

ARQUITETURA BRUTALISTA NA BAHIA: Levantamento e análise crítica

Nivaldo Vieira de Andrade Junior

Professor Adjunto da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia, Rua Caetano Moura, 121,
Federação, Salvador, Bahia, nivandrade@gmail.com

Aretha Lima Costa

Brunna Karoline Matos de Menezes

Carine de Oliveira Teles Santos

Davi Navarro Celuque

Leila Adorno Borges

Levi Santos Barbosa

Maíra Gomes Dultra

Priscila Santos Nunes

Alunos do curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da
Bahia, Rua Caetano Moura, 121, Federação, Salvador, Bahia

RESUMO

Nas décadas de 1960 e 1970, a arquitetura brutalista foi objeto de uma ampla e generalizada adesão na Bahia que ainda não foi objeto de análise por parte dos nossos historiadores. Um levantamento criterioso da produção arquitetônica do período demonstra que, dos arquitetos mais experientes, como Diógenes Rebouças e Sérgio Bernardes, até jovens então recém-formados, como Jader Tavares e Fernando Frank, a arquitetura brutalista foi adotada em larga escala na Bahia a partir dos anos 1960.

Este trabalho pretende levantar e analisar criticamente a arquitetura brutalista produzida no Estado, das primeiras manifestações no início dos anos 1960, como a Estação Marítima de Passageiros de Salvador (Diógenes Rebouças e Assis Reis, 1962-1964) e a Sede do Centro de Pesquisas do Cacau em Itabuna (Sérgio Bernardes, 1963-1972), até o conjunto de obras erguido na primeira metade da década de 1970 no Centro Administrativo da Bahia (CAB), em Salvador, como a Assembleia Legislativa, projetada por Ary Magalhães, Wilson Andrade e outros, e as edificações concebidas por João Filgueiras Lima, o Lelé, como as sedes das secretarias estaduais (“plataformas”), o centro de exposições (“balança”) e a Igreja da Ascensão.

A partir de um levantamento de mais de trinta obras, é possível afirmar que a arquitetura brutalista se difundiu por toda a Bahia, atingindo não só a capital do Estado e os municípios da Região Metropolitana, como Itaparica e Simões Filho, mas também pelos principais centros regionais do Estado, como Feira de Santana, Ilhéus, Itabuna, Jequié e Vitória da Conquista. É importante ressaltar ainda que, a partir de Salvador, a arquitetura brutalista pôde alcançar estados vizinhos, como Sergipe, onde foi construído, entre 1976 e 1977, o Terminal Rodoviário José Rollemberg Leite, em Aracaju, projetado por Emmanuel Berbert e José Álvaro Peixoto, dois arquitetos baianos, sediados em Salvador.

Na Bahia, a arquitetura brutalista foi adotada em projetos das mais diversas escalas e usos, incluindo edifícios com fins educacionais (faculdades e escolas), culturais (bibliotecas e edifícios para exposições), institucionais (sede de órgãos públicos e empresas privadas), comerciais (edifícios de escritórios e consultórios), residenciais (casas e edifícios de apartamentos), sociais e esportivos (clubes e estádios de futebol), religiosos (igrejas), industriais, terminais de transporte (marítimo e rodoviário) e edifícios garagem.

A arquitetura brutalista produzida na Bahia nas décadas de 1960 e 1970 se caracteriza pela adoção, na maior parte das obras, de estruturas em concreto, expressivas do ponto de vista formal e complementadas por calhas, gárgulas e outros elementos salientes no mesmo material. Entretanto, os fechamentos ocorrem, em muitos casos, com tijolos deixados sem reboco ou pintura, e em alguns projetos como o do Centro de Educação Tecnológica da Bahia, em Simões Filho, de autoria de Pasqualino Magnavita e construído em 1978, são adotadas abóbadas catalãs, com os tijolos deixados aparentes. É notável ainda a presença de painéis, murais e outras obras de arte integrada assinadas pelos mais importantes artistas plásticos baianos, como Carybé, Mário Cravo Junior, Jenner Augusto, Carlos Bastos e Juarez Paraíso, ou mesmo forasteiros, como o paranaense Lênio Braga.

Após apresentar em linhas gerais o panorama da arquitetura brutalista na Bahia, o artigo se deterá na análise comparativa de cinco projetos para terminais rodoviários, todos eles desenhados por arquitetos sediados em Salvador e inaugurados entre 1967 e 1977: as estações de Feira de Santana, Itabuna e Jequié, de autoria de Yoshiakira Katsuki, Alberto Hoisel e Guarani Araripe, e os terminais rodoviários de Salvador e Aracaju, concebidos por Emmanuel Berbert e José Álvaro Peixoto.

