

Allana Santos Novais
Discente da Faculdade de Arquitetura e
Urbanismo-UFAL, Campus A.C. Simões.
Integrante da Empresa Júnior de Engenharia Civil
e Arquitetura da UFAL.

Analice de Souza Maia Alves
Discente da Faculdade de Arquitetura e
Urbanismo-UFAL, Campus A.C. Simões.
Integrante do Grupo de Estudos do Ambiente
Sonoro da UFAL.

Igor Sousa Peixoto
Discente da Faculdade de Arquitetura e
Urbanismo-UFAL, Campus A.C. Simões.

Manuela Miranda Vasconcelos Viana
Discente da Faculdade de Arquitetura e
Urbanismo-UFAL, Campus A.C. Simões.

Integrante do Grupo de Estudos do Ambiente
Sonoro da UFAL.

Tuanne Monteiro de Carvalho
Discente da Faculdade de Arquitetura e
Urbanismo-UFAL, Campus A.C. Simões.
Integrante do Programa de Educação Tutorial da
UFAL.

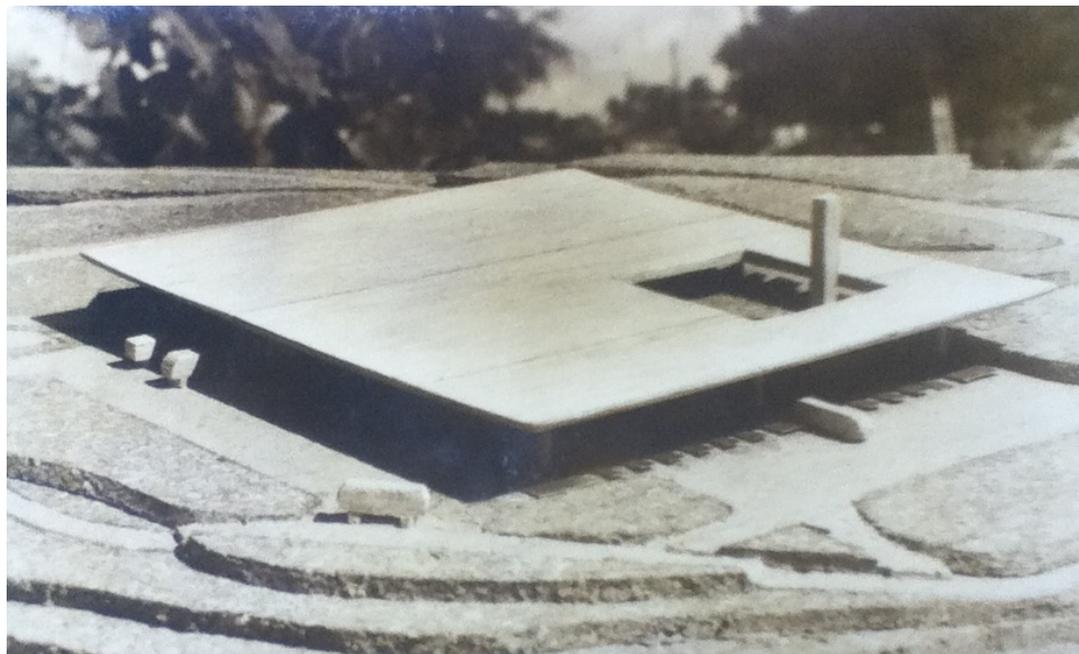
EM BUSCA DE UMA RODOVIÁRIA

No final dos anos 1970, a porta de entrada para cidade de Maceió era uma rodoviária localizada no bairro do poço, onde atualmente funciona o colégio Cenecista Jorge Assunção. O intenso crescimento demográfico, na época, fez surgir a necessidade de um terminal com maior capacidade, e conseqüentemente, da transferência para um local mais central e que não fosse incomodado pelo tráfego urbano.

A escolha do terreno foi concentrada nas duas opções mais convenientes, uma era na beira da lagoa, para conectar com a ferrovia e com as redes fluviais, e a outra era no bairro do Feitosa, próximo a Avenida Governador Afrânio Lages (Leste-Oeste). A segunda alternativa mostrou-se vantajosa em diversos aspectos, principalmente relacionados à localização centralizada, que permitia uma distribuição eficiente para todas as partes da cidade; a Avenida Governador Lamemha Filho liga o bairro do Feitosa a Via expressa, além da Leste-Oeste conectar o Litoral ao Centro e ao Farol.

