonso Reidy, Ernany Vasconcelos e Jorge Machado Moreira. 1936-1945

Fonte: © IPHAN

Disponível em: <https://revistaprojeto.com.br/noticias/o-mec-nao-pode-ser-vendido/>

Fig. 02. 13. | p. 39

Esquisso do Ministério da Educação e Saúde. S.d.

Fonte: © Instituto Antonio Carlos Jobim. Acervo Lúcio, documento modificado pela autora

Disponível em: <https://www..com.br/br/889783/lucio-costa-e-sua-influencia-no-patrimonio-historico-nacional-e-no-iphan/5a9556d2f197ccc423000031-lucio-costa-e-sua-influencia-no-patrimonio-historico-nacional-e-no-iphan-foto>

Fig. 02. 14. | p. 39

Esquisso do Ministério da Educação e Saúde. S.d.

Fonte: © Lúcio Costa

Disponível em:

https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/5111/1/2008_CarolinaDaRochaLimaBorges.pdf

Fig. 02. 15. |p. 40

Planta do Ministério da Educação e Saúde. S.d.

Fonte: © Autor desconhecido, documento modificado pela autora

Disponível em: http://download.uol.com.br/vestibular/provas/2002/enade_arq.pdf

Fig. 02. 16. |p. 40

Alçado do Ministério da Educação e Saúde. S.d.

Fonte: © *Laurent Beaudouin*, documento modificado pela autora

Disponível em: <http://www.beaudouin-architectes.fr/2013/10/lucio-costa-palacio-capanema/>

Fig. 02. 17. |p. 41

Fotografia do interior do Ministério da Educação e Saúde. 1936-1945.

Fonte: © Flickr marago. Used under Creative Commons

Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/01-134992/classicos-da-arquitetura-ministerio-de-educacao-e-saude-slash-lucio-costa-e-equipe/520e7e47e8e44e2030000124-classicos-da-arquitetura-ministerio-de-educacao-e-saude-slash-lucio-costa-e-equipe-imagem?next_project=no

Fig. 02. 18. |p. 41

Fotografia do interior do Ministério da Educação e Saúde. 1936-1945.

Fonte: © Flickr tot. Used under Creative Commons

Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/01-134992/classicos-da-arquitetura-ministerio-de-educacao-e-saude-slash-lucio-costa-e-equipe/520e7e47e8e44e2030000124-classicos-da-arquitetura-ministerio-de-educacao-e-saude-slash-lucio-costa-e-equipe-imagem?next_project=no

Fig. 02. 19. |p. 42

Pavimento Térreo. Fotografia que representa o “chiaroscuro” (luz e sombra) s.d.

Fonte: © *Laurent Beaudouin*

Disponível em: <http://www.beaudouin-architectes.fr/2013/10/lucio-costa-palacio-capanema/>

Fig. 02. 20. |p. 42

Pavimento Térreo. Semelhança entre os troncos das árvores e pilotis. s.d.

Fonte: © *Laurent Beaudouin*

Disponível em: <http://www.beaudouin-architectes.fr/2013/10/lucio-costa-palacio-capanema/>

Fig. 02. 21. | p. 43

Esquissos. s.d.

Fonte: © *Laurent Beaudouin*

Disponível em: <http://www.beaudouin-architectes.fr/2013/10/lucio-costa-palacio-capanema/>

Fig. 00. 20. | p. 43

Esquissos. s.d.

Fonte: © *Laurent Beaudouin*

Disponível em: <http://www.beaudouin-architectes.fr/2013/10/lucio-costa-palacio-capanema/>

Fig. 02. 22. | p. 45

Esquiço do Hotel Palace. 1960

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: <https://hotelpalacetur.tumblr.com/page/2>

Fig. 02. 23. | p. 46

Residência Hora Oliveira. 2022

Fonte: © Fotografia da autora.

Fig. 02. 24. | p. 46

Residência Souza Freire. 2022

Fonte: © Gustavo Mota.

Fig. 02. 25. | p. 47

Residência João Gonçalves. 2022

Fonte: © Fotografia da autora.

Fig. 02. 26. | p. 47

Residência Manoel Barboza. 2022

Fonte: © Fotografia da autora.