Palavras-chave: Arquitetura brutalista. Bahia. Terminais rodoviários.

ABSTRACT

In the 1960s and 1970s, brutalist architecture had a wide and generalized adhesion in Bahia, which has not yet been focus of an analysis by our historians. A discerning survey of this period architectural production shows that, from the most experienced architects such as Diógenes Rebouças and Sérgio Bernardes, to young newly formed, such as Jader Tavares and Fernando Frank, brutalist architecture has been extensively adopted in Bahia since the 1960s.

This paper aim to survey and critically analysis brutalist architecture built in Bahia, since the first examples in the early 1960s, such as the Maritime Station of Salvador (Diógenes Rebouças and Assis Reis, 1962-1964) and the Headquarters for the Research Center on Cocoa in Itabuna (Sérgio Bernardes, 1963-1972), until the complex of buildings erected in the early 1970s in the Administrative Center of Bahia (CAB), in Salvador, such as the Legislative Assembly, designed by Ary Magalhães, Wilson Andrade and others, and the buildings conceived by João Filgueiras Lima, Lelé, such as the Secretariats, the exposition center and the Ascension Church.

After identifying almost forty examples, it is possible to assure that brutalist architecture has spreaded itself throughout Bahia, reaching not only the state capital city and those of the Metropolitan Area, as Itaparica and Simões Filho, but also the most important regional centers of Bahia, such as Feira de Santana, Ilhéus, Itabuna, Jequié and Vitória da Conquista. It is important to point out that, from Salvador, brutalist architecture arrived in a neighbor state such as Sergipe, where was built, between 1976 and 1977, the José Rollemberg Leite Bus Station, in Aracaju, designed by Emmanuel Berbert and José Álvaro Peixoto, two architects from Bahia, settled in Salvador.

In Bahia, brutalist architecture was adopted in buildings from different scales and uses, including educational (faculties and schools), cultural (libraries and exposition buildings), institutional (headquarters for public institutions and private firms), commercial (office buildings), residential (houses and apartment buildings), social and sportive (clubs and football stadiums), religious (churches), industrial, transportation stations (for ships and buses) and parking garages.

Brutalist architecture produced in Bahia in the 1960s and 1970s is characterized by the adoption, in most of the buildings, of concrete structures, formally expressive and complemented by gutters, gargoyles and other salient elements in the same material. However, the walls are, in many examples, made with bricks left without plastering or painting, and in some buildings such as the Technological Education Center of Bahia, in Simões Filho, designed by Pasqualino Magnavita and built in 1978, there have been adopted catalan vaults, with the bricks exposed. Murals and panels integrated in architecture and signed by the most important artists settled in Bahia, such as Carybé, Mário Cravo Júnior, Jenner Augusto, Carlos Bastos e Juarez Paraíso, and by those living in other cities, such as Lênio Braga, were also very common.

After presenting in general terms a panoramic view of brutalist architecture in Bahia, this paper will focus on a comparative analysis of five bus stations, all of them designed by architects from Salvador and opened to the public between 1967 and 1977: those in Feira de Santana, Itabuna and Jequié, by architects Yoshiakira Katsuki, Alberto Hoisel and Guarani Araripe, and those in Salvador and Aracaju, designed by Emmanuel Berbert and José Álvaro Peixoto.

Keywords: Brutalist architecture. Bahia. Bus stations.

ARQUITETURA BRUTALISTA NA BAHIA: Levantamento e análise crítica

1. INTRODUÇÃO

O presente artigo tem como objetivo apresentar resultados parciais das atividades desenvolvidas no Grupo de Pesquisa “Levantamento e análise crítica da arquitetura baiana” da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia (FAUFBA) e decorre diretamente das atividades de pesquisa realizadas pelo seu autor principal e coordenador do Grupo entre 2008 e 2010, na coordenação do Inventário da Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo Modernos no Estado da Bahia, promovido pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), que resultaram no levantamento de mais de 200 fichas de bens de interesse¹.

O conjunto de bens inventariados nos permitiu concluir que a arquitetura brutalista foi objeto de ampla e generalizada adesão na Bahia a partir do início dos anos 1960 – uma questão que ainda não objeto de análise por parte dos historiadores da arquitetura moderna local. Frente ao tema do X Seminário Docomomo Brasil, “conexões brutalistas”, este artigo centrará seu recorte nessa produção, estruturando-se em duas partes.

Na primeira parte, apresentaremos um panorama da produção arquitetônica brutalista na Bahia, das primeiras manifestações isoladas no início dos anos 1960 até a adoção do brutalismo como linguagem oficial das obras públicas no Estado, na década de 1970.