Descobertas e discussões

O escritório nomeado para concepção do projeto foi o Traço Planejamento e Arquiteto Mário Aloísio Barreto Melo, que convidou os antigos colegas e professores da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Alagoas, Leonardo Salazar Bitencourt e Eduardo Assumpção, para trabalharem juntos no empreendimento. O ponto de partida para concepção do projeto foi a realização de viagens para conhecer alguns Terminais Rodoviários no Brasil. Os arquitetos observaram em rodoviárias como as de Aracaju, Rio de Janeiro, Salvador, Brasília, Recife e Vitória, aspectos bons e ruins, que serviriam como inspiração ou seriam descartados, eles perceberam que havia uma tendência a adoção de condições pesadas e escuras, além de longos corredores, que incomodavam os usuários e faziam da rodoviária um lugar de passagem, de curta permanência. Assim, resolveram fazer uma obra de fácil leitura espacial, com fluxos espontâneos, que fosse expressão das características do clima e do lugar, algo como uma grande praça aberta, que tornasse estreita a relação do indivíduo com a arquitetura e da arquitetura com o lugar.



"Na verdade, a obra mais importante que eu acho foi a Rodoviária [Terminal Rodoviário João Paulo II, no Feitosa, construído em 1978], porque na época eu tinha só quatro anos de formado e tive a sorte de realizá-la no início da profissão."

(MELO, Mário Aloísio. 2005)

Figura 1: Maquete de estudo volumétrico do Terminal Rodoviário. Fonte: Leonardo Bittencourt, arquivo pessoal, 1979.

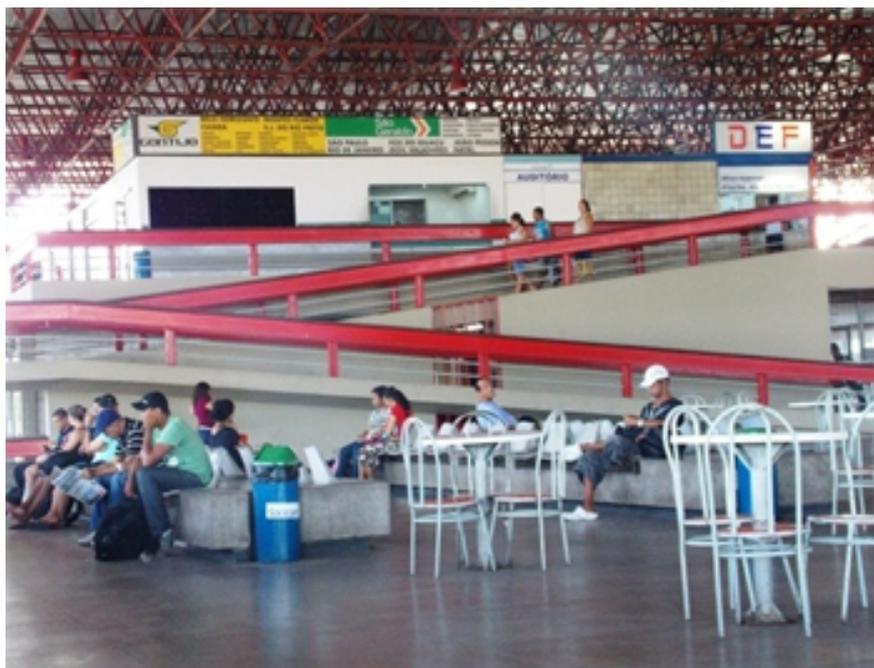


Figura 2: Fotografia da área de espera do embarque do Terminal Rodoviário, ao fundo rampa que dá acesso ao pavimento superior do edifício.
Fonte: Manuela Miranda, 2013.