Fig. 02. 27. | p. 48

Edfício DER-SE. 1950

Fonte: © Isabella Aragão

Disponível em: Acervo Bibliográfico da UNIT (Universidade Tiradentes)

Fig. 02. 28. | p. 48

Edifício Walter Franco. 1957

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: <http://aracjuantigga.blogspot.com/2011/03/aracaju-156-anos.html>

Fig. 02. 29. | p. 48

Hotel Palace. Rafael Grimaldi 1960

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: <https://hotelpalacetur.tumblr.com/>

Fig. 02. 30. | p. 49

Terminal Rodoviário Luís Garcia. Rafael Grimaldi. 1962

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: <http://blogminhaterraesergipe.blogspot.com/2019/09/antigo-terminal-rodoviario-governador.html>

Fig. 02. 31. | p. 49

Sede do INSS. 1966

Fonte: © IBGE

Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=441258&view=detalhes>

Fig. 03.01 | p. 52

Mapa Mundi. s.d

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: <https://lost-cities-keeper.fandom.com/f/p/4400000000000525376>

Fig. 03.02 | p. 52

Mapa do Brasil. s.d

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: <https://construup.com.br/>

Fig. 03.03 | p. 53

Mapa político da região nordeste do Brasil. S.d.

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: <https://escolaeducacao.com.br/mapa-do-nordeste/>

Fig. 03.04 | p. 53

Ortofotomapa da cidade de Aracaju-SE/Brasil. 2022

Fonte: Modificado pela autora

Disponível em: Google Earth

Fig. 03.05 | p. 54

Imagem aérea do Bairro Centro da cidade de Aracaju-SE/Brasil. 2022

Fonte: ©Gustavo Mota. Modificado pela autora

Fig. 03.06 | p. 57

Planta de Aracaju-SE/Brasil. Conseguida na monografia “Formas de Uso e Apropriação do Espaço Urbano” (Rososeman, 2003). 1857

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/3435>

Fig. 03.07 | p. 57

Planta de Aracaju-SE/Brasil. Conseguída na monografia “Formas de Uso e Apropriação do Espaço Urbano” (Rososeman, 2003). 1865

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/3435>

Fig. 03.08 | p. 58

Esquema elaborado pela autora sob imagem conseguida no livro “Em Busca de Imagens Perdidas” (Barboza, 1992). S.d

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: Barboza. N (1992). Em Busca de Imagens Perdidas. Aracaju: Fundação Cultural

Fig. 03.09 | p.59

Imagem aérea de Aracaju-SE/Brasil (Maíra Campos, 2017) . 1857

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: <http://www.overmundo.com.br/overblog/a-quadradinha-aracaju>

Fig. 03.10 | p. 59

Imagem aérea de Aracaju-SE/Brasil conseguida no livro “Aracaju Romântica que Vi e Vivi” (Melins, 2007). 1950 aprox.

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: Melins. M (2007). Aracaju Romântica que Vi e Vivi. Gráfica J. Andrade

Fig. 03.11 | p. 60

Plano Urbano de Alexandria, Egito (África). Ano 331 a.c

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: <https://www.wikiwand.com/pt/Rac%C3%B3tis>

Fig. 03.12 | p.62

“Ponte do Imperador”. Fotografia conseguida no Memorial de Sergipe (UNIT) S.d

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: Memorial de Sergipe (UNIT)

Fig. 03.13 | p. 62

“Travessa Benjamin Constant”. Fotografia conseguida no Memorial de Sergipe (UNIT). S.d

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: Memorial de Sergipe (UNIT)

Fig. 03.14 | p. 63

“Praça Fausto Cardoso”. Fotografia conseguida no Memorial de Sergipe (UNIT) .S.d

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: Memorial de Sergipe (UNIT)

Fig. 03.15 | p. 63

“Praça Fausto Cardoso”. Fotografia conseguida no Memorial de Sergipe (UNIT).S.d

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: Memorial de Sergipe (UNIT)

Fig. 03.16 | p. 64

“Praça Fausto Cardoso”. Fotografia conseguida no Memorial de Sergipe (UNIT)

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: Memorial de Sergipe (UNIT)

Fig. 03.17 | p. 65

“Colina do Santo Antônio”. Imagens conseguidas no Memorial de Sergipe (UNIT). S.d

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: Memorial de Sergipe (UNIT)

Fig. 03.18 | p. 65

“Praça Fausto Cardoso”. Imagens conseguidas no Memorial de Sergipe (UNIT) . S.d

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: Memorial de Sergipe (UNIT)

Fig. 03.19 | p. 65

Ortofotomapa com esquema interpretativo de Aracaju-SE / Brasil. S.d

Fonte: © Autor desconhecido

Disponível em: Memorial de Sergipe (UNIT)