Na segunda parte, serão objeto de uma análise mais aprofundada cinco terminais rodoviários desenhados entre 1965 e 1976 por arquitetos sediados em Salvador e que adotam uma expressão brutalista, compartilhando uma série de características em comum, apesar de possuírem, simultaneamente, diversos aspectos distintos.

2. PANORAMA DA ARQUITETURA BRUTALISTA NA BAHIA

Antes de mais nada, é preciso explicitar o que se entende, neste artigo, por arquitetura brutalista. As duas principais características são a exposição dos materiais como concreto e tijolos aparentes, tirando partido da expressão – especialmente da textura – desses materiais, e a explicitação, na imagem externa e geral da edificação, da sua solução estrutural, que pode ser claramente entendida.

A expressividade individual dos elementos estruturais é recorrente, com pilares em concreto aparente de formas escultóricas (seção variável, pilar árvore, etc.) e/ou vigas em concreto aparente que se prolongam em balanços, muitas vezes desprovidos de qualquer função estrutural. Há muitos casos ainda em que são utilizadas abóbadas catalãs em tijolos aparente que contrastam, em termos de cor e textura, com os demais elementos estruturais em concreto. Em diversos casos, elementos arquitetônicos não estruturais são também deixados no material *bruto*

(sem revestimento), como painéis quebra-sol em concreto aparente, paredes de vedação e divisórias em tijolos cerâmicos ou placas pré-moldadas de argamassa armada, além de calhas e gárgulas em concreto aparente.

Essas características são, de modo geral, identificadas com o “cânon nominalmente brutalista” por Reyner Banham, “responsável pela cristalização [...] de um mito de fundação do Brutalismo – ou mais precisamente, do ‘Novo Brutalismo’ enquanto movimento”, como observa Ruth Zein (2005, p. 14). Para Zein, essas “características genéricas [...] aceitariam ser apropriadas por uma ampla variedade de expressões arquitetônicas, derivando sempre em algum grau de referência da linguagem de Le Corbusier, misturada em maior ou menor grau com outras variadas influências” (ZEIN, 2005, p. 20-21).

O papel de Le Corbusier na difusão de uma expressão arquitetônica brutalista em nível internacional, nos anos 1950, é inegável. Segundo Zein, as *Maisons Jaoul*, construídas com estrutura em concreto, abóbadas catalãs e paredes em tijolo aparente entre 1951 e 1954 por Le Corbusier,

confirmam o brutalismo não apenas como uma linguagem afeta ao concreto, mas como uma forma de tratamento das superfícies materiais que podia ser admitida não apenas em obras de certa desenvoltura técnica, como as Unités [d’Habitation, como a de Marselha, 1947-1952], como em edificações de qualquer porte e finalidade (ZEIN, 2005, p. 17).

Estas mesmas características podem ser encontradas, com variações e, muitas vezes, mescladas a outras tantas em mais de três dezenas de edificações erguidas na Bahia entre o início dos anos 1960, quando surgem as primeiras obras, e a década de 1970, quando o brutalismo se consolida na Bahia “enquanto ‘estilo’ mais ou menos sistematizado”, configurando “um idioma corrente, relativamente variado, mas com significativos traços comuns, principalmente de ordem visual”, como observa Zein (2005, p. 18), se referindo ao período de expansão do “estilo brutalista”, que teria ocorrido, em âmbito internacional, a partir de 1959.²

Projeto	Município	Período	Autoria
1. Clube do Trabalhador	Salvador	1962	Gilberbet Chaves e Paulo Ormino de Azevedo
2. Estação Marítima de Passageiros Visconde de Cairú	Salvador	1962-1964	Diógenes Rebouças e Assis Reis
3. Faculdade de Arquitetura da UFBA	Salvador	1963-1971	Diógenes Rebouças, Ana Maria Fontenelle, Analdino Lisboa e Carlos Campos
4. Complexo arquitetônico do Centro de Pesquisas do Cacau (CEPEC)	Ilhéus	1963-1972	Sérgio Bernardes
5. Residência José Tavares	Salvador	1964	Pasqualino Magnavita
6. Fórum Ruy Barbosa	Itabuna	1965	Gilberbet Chaves
7. Terminal Rodoviário de Feira de Santana	Feira de Santana	1965-1967	Yoshiakira Katsuki, Alberto Hoisel e Guarani Araripe
8. Terminal Rodoviário de Itabuna	Itabuna	1965-1967	Yoshiakira Katsuki, Alberto Hoisel e Guarani Araripe
9. Terminal Rodoviário de Jequié	Jequié	1965-1967	Yoshiakira Katsuki, Alberto Hoisel e Guarani Araripe
10. Edifício à Praça Barão do Rio Branco, nº 121	Vitória da Conquista	1965-1968	Guarani Araripe
11. Edifício-Sede do Centro Industrial de Aratu (CIA)	Simões Filho	1968	Jáder Tavares e Fernando Frank