A disposição da planta foi desenvolvida baseada em princípios de rigorosa funcionalidade. A distribuição dos setores favoreceu a circulação das pessoas com a intenção de proporcionar ampla visibilidade das dependências. Os setores de uso e serviços públicos, como também o de operações, foram localizados no pavimento térreo, com o objetivo de não interferir nos percursos de embarque e desembarque, já os setores administrativos e comerciais foram situados no pavimento superior, para que dessa forma, o terminal rodoviário não se confundisse com um centro de comércio e perdesse seu caráter funcional. No entanto, com o passar do tempo, os comerciantes sentiram-se prejudicados, pois a obrigação de subir um andar para efetuar uma compra não era rentável. Então, o posicionamento dos setores foi invertido.

Outro aspecto funcional importante foi a preocupação em deixar as plataformas de embarque e desembarque nitidamente separadas, permitindo a clara legibilidade espacial dos dois diferentes fluidos. A localização dos banheiros também foi pensada com o intuito de facilitar o uso da rodoviária, próximos ao desembarque e no centro. Porém, os dutos de iluminação e exaustão foram mal dimensionados, e não permitem contra vazão, gerando mau cheiro.

A visita a outras rodoviárias também fez os arquitetos concluírem que o concreto, material predominante na maioria desses terminais, não seria satisfatório na expressão limpa e solta a ser alcançada no ideal de praça coberta. Dessa forma, a estrutura metálica, em treliça espacial, utilizada na rodoviária de Vitória serviu como referência para o projeto do Terminal Rodoviário de Maceió. Houve muita resistência por parte dos contratantes, pois havia uma forte associação entre estrutura em metal e fábricas, entretanto, o baixo custo desse material junto com o argumento dos arquitetos de que a obra ganharia uma aparência mais vistosa e proporcional, foram fatores determinantes para a aprovação desse arranjo estrutural.

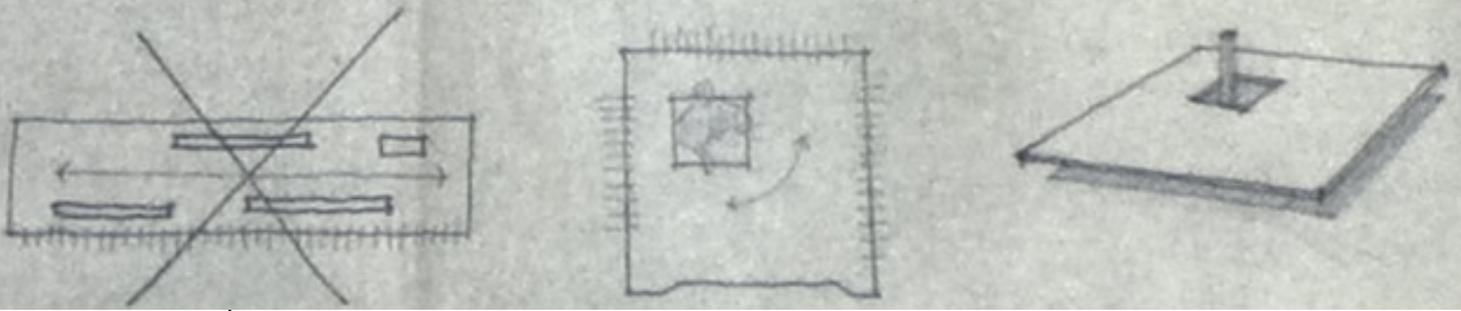


Figura 3: Croquis do Memorial do Projeto do Terminal Rodoviário João Paulo II.
Fonte: Leonardo Bittencourt, arquivo pessoal, 1979.

A solução encontrada para afirmação do partido foi abandonar a geometria longitudinal, que provocariam grandes extensões, e buscar uma forma proporcional, permitindo distribuições mais justas dos espaços. A intenção de criar uma obra de leitura simples e limpa determinou a utilização dos quatro lados do quadrado de forma bem definida. Em um dos quadrantes foi concebido um jardim interno, que além de contribuir com a iluminação interna, serviu de absorvente acústico.

"[...] A gente começou a dobrar, fez um semicírculo, depois fechou um pouco mais para fazer como uma fechadura e depois resolvemos dobrar os dois lados que resultou num quadrado, tinha 4 lados. Coincidentemente o Manual de Rodoviários do Ministério dos Transportes, ele preconizava que as plataformas de embarque deveriam ser duas vezes o tamanho das de desembarque. Então um quadrado a gente tinha duas abas iguais e um que era metade dessa aba que seria a plataforma de desembarque, e o outro seria parte de chegada dos taxis, então casou muito bem esse encaixe."