Fig. 03.20 | p. 66

Ortofotomapa da cidade de Aracaju-SE/Brasil. Esquema interpretativo da região do centro de Aracaju-SE/Brasil. 2022

Fonte: ©Modificado pela autora

Disponível em: Google Earth

Fig. 03.21 | p. 68

Pintura de Cléber Tintiliano, artista Sergipano. Aquarela sob tela. Representação de Aracaju. S.d

Fonte: ©Autor desconhecido

Disponível em: <https://conteudo.solutudo.com.br/aracaju/tintiliano/>

Fig. 03.22 | p. 70

Praça do Giraldo. Évora, Portugal. S.d

Fonte: ©Autor desconhecido

Disponível em: <https://www.viagemcomcharme.com/evora/>

Fig. 03.23 | p. 70

Pelourinho. Salvador-BA/Brasil.

Fonte: ©Autor desconhecido

Disponível em: https://www.tripadvisor.com.br/Attraction_Review-g303272-d312079-Reviews-Pelourinho-Salvador_State_of_Bahia.html#/media-atf/312079/390311055:p/?albumid=-160&type=0&category=-160

Fig. 03.24 | p. 71

Rua João Pessoa. Aracaju-SE/Brasil. Fotografia do Memorial de Sergipe (UNIT). 1950 aprox.

Fonte: ©Autor desconhecido

Disponível em: <https://www.viagemcomcharme.com/evora/>

Fig. 03.25 | p. 71

Rua João Pessoa. Aracaju-SE/Brasil. S.d

Fonte: ©Autor desconhecido

Disponível em: https://www.tripadvisor.com.br/Attraction_Review-g303638-d6510382-Reviews-Calçadão_João_Pessoa-Aracaju_State_of_Sergipe.html

Fig. 03.26 | p. 72

Hotel Palace. S.d

Fonte: ©Autor desconhecido

Disponível em: <https://www.expressoosergipana.com.br>

Fig. 03.27 | p. 73

Residência Sr. Ernani e Maria Eugênia Souza Freire. 2022

Fonte: © Gustavo Mota

Fig. 03.28 | p. 80

Céramique, Maastricht / Holanda. Projeto de Álvaro Siza Vieira. S.d

Fonte: ©Autor desconhecido

Disponível em: <https://arquitecturaviva.com/works/oficinas-y-viviendas-ceramique-terrein-maastricht>

Fig. 03.29 | p. 81

Céramique, Maastricht / Holanda. Museu Bonnefanten. Projeto de Aldo Rossi. S.d

Fonte: ©Autor desconhecido

Disponível em: <https://en.wikiarquitectura.com/building/Bonnefanten-Museum/>

Fig. 04.01 | p. 83

Esquiço do Terminal Rodoviário Luís Garcia. S.d

Fonte: ©Revista da Associação Sergipana de Imprensa – 1960 nº 3.

Disponível em: <http://aracajuantigga.blogspot.com/2009/10/terminal-rodoviario-luiz-garcia.html>

Fig. 04.02 | p. 84

Localização do Terminal Rodoviário Luís Garcia e do Terminal Rodoviário Governador José Rollemberg. Aracaju-SE/Brasil. S.d

Fonte: ©Elaborado pela autora sob planta conseguida no IPHAN

Disponível em: IPHAN

Fig. 04.03 | p. 85

Ortofotomapa. Localização do Terminal Rodoviário Luís Garcia. Aracaju-SE/Brasil.

Fonte: ©Elaborado pela autora sob planta conseguida no IPHAN

Disponível em: IPHAN

Fig. 04.04 | p. 86

Ortofotomapa. Esquema de vias que dão acesso ao Terminal Rodoviário Luís Garcia. 2022

Fonte: ©Elaborado pela autora sob o ortofotomapa conseguido no Google Earth

Disponível em: Google Earth

Fig. 04.05 | p. 86

Ortofotomapa. Esquema de localização do Terminal Rodoviário Luís Garcia. 2022

Fonte: ©Elaborado pela autora sob o ortofotomapa conseguido no Google Earth.

Disponível em: Google Earth

Fig. 04.06 | p. 87

Esquema de fluxos de transportes. S.d

Fonte: ©Elaborado pela autora sob planta conseguida no IPHAN.

Disponível em: IPHAN

Fig. 04.07 | p. 88

Esquema que representa as tipologias arquitetônicas a volta do objeto de estudo. S.d

Fonte: ©IPHAN. Documento melhorado pela autora.