Projeto (continuação)	Município	Período	Autoria
12. Biblioteca Juracy Magalhães Júnior	Itaparica	1968	Diógenes Rebouças
13. Edifício-Sede do Frigorífico Industrial S.A. (FRIUSA)	Simões Filho	c. 1968	Diógenes Rebouças
14. Instituto de Matemática e Centro de Processamento de Dados da UFBA	Salvador	1969	Luiz Dourado, Analdino Lisboa e Carlos Campos
15. Centro Médico Albert Schweitzer	Salvador	1967-1970	Assis Reis
16. Edifício-Garagem Otis	Salvador	1970	Diógenes Rebouças
17. Clube de Férias de Itaparica	Itaparica	1970	José Tertuliano Ribeiro de Araújo
18. Instituto de Biologia da UFBA	Salvador	c. 1970	Luiz Dourado, Analdino Lisboa e Carlos Campos
19. Prefeitura Municipal de Jequié	Jequié	1971	Autor não identificado
20. Ampliação do Estádio Otávio Mangabeira (Fonte Nova)	Salvador	1969-1971	Diógenes Rebouças, Heliódório Sampaio e João Carlos Campos
21. Secretaria de Planejamento do Estado da Bahia (SEPLANTEC)	Salvador	1972-1973	Arilda Cardoso e Isa Leal Meira
22. Seminário São João Maria Vianney	Salvador	1973	Pasqualino Magnavita e Pedro Rosa Rocha
23. Secretarias de Estado ("Plataformas")	Salvador	1973	João Filgueiras Lima – "Lelé"
24. Estação Rodoviária Armando Viana de Castro	Salvador	1971-1974	Emmanuel Berbert e José Álvaro Peixoto
25. Centro de Exposições do Centro Administrativo da Bahia ("Balança")	Salvador	1974	João Filgueiras Lima – "Lelé"
26. Assembleia Legislativa do Estado da Bahia	Salvador	1974	Ary Magalhães Andrade, Maria do Socorro Fialho e Manuel Pedro
27. Projeto padrão para Colégios Polivalentes	Jequié, Vitória da Conquista e outras	1974	Autor não identificado
28. Igreja Ascensão do Senhor no Centro Administrativo da Bahia	Salvador	1975	João Filgueiras Lima – "Lelé"
29. Edifício-Sede do Jornal "A Tarde"	Salvador	1975	Emmanuel Berbert e José Álvaro Peixoto
30. Escola de Administração da UFBA	Salvador	1971-1976	Luiz Dourado e Raul Vieira
31. Faculdade de Educação da UFBA	Salvador	1971-1976	Luiz Dourado e Carlos Campos
32. Faculdade de Medicina da UFBA	Salvador	1971-1976	Luiz Dourado e Orlando Simas
33. Edifício Monsenhor Marques	Salvador	1975-1976	Yoshiakira Katsuki, Aurélio Miranda, Hisanori Moritaka e Jorge Maldonado)
34. Terminal Rodoviário José Rollemberg Leite	Aracaju (Sergipe)	1976-1977	Emmanuel Berbert e José Álvaro Peixoto
35. Centro de Educação Tecnológica da Bahia (CENTEC)	Simões Filho	1978	Pasqualino Magnavita

Tabela 01 – Exemplos da arquitetura brutalista no Estado da Bahia (Elaboração do autor)

As primeiras obras de arquitetura brutalista na Bahia datam da primeira metade dos anos 1960. O Clube do Trabalhador, projeto dos jovens arquitetos Gilberbet Chaves e Paulo Ormino de Azevedo, inaugurado em 1962 no Caminho de Areia, em Salvador, já apresenta uma série de características do brutalismo, como pilares monumentais e de seção variável e vigas que avançam em balanço para além dos pilares, ambos em concreto aparente.³ Entretanto, o Clube do Trabalhador não corresponde a obra de destaque nem mesmo na produção de seus autores: muito mais significativo da adesão baiana à arquitetura brutalista é outro projeto de Chaves, inaugurado em 1965 em Itabuna: o Fórum Ruy Barbosa, cujas fachadas ganham intensa movimentação com as saliências decorrentes de dezenas de vigas e outros elementos que se projetam para além das paredes-limite da edificação.