(BITTENCOURT, Leonardo Salazar. 2013)

O artifícios projetuais utilizados pelos arquitetos, no que diz respeito a estrutura, função e conforto, permitiram a criação de uma identidade singular. As soluções adotadas já eram conhecidas, entretanto, pouco utilizadas no contexto rodoviário, juntas mostraram-se eficientes para o objetivo dos projetistas em fazer do terminal uma grande praça coberta.

Os arquitetos tiveram uma nítida preocupação com o clima quente e úmido da região, e exploraram bastante as estratégias que tornariam o lugar mais agradável, no que diz respeito ao conforto térmico. A ventilação é bem aproveitada, a criação do jardim interno foi de extrema conveniência, além dos beirais de 12,5m produzindo sombras durante todas as horas do dia.

O relevo do terreno foi marcante para algumas definições, a declividade influenciou o posicionamento dos veículos para embarque na parte mais baixa do terreno, de forma que do piso térreo é possível visualizar com facilidade os carros disponíveis na plataforma. Isso faz com que não haja nenhuma barreira, para interferir na passagem do vento, que é intenso naquela região pelo fato do terreno situar-se à margem de um tabuleiro.

O Encontro

Em um ponto central da cidade, entre as principais rotas do tráfego urbano, ergue-se o elemento arquitetônico que, diariamente, ingressa centenas de pessoas na paisagem de Maceió. À primeira vista, uma grande praça as margens do tabuleiro.

Leu-se, nas palavras dos arquitetos, que o esforço maior do projeto foi tentar transportar para obra uma expressão do caráter e do clima do lugar, as quais, puderam ser facilmente identificadas através das impressões adquiridas em contato com o espaço. A estrutura ampla de cor vermelha, contrasta com a paisagem escancarada do entorno do terreno, a qual permite a permeabilidade dos ventos, sem se desapegar da sombra agradável e da luz filtrada. Seu ambiente fluido dispensa grandes arroteios, faz com que seus novos abrigados encontrem rapidamente o seu destino.

Alguns olhares mais atentos, mesmo que apressados, já que no seu sentido mais primitivo um terminal rodoviário configura-se como lugar de passagem, conseguiram reconhecer que as soluções encontradas pelos projetistas para o Terminal Rodoviário João Paulo II, agregam a obra características marcantes e inusitadas, quando reporta-se a sua estética e funcionalidade. Um edifício que, apesar da depreciação de seus serviços, abre acolhedoramente as portas da cidade.



Figura 4: Croqui de situação do Terminal Rodoviário na cidade de Maceió, ponto central entre as principais vias de circulação. Fonte: Igor Peixoto, arquivo pessoal 2013.

BIBLIOGRAFIA

BRUNET, E.S. O Transporte Público Rodoviária das Ligações Turísticas Interurbanas: Um estudo sobre modelos de produção do previsão de demanda e pré-viabilidade de empreendimentos e serviços de transportes em âmbito interestadual. UNB. Disponível em <<http://bdm.bce.unb.br>>

LEMOS, A. M. B. PORTAIS URBANOS – Rodoviários. PROPAP, Rio Grande do Sul, 2007. Disponível em : <<http://www.lume.ufrgs.br>> Acesso em: 23 de fevereiro de 2013.

História – Terminal Rodoviário de Maceió. Disponível em : <<http://portallbus.blogspot.com.br/2012/08/terminal-rodoviario-de-maceio>> Acesso em: 01 de março de 2013

Agradecimentos:
Prof. Dr. Leonardo Salazar Bittencourt pela gentil entrevista, norte de nossas descobertas.

Allana Santos Novais
allana_novais18@hotmail.com

Analice de Souza Maia Alves
analicesma@gmail.com

Igor Sousa Peixoto
igorsou@hotmail.com

Manuela Miranda V. Viana
manuelamviana@gmail.com

Tuane Monteiro de Carvalho
tuannemdc@gmail.com