Disponível em: IPHAN

Fig. 04.08 | p. 89

Estação Férrea antiga. S.d

Fonte: ©Melins.

Disponível em: Melins, M. (2007). Aracaju Romântica que Vi e Vivi Anos 40 e 50. Aracaju.

Polikromia

Fig. 04.09 | p. 90

Estação Férrea Centro Atlântica. Estação em art-decó localizada em frente à Praça dos Expedicionários. 2022

Fonte: ©Elaborada pela autora.

Fig. 04.10 | p. 91

Fotografia do dia do descaimento. Os indivíduos em manifestação para manter o morro. S.d

Fonte: ©Autor desconhecido.

Disponível em: <http://sergipeemfotos.blogspot.com/2013/10/desmanche-do-morro-do-bonfim-em-aracaju.html>

Fig. 04.11 | p. 91

Fotografia do dia do descaimento. Os indivíduos em manifestação para manter o morro. S.d

Fonte: ©Autor desconhecido.

Disponível em: <http://sergipeemfotos.blogspot.com/2013/10/desmanche-do-morro-do-bonfim-em-aracaju.html>

Fig. 04.12 | p. 92

Localização do Morro do Bonfim. S.d

Fonte: © Planta conseguida no IPHAN. Modificada pela autora.

Disponível em: IPHAN

Fig. 04.13 | p. 93

Croqui do piloti do Palácio do Planalto. Oscar Niemeyer. S.d

Fonte: ©Autor desconhecido

Disponível em: https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/6226/6226_4.PDF

Fig. 04.14 | p. 94

Estudo do piloti do Palácio do Planalto. Oscar Niemeyer. S.d

Fonte: ©Francisco Aragão

Disponível em: <https://www.flickrriver.com/photos/aragao/8225843474/>

Fig. 04.15 | p. 95

Palácio do Planalto. Oscar Niemeyer. S.d

Fonte: ©Francisco Aragão

Disponível em: <https://www.flickrriver.com/photos/aragao/8225843474/>

Fig. 04.16 | p. 96

Plantas do Palácio do Planalto. Oscar Niemeyer. S.d

Fonte: ©Autor desconhecido

Disponível em:

<https://i.pinimg.com/originals/63/ce/bd/63cebd31f3517a03649979b2ccfc61fc.jpg>

Fig. 04.17 | p. 96

Plantas do Palácio do Planalto. Oscar Niemeyer. S.d

Fonte: ©Autor desconhecido

Disponível em:

<https://i.pinimg.com/originals/63/ce/bd/63cebd31f3517a03649979b2ccfc61fc.jpg>

Fig. 04.18 | p. 98

Planta do pavimento térreo do Terminal Rodoviário Luís Garcia. 1952

Fonte: © DER.

Disponível em: DER

Fig. 04.19 | p. 99

Planta do pavimento superior do Terminal Rodoviário Luís Garcia. 1952

Fonte: © DER.

Disponível em: DER

Fig. 04.20 | p. 99

Esquema da planta do pavimento térreo do Terminal Rodoviário Luís Garcia

Fonte: © DER. Planta modificada pela autora.

Disponível em: DER

Fig. 04.21 | p. 99

Esquema da planta do pavimento térreo do Terminal Rodoviário Luís Garcia

Fonte: © DER. Planta modificada pela autora.

Disponível em: DER

Fig. 04.22 | p. 100

Axonometria do Terminal Rodoviário Luís Garcia do ano de 1962. 2022

Fonte: © Desenvolvida pela autora.

Fig. 04.23 | p. 101

Construção do edifício Terminal Rodoviário Luís Garcia

Fonte: ©Revista da Associação Sergipana de Imprensa - 1960 nº 03.

Disponível em: <http://aracajuantigga.blogspot.com/2009/10/terminal-rodoviario-luiz-garcia.html>

Fig. 04.24 | p. 102

Imagem dos “pilotis” do Terminal Rodoviário Luís Garcia. 2022

Fonte: ©Elaborada pela autora.

Fig. 04.25 | p. 103

Remate entre o pilar e a fachada do Terminal Rodoviário Luís Garcia. 2022

Fonte: © Elaborada pela autora.

Fig. 04.25 | p. 104

Contexto urbano a volta do Terminal Rodoviário Luís Garcia. S.d

Fonte: © Autor desconhecido.

Disponível em: <http://aracajuantigga.blogspot.com/2009/10/terminal-rodoviario-luiz-garcia.html>

Fig. 04.26 | p. 104

Terminal Rodoviário Luís Garcia. S.d

Fonte: © Autor desconhecido.