Figura 01 – Clube do Trabalhador em Salvador – arquitetos Gilberbet Chaves e Paulo Ormino de Azevedo, 1962 (foto realizada pelo autor, 30 maio 2009)



Figura 02 – Fórum Ruy Barbosa em Itabuna – arquiteto Gilberbet Chaves, 1965 (Fonte: acervo pessoal do arquiteto Gilberbet Chaves)

Mais impactante que a produção de edifícios ligados ao brutalismo por jovens arquitetos como Chaves e Azevedo foi, certamente, a adesão a esta estética daquele que era, então, o mais influente e prolífico arquiteto baiano, Diógenes Rebouças. O brutalismo na obra de Rebouças, titular do maior escritório do Estado da Bahia à época, se faz presente pela primeira vez na Estação Marítima de Passageiros Visconde de Cairú, projeto em coautoria com Assis Reis que foi construído no Porto de Salvador entre 1962 e 1964. Considerada a primeira edificação em concreto pré-moldado erguida na Bahia, a Estação Marítima de Passageiros explicita seu sistema construtivo nos complexo jogo de encaixe entre seus elementos estruturais e exalta sua vinculação ao brutalismo nas saliências criadas pelas vigas em balanço e no contraste entre o cinza do concreto aparente dos elementos estruturais e o branco da tinta usada nas alvenarias de vedação.

A adesão de Rebouças ao brutalismo neste projeto é ainda mais representativa na medida em que ele havia sido o principal responsável pela consolidação da arquitetura moderna na Bahia, cerca de vinte anos antes, com uma vinculação explícita à *escola carioca* de Oscar Niemeyer, Lucio Costa e Affonso Eduardo Reidy em projetos como o Hotel da Bahia, a Escola-Parque, o Hotel de Paulo Afonso e o Edifício Cidade do Salvador.