Disponível em: <http://aracajuantigga.blogspot.com/2009/10/terminal-rodoviario-luiz-garcia.html>

Fig. 04.27 | p. 105

Interior do Terminal Rodoviário Luís Garcia. Década de 80. S.d

Fonte: © Autor desconhecido.

Disponível em: <http://blogminhaterreaesergipe.blogspot.com/2020/03/terminal-rodoviario-luiz-garcia-em.html>

Fig. 04.28 | p. 107

Planta de Localização. 1986

Fonte: © Planta conseguida na CEHOP. Modificada pela autora.

Disponível em: CEHOP

Fig. 04.29 | p. 108

Pavimento Térreo. 1986

Fonte: © Planta conseguida na CEHOP. Modificada pela autora.

Disponível em: CEHOP

Fig. 04.30 | p. 109

Pavimento Superior. 1986

Fonte: © Planta conseguida na CEHOP. Modificada pela autora.

Disponível em: CEHOP

Fig. 04.31 | p. 110

Cortes. 1986

Fonte: © Planta conseguida na CEHOP. Modificada pela autora.

Disponível em: CEHOP

Fig. 04.32 | p. 112

Planta de localização. 1999

Fonte: © Planta conseguida na CEHOP. Modificada pela autora.

Disponível em: CEHOP

Fig. 04.33 | p. 113

Planta do pavimento térreo. 1999

Fonte: © Planta conseguida na CEHOP. Modificada pela autora.

Disponível em: CEHOP

Fig. 04.33 | p. 113

Planta do pavimento superior. 1999

Fonte: © Planta conseguida na CEHOP. Modificada pela autora.

Disponível em: CEHOP

Fig. 04.34 | p. 113

Planta do pavimento superior. 1999

Fonte: © Planta conseguida na CEHOP. Modificada pela autora.

Disponível em: CEHOP

Fig. 04.35 | p. 114

Planta do pavimento térreo. 1999

Fonte: © Planta conseguida na CEHOP. Modificada pela autora.

Disponível em: CEHOP

Fig. 04.36 | p. 114

Planta do pavimento superior. 1999

Fonte: © Planta conseguida na CEHOP. Modificada pela autora.

Disponível em: CEHOP

Fig. 04.37 | p. 115

Planta localização. 2021

Fonte: © Planta conseguida na SEDURBS. Modificada pela autora.

Disponível em: SEDURBS

Fig. 04.38 | p. 116

Planta do pavimento térreo. 2021

Fonte: © Planta conseguida na SEDURBS. Modificada pela autora.

Disponível em: SEDURBS

Fig. 04.39 | p. 117

Planta do pavimento superior. 2021

Fonte: © Planta conseguida na SEDURBS. Modificada pela autora.

Disponível em: SEDURBS

Fig. 04.40 | p. 118

Cortes. 2021

Fonte: © Planta conseguida na SEDURBS. Modificada pela autora.

Disponível em: SEDURBS

Fig. 04.41 | p. 119

Alçados. 2021

Fonte: © Planta conseguida na SEDURBS. Modificada pela autora.

Disponível em: SEDURBS

Fig. 04.42 | p. 120

Alçados. 2021

Fonte: © Planta conseguida na SEDURBS. Modificada pela autora.

Disponível em: SEDURBS

Fig. 04.43 | p. 124

Planta do pavimento térreo. 2022

Fonte: © Planta conseguida na SEDURBS. Modificada pela autora.

Disponível em: SEDURBS

Fig. 04.44 | p. 125

Planta do pavimento superior. 2022

Fonte: © Planta conseguida na SEDURBS. Modificada pela autora.

Disponível em: SEDURBS

Fig. 04.45 | p. 126

Axonometrias do pavimento superior. Propostas para as instalações expositivas. 2022

Fonte: © Planta conseguida na SEDURBS. Modificada pela autora.

Disponível em: SEDURBS

Fig. 04.46 | p. 127

Cortes. 2022

Fonte: © Planta conseguida na SEDURBS. Modificada pela autora.

Disponível em: SEDURBS

Fig. 04.47 | p. 128

Alçados. 2022

Fonte: © Planta conseguida na SEDURBS. Modificada pela autora.