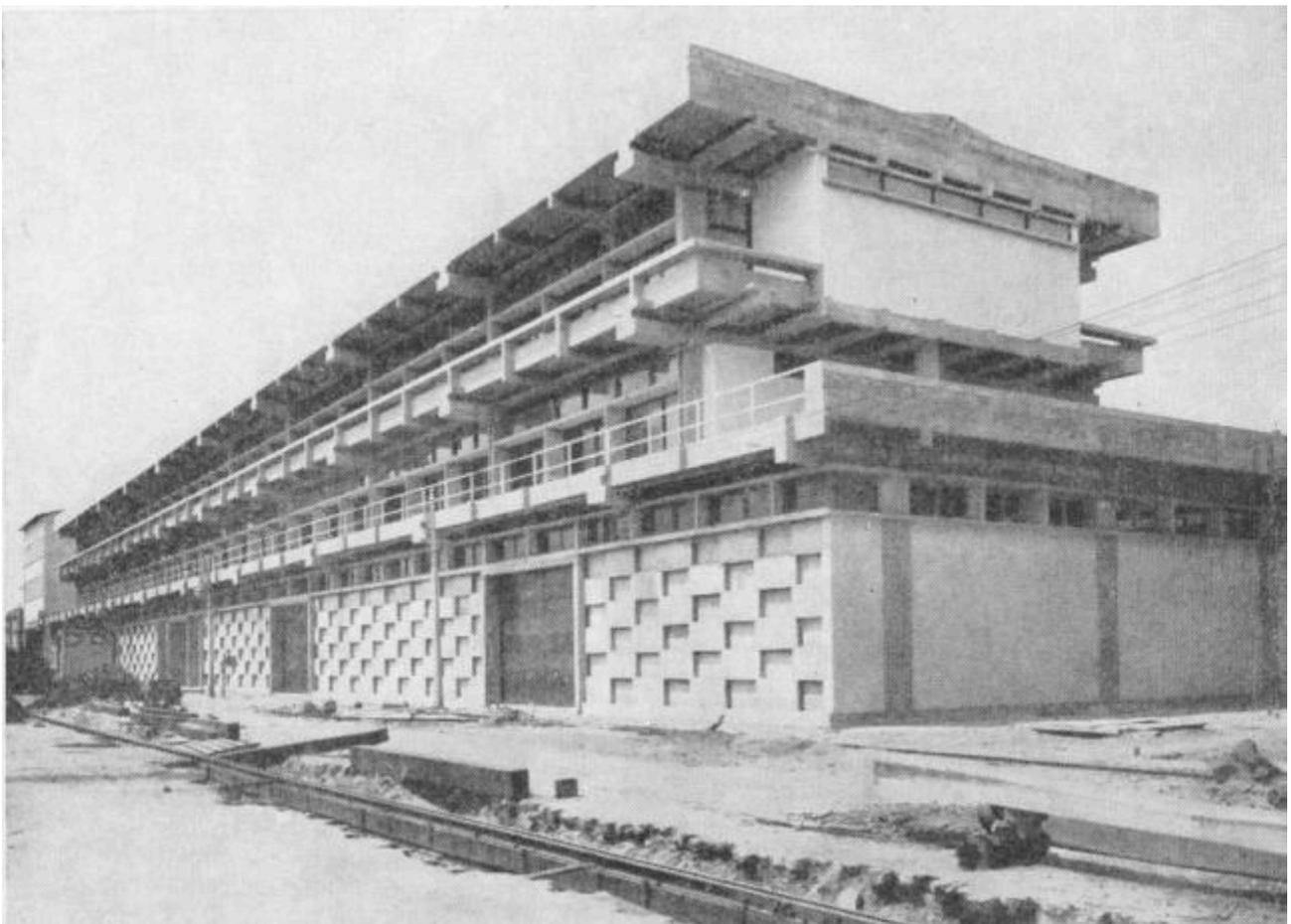


Figura 03 – Estação Marítima Visconde de Cairú, em Salvador – arquitetos Diógenes Rebouças e Assis Reis, 1962-1964 (Fonte: Centro de Documentação e Referência da Odebrecht)

Quase contemporaneamente ao projeto da Estação Marítima, coordenou o projeto de uma das obras-primas da arquitetura brutalista baiana: a Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia (FAUFBA). Projetada entre 1963 e 1964 e construída entre 1965 e 1971, o edifício da FAUFBA cumpriu, na Bahia, papel equivalente ao edifício da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP), construído no mesmo período e responsável pela consolidação de uma estética brutalista em âmbito nacional. Assim como na faculdade paulistana, a estrutura da FAUFBA é totalmente executada em concreto aparente e nela se destacam os pilares de seção variável – mais discretos aqui que em São Paulo. Entretanto, no edifício baiano a expressividade da estrutura não se limita aos pilares, e outros elementos estruturais são igualmente exuberantes, como os pórticos do auditório maior. Por outro lado, os dois projetos possuem uma diferença essencial: enquanto a FAUFBA é aberta e vazada, a FAU-USP apresenta um caráter fechado e ensimesmado.



Figura 04 – Faculdade de Arquitetura da UFBA, em Salvador – arquiteto Diógenes Rebouças e colaboradores, 1963-1971 (Fonte: ANDRADE, 1989)



Figura 05 – Auditório da Faculdade de Arquitetura da UFBA, em Salvador – arquiteto Diógenes Rebouças e colaboradores, 1963-1971 (Fonte: Acervo Docomomo Bahia)

A arquitetura brutalista baiana dos anos 1960 e 1970, contudo, não se limita ao concreto armado, como se pode perceber na produção do arquiteto Pasqualino Magnavita. Após realizar, em 1964, a residência José Tavares, em Salvador, marcada pelas vigas duplas e calha monumental em concreto aparente, Magnavita projetará, nos anos 1970, dois edifícios que associam a expressão da estrutura em concreto aparente à textura dos tijolos cerâmicos. O Seminário João Maria Vianney, em Salvador (1973), se caracteriza pela elegante pérgola em concreto aparente que circunda o volume de base hexagonal, marcado pelo contraste entre a estrutura, também em concreto aparente, e as paredes de vedação, em tijolos expostos. Já o Centro de Educação Tecnológica da Bahia – CENTEC, em Simões Filho (1978), com sua cobertura formada por sucessivas abóbadas catalãs apoiadas em uma estrutura de pilares e vigas em concreto aparente, apresenta claras referências à produção do uruguaio Eladio Dieste – em especial ao Terminal Rodoviário de Salto, inaugurado quatro anos antes.



Figura 06 – Residência José Tavares, no bairro da Graça, em Salvador – arquiteto Pasqualino Magnavita, 1964 (Fonte: Acervo do arquiteto Pasqualino Magnavita)



Figura 07 – Seminário São João Maria Vianney, no bairro da Federação, em Salvador – arquitetos Pasqualino Magnavita e Pedro Rosa Rocha, 1973 (Fonte: fotografia realizada por Ariadne Moraes – acervo do arquiteto Pasqualino Magnavita)



Figura 08 – Centro de Educação Tecnológica da Bahia (CENTEC), em Simões Filho – arquiteto Pasqualino Magnavita, 1978 (Fonte: fotografia realizada por Aridane Moraes – acervo do arquiteto Pasqualino Magnavita)