Disponível em: SEDURBS

Fig. 04.48 | p. 129

Axonometria com proposta. 2022

Fonte: © Elaborada pela autora

Fig. 04.49 | p. 130

Interior da peça que recebe a luz da fachada. 2022

Fonte: © Elaborada pela autora

Fig. 04.50 | p. 130

Interior da peça que recebe a luz da fachada. 2022

Fonte: © Elaborada pela autora

Fig. 04.49 | p. 131

Proposta do interior. Pavimento superior. 2022

Fonte: © Elaborada pela autora

Fig. 04.50 | p. 131

Proposta do interior. Pavimento superior. 2022

Fonte: © Elaborada pela autora

Fig. 04.51 | p. 132

Exterior do Terminal Rodoviário Luís Garcia. 2022

Fonte: © Elaborada pela autora

ANEXOS

Fotografias do contexto urbano



Rua Divina Pastora



Rua Divina Pastora



Avenida Mamede Paes Mendonça. O Terminal Rodoviário Luís Garcia à direita



Praça João XXIII. O Terminal Rodoviário Luís Garcia à esquerda



Fachada do Terminal Rodoviário Luís Garcia em obra de reabilitação



Fachada do Terminal Rodoviário Luís Garcia em obra de reabilitação

Fotografias da reabilitação do projeto de 2021

. Fundações



. Exterior



. Interior



. Circulação vertical principal



. Patologias



MEMÓRIAS COLETADAS

Boa tarde,

Sou Fátima Emanuele Silva Gonçalves, naturalizada de Aracaju/SE (Brasil), estudante do Mestrado Integrado em Arquitetura na Universidade de Évora, em Portugal. Estou fazendo uma pesquisa para a dissertação do mestrado relativamente ao Terminal Rodoviário Luís Garcia, localizado em Aracaju/SE (Brasil), conhecido popularmente como “A Rodoviária Velha”. A pesquisa consiste em recolher memórias afetivas que fizeram parte do edifício com o objetivo de construir a memória coletiva que existe sobre o espaço que foi vivido pela população ao decorrer dos anos. Portanto, enviarei um questionário de apenas oito perguntas relativo ao tema, no entanto, não irá ocupar muito o seu tempo e o seu nome não será revelado no trabalho.

Agradeço desde já.

Atenciosamente,

Fátima Emanuele Silva Gonçalves

-Dados:

Nome:

Profissão:

Idade:

- Perguntas:

1. O que representa o Terminal Rodoviário Luís Garcia de Aracaju pra você?
2. O Terminal Rodoviário Luís Garcia foi um dos edifícios modernistas de Aracaju. Qual foi a sua reação ao ver o edifício pela primeira vez?
3. Em qual ano você utilizou o edifício?

4. Qual a sua relação com os edifícios e os serviços que estes prestavam à comunidade e ficavam próximos à rodoviária?
5. O que significava para você o terminal rodoviário afetivamente?
6. Por quanto tempo você frequentou e para que fins?
7. Quais as suas memórias do lugar? Há memórias familiares?
8. Um terminal rodoviário reflete um significado de “chegar e partir”. Você viveu isto? Como se sentia? Como eram os encontros, os reencontros e as despedidas? Existiam outras memórias além do só chegar e partir?

Entrevista 1:

Nome: A. L.

Profissão: Funcionária Pública atualmente aposentada

Idade: 89 anos

1. Um grande benefício
2. Fiquei alegre, porque modernizou a cidade aumento as oportunidades para as pessoas
3. A cinquenta anos atrás
4. Eu ia fazer compras
5. Significava boas sensações
6. Frequentei durante a fase da adolescência, para utilizar o comércio e quando criança eu ia para o morro do Bonfim que existia no lugar na rodoviária
7. Eu ia lá com meus amigos
8. Eu não utilizei os transportes da rodoviária mas sim o edifício ao receber e me despedir de amigos e sentia alegria pelos que chegavam e saudades pelos que partiam.

Entrevista 2

Nome: J. P.

Profissão: Comerciante

Idade: 61

1. Um marco na história de Sergipe
2. Achei muito moderno para época
3. Nos anos 80, mas sempre passei em frente do edifício
4. Tenho loja que fica em frente a rodoviária
5. Um local que resolve necessidades da cidade
6. Durante toda a vida
7. Não há memórias familiares, mas afetivamente deixa uma memória nostálgica do tempo em que foi construída pois me lembro da época em que estive lá
8. Sim, era quase como estar em casa

Entrevista 3

Nome: I. L.

Profissão: Professora

Idade: 66 anos

1. Um espaço que marcou minha infância e pré-adolescência. Interiorana, quando vinha à capital a passeio nas férias, ia ao médico ou fazia compras com minha mãe, a rodoviária representava muito! Lá podíamos ver as pessoas chegando de outros estados, municípios... lá íamos a passeio para lanchar e apreciar o movimento das pessoas. Isso era uma diversão para quem vivia numa cidade pequena do interior, com poucas pessoas nas ruas e as 21h quase toda a cidade dormia. O Terminal Rodoviário Luís Garcia representava muito para mim.
2. A arquitetura me encantava. A pouca idade não me dava consciência do porquê. Não havia conhecimento sobre um edifício moderno ou antigo. Porém, ao viver com a arquitetura simples do interior, com poucas casas estilosas, sentia ao chegar no Terminal Rodoviário um “bem-estar”, um encantamento pelo espaço!
3. Entre os anos 70 e 80.
4. Usava, ou melhor, frequentava a Rodoviária apenas para transitar a passeio.
5. Ao saber que vinha a Aracaju, chegar na rodoviária, descer do ônibus com os parentes esperando, partir de volta ao interior naqueles ônibus e edifício... subir para lanchar no andar de cima, tudo isso era motivo de alegria e porque não dizer sentíamos a mesma sensação que se sente hoje num aeroporto.

6. Uns 10 anos mais ou menos. Para traslado principalmente.
7. Guardo a memória dos familiares que me vinham receber no Terminal, o carinho, a acolhida. A sociedade na época parece que também era mais fraterna, acolhedora. Todos se arrumavam para viajar de ônibus. São memórias de saudade, amor e carinho.
8. Sim. Só vivi! Eu como chegava e partia, até que vieram os táxis com linhas do interior para a capital. A aquisição de carros particulares e como o fluxo no Terminal acelerou com o crescimento populacional, tudo foi ficando mais cansativo e fomos recorrendo aos traslados particulares. A partir de então, a demanda que passou a recorrer aos transportes coletivos foi aumentando e também mudando suas características. A camada social mais baixa foi frequentando as rodoviárias, enquanto as de poder aquisitivo mais elevado foram recorrendo aos táxis e transportes particulares.

Entrevista 4

Nome: E. R. A.

Profissão: Administrador de empresa

Idade: 59 anos

1. Representa um marco para Aracaju pois as pessoas utilizam o transporte como motivo maior de buscar novas oportunidades. Naquela época e ainda hoje em dia, procurando empregos ou como meio para ter acesso as universidades
2. A reação foi de felicidade por saber que iria proporcionar maiores oportunidades para Aracaju
3. Em 2016.
4. Utilizava o comércio, o banco e o edifício Maria Feliciano que se localizava próximo à rodoviária bem como frequento a prefeitura até atualmente.
5. Um lugar nostálgico, pois, me lembra a época em que foi construído, os momentos que vivi e que vi outras pessoas vivendo lá quando se despediam das famílias. Dava para observar também a curiosidade das pessoas de chegar em um lugar novo.
6. Durante toda a vida
7. Um lugar que é um ponto de apoio para estar, traz ideia de pertencimento

8. Eu sempre frequentei a rodoviária sozinho então não tenho memórias com amigos ou família, mas os momentos que vivi lá dão sensação de um lugar familiar para mim.

Entrevista 5

Nome: J. P.

Profissão: Comerciante

Idade: 59 anos

1. Para nossa empresa é tudo. Quando essa empresa foi construída não existia o terminal. Quando há muitos anos atrás, falava-se que ia haver uma reforma na rodoviária e todos ficavam receosos com medo de parar de funcionar isso porque o comercio vive por causa dela e os comerciantes vivem e obtém renda por causa dela já que serve às pessoas que chegam do interior de Sergipe. Houve boatos de que o edifício iria deixar de cumprir a sua função para ser apenas um espaço com lojas então todos que trabalham no centro ficaram preocupados se assim acontecesse. E nunca vi nenhuma reforma no edifício em mais ou menos de vinte anos atrás.
2. Foi de ver algo novo e diferente
3. Por volta do ano de 2017
4. A padaria que eu tenho é em frente a rodoviária então venho todos os dias e também utilizo o comércio local
5. Um lugar que me dá boas lembranças
6. A vinte e cinco anos atrás até os dias de hoje. Utilizo para comprar algo.
7. Eu pegava o transporte para ir trabalhar em Laranjeiras, conheci o meu marido no local e vinha também ao edifício quando era criança com a minha família.
8. Eu vivi. Era uma felicidade

Entrevista 6

Nome: J. P.