Apesar das especificidades de cada projeto, o fato é que a partir do final da década de 1960 e principalmente durante a década seguinte, o brutalismo se consolidou como linguagem corrente na Bahia, passando a ser adotado como estética oficial de instituições como a UFBA e o Governo do Estado da Bahia. No caso da UFBA, praticamente todas as novas construções dos *campi* de Ondina e do Canela erguidas nas duas décadas seguintes ao projeto de Rebouças para a Faculdade de Arquitetura aderiram ao brutalismo como expressão arquitetônica, como comprovam os projetos dos edifícios construídos a partir do final dos anos 1960 elaborados pela equipe de arquitetos da universidade, sob a coordenação de Luiz Carlos Botas Dourado, tais como o Instituto de Matemática e Centro de Processamento, o Instituto de Biologia, a Escola de Administração e as Faculdades de Educação e de Medicina. No caso do Governo do Estado, é representativo que as principais edificações construídas no novo Centro Administrativo da Bahia, inaugurado em 1972 a partir de plano urbanístico de Lucio Costa e com projeto paisagístico de Roberto Burle Marx, tenham adotado essa linguagem, independentemente do autor do projeto.

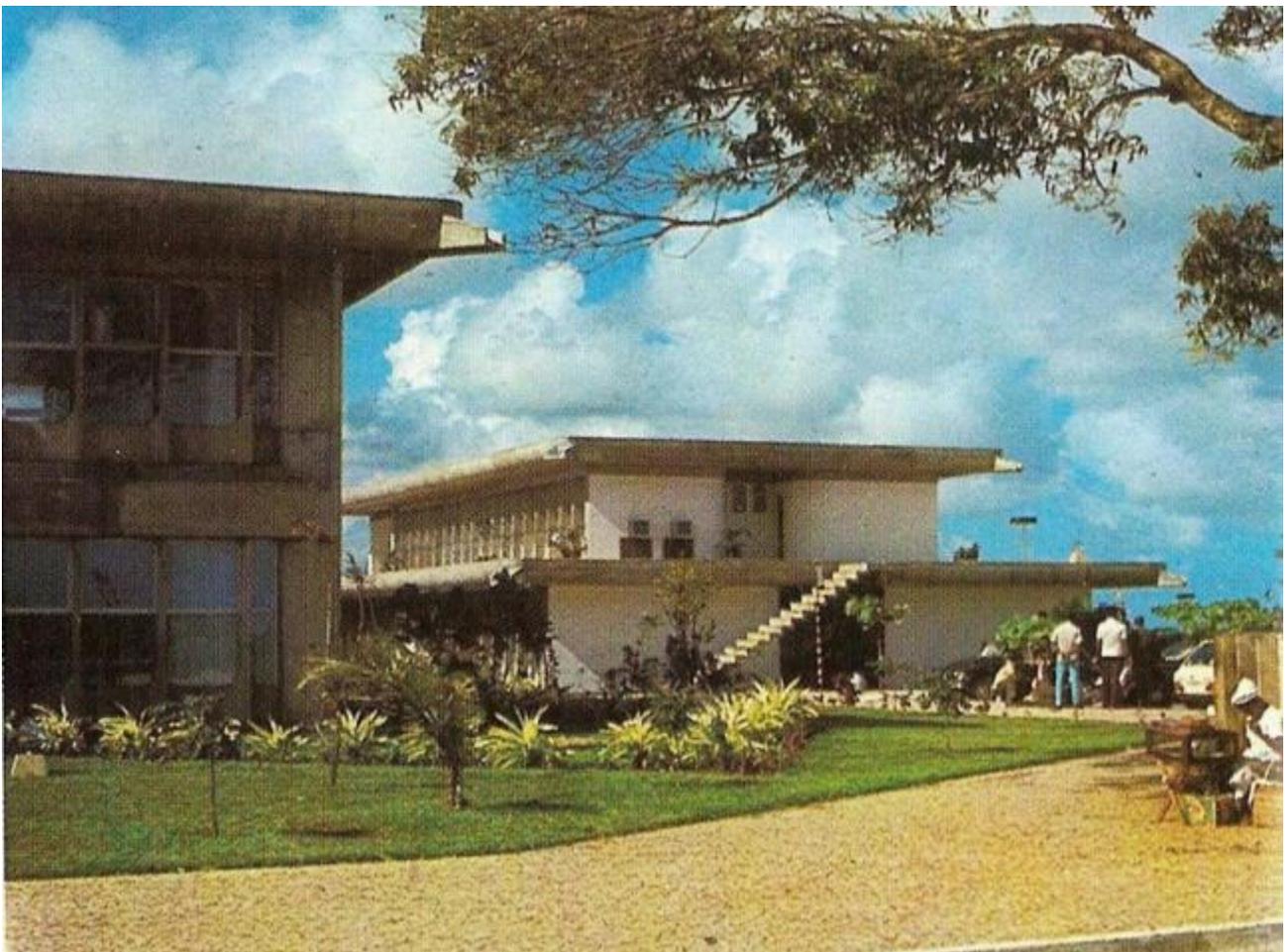


Figura 09 – Secretaria de Planejamento do Estado da Bahia (SEPLANTEC), no Centro Administrativo da Bahia, em Salvador – arquitetos Arilda Cardoso e Isa Leal Meira, 1972-1973 (Fonte: BAHIA, 1975)



Figura 10 – Assembleia Legislativa do Estado da Bahia, no Centro Administrativo da Bahia, em Salvador – arquitetos Ary Magalhães, Maria do Socorro Fialho e Manuel Pedro, 1974 (Fonte: BAHIA, 1975)



Figura 11 – Igreja Ascensão do Senhor, no Centro Administrativo da Bahia, em Salvador – arquiteto João Filgueiras Lima (“Lelé”), 1975 (foto realizada pelo autor, 13 nov 2010)

Assim, o brutalismo passou a ser empregado, na Bahia, em projetos das mais diversas escalas e usos, incluindo edifícios com fins educacionais (faculdades e escolas), culturais (bibliotecas e edifícios para exposições), institucionais (sede de órgãos públicos e empresas privadas), comerciais (edifícios de escritórios e consultórios), residenciais (casas e edifícios de apartamentos), sociais e esportivos (clubes e estádios de futebol), religiosos (igrejas), industriais, terminais de transporte (marítimo e rodoviário) e edifícios garagem.