Profissão: Diarista de limpeza

Idade: 32 anos

1. Um ótimo lugar de encontros
2. Fiquei encantada
3. 1998
4. Utilizei o comércio local. Frequentei as lanchonetes e as lojas de revistas
5. Um local de embarque, desembarque e um ótimo local para rever os amigos e família
6. Para viajar, almoçar, encontrar com os amigos. Também frequentei a sorveteria que existia lá.
7. As memórias são boas
8. Reflete ser um ótimo lugar de encontro, para ver as pessoas queridas que há muito tempo não via. Também um local que permitia refletir sobre a vida

Entrevista 7

Nome: E. S.

Profissão: Dona de casa

Idade: 38 anos

1. Local para viajar pelos municípios
2. Eu achei belíssimo
3. 3-Desde quando sai de São Paulo em 1990
4. 4-Sempre compro algo pela região do Edifício
5. 5-A lembrança de viagem para a casa dos meus parentes no interior
6. 6-Por muitos anos. Utilizava para viajar mesmo.
7. 7- Sim, como dito anteriormente, e também encontrar familiares que a muito não via
8. 8- A ansiedade de chegar para encontrar familiares.

Entrevista 8

Nome: M. S.

Profissão: Pescadora

Idade: 48 anos

1. Uma coisa boa. É uma segurança para aquela zona.
2. Achei muito bonito
3. Há uns a 3 anos atrás
4. Usava o comercio à volta que vendia muita coisa. Eu comprava frutas
5. Era um lugar confortável para estar. Onde eu me sentia segura
6. Frequentei por dois anos. Utilizei o transporte e usava a sorveteria que existia lá.
7. Pessoas alegres e atenciosas. Eu comia sorvete que vendia lá enquanto observava as pessoas
8. Eu via as pessoas chegando no final do ano e reencontrando os parentes. Vi o choro ao reverem um ao outro. E também foi lá que conheci meu namorado.

Entrevista 9

Nome: B. S.

Profissão: Diarista

Idade:19

- 1- Representa uma localização adequada, o terminal rodoviário contribui para a uma melhoria de mobilidade, garantindo o acesso de um maior número de pessoas ao sistema de transporte e aumentando a eficiência desse sistema. O Terminal rodoviário é uma estrutura onde ônibus, urbanos, interurbanos ou interestaduais, tem como ponto principal em sua rota, seja de início, meio ou fim, para o embarque ou desembarque de passageiros.
- 2- Surpresa, pelo fato de ter uma localização e um espaço adequado, diferente dos outros.
- 3- 2013
- 4- 4-Eu usava o comércio perto.
- 5- Um local onde se sentia bem em estar
- 6- Por um ano. Para receber a família.
- 7- Eu recebia minha família paterna.
- 8- Reencontro com pessoas que eu não via há muito tempo.

ENTREVISTA

Entrevista com o Secretário de Estado e engenheiro civil, João Machado Rollemberg Mendonça, no governo de Luís Garcia

Idade: 94 anos

1. O arquiteto Rafael Grimaldi foi convidado ou participou de um processo de seleção?

Eu mesmo convidei Rafael Grimaldi para elaborar o Projeto Arquitetônico. Ele é engenheiro Civil formado em 1952 e foi meu colega de curso na Universidade Federal da Bahia.

2. Como surgiu a iniciativa para projetar o Terminal Rodoviário Luís Garcia?

Em Aracaju não havia rodoviária e a parada dos ônibus ficava localizada na “Rua da Frente” próximo a Ponte do Imperador, o que deixava as pessoas desabrigadas e desprotegidas para intempéries somente com proteção de algumas árvores que sombreava o espaço, o que ocasionava um desconforto muito grande. O Governador Luiz Garcia, assim que assumiu o governo colocou como questão prioritária a construção de uma rodoviária.

3. Qual foi a sua reação ao ver o Terminal Rodoviário Luís Garcia construído? Como se sentia estar lá?

A minha reação foi de felicidade por poder contribuir com o desenvolvimento do Estado de Sergipe através de obras de grande importância.

4. Quais foram as maiores dificuldades na obra?

A maior dificuldade foi Recurso financeiro pois a obra não foi financiada

5. Quais são as suas memórias pessoais com relação a rodoviária? O mais foi significativo?

Que a rodoviária contribuiu para a evolução arquitetônica de Aracaju e promoveu a sua transformação. A obra foi executada pelos técnicos que trabalham no DER e o engenheiro responsável por todo o processo foi José Garcia Neto.