Além disso, a arquitetura brutalista se difundiu por toda a Bahia, atingindo não só a capital do Estado e os municípios da Região Metropolitana, como Itaparica e Simões Filho, mas também os principais centros regionais do Estado, como Feira de Santana, Ilhéus, Itabuna, Jequié e Vitória da Conquista. É importante ressaltar ainda que, a partir de Salvador, a arquitetura brutalista pôde alcançar estados vizinhos, como Sergipe, através de obras importantes, como, por exemplo, o Terminal Rodoviário José Rollemberg Leite, em Aracaju, construído entre 1976 e 1977 a partir de projeto de dois arquitetos baianos e sediados em Salvador: Emmanuel Berbert e José Álvaro Peixoto.

3. CINCO PROJETOS DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS

Para aprofundar a apreciação da arquitetura brutalista baiana, nos deteremos na análise comparativa de cinco projetos para estações rodoviárias, todos eles desenhados por arquitetos sediados em Salvador e inaugurados entre 1967 e 1977: as estações de Feira de Santana, Itabuna e Jequié, de autoria de Yoshiakira Katsuki, Alberto Hoisel e Guarani Araripe, e os terminais rodoviários de Salvador e Aracaju, concebidos por Emmanuel Berbert e José Álvaro Peixoto.

Optamos pela análise desses cinco terminais rodoviários por diversas razões. Em primeiro lugar, porque demonstram a difusão pelo território baiano da arquitetura brutalista, com ressonâncias também em Sergipe. Em segundo lugar, correspondem a projetos assinados por alguns dos mais influentes arquitetos de Salvador à época. Em terceiro lugar – mas não menos importante –, porque o terminal rodoviário corresponde a uma tipologia nova não só na Bahia mas em todo o Brasil, e demanda, pelo próprio funcionamento, soluções estruturais mais audaciosas do que, por exemplo, uma residência unifamiliar ou um edifício de escritórios ou de apartamentos. Portanto, ainda que as cinco rodoviárias que serão analisadas possuam escalas e soluções formais e estruturais distintas, é interessante comparar cinco projetos com um mesmo uso e executados quase que contemporaneamente.

Como observa Hugo Segawa,

Ainda no início dos anos de 1960, uma cidade do porte de São Paulo não tinha um edifício especialmente construído para servir como terminal de ônibus intermunicipal e interestadual de passageiros – a estação rodoviária. O atendimento desse serviço se fazia de forma

descentralizada, na porta das agências de ônibus – no meio-fio das ruas e praças do centro da cidade.

Quase a totalidade das cidades brasileiras nessa época desconhecia a tipologia da estação rodoviária – ou algo mais organizado que uma sala de espera, uma garagem ou abrigo improvisado para passageiros munidos de bagagem (SEGAWA, 1998, p. 167-168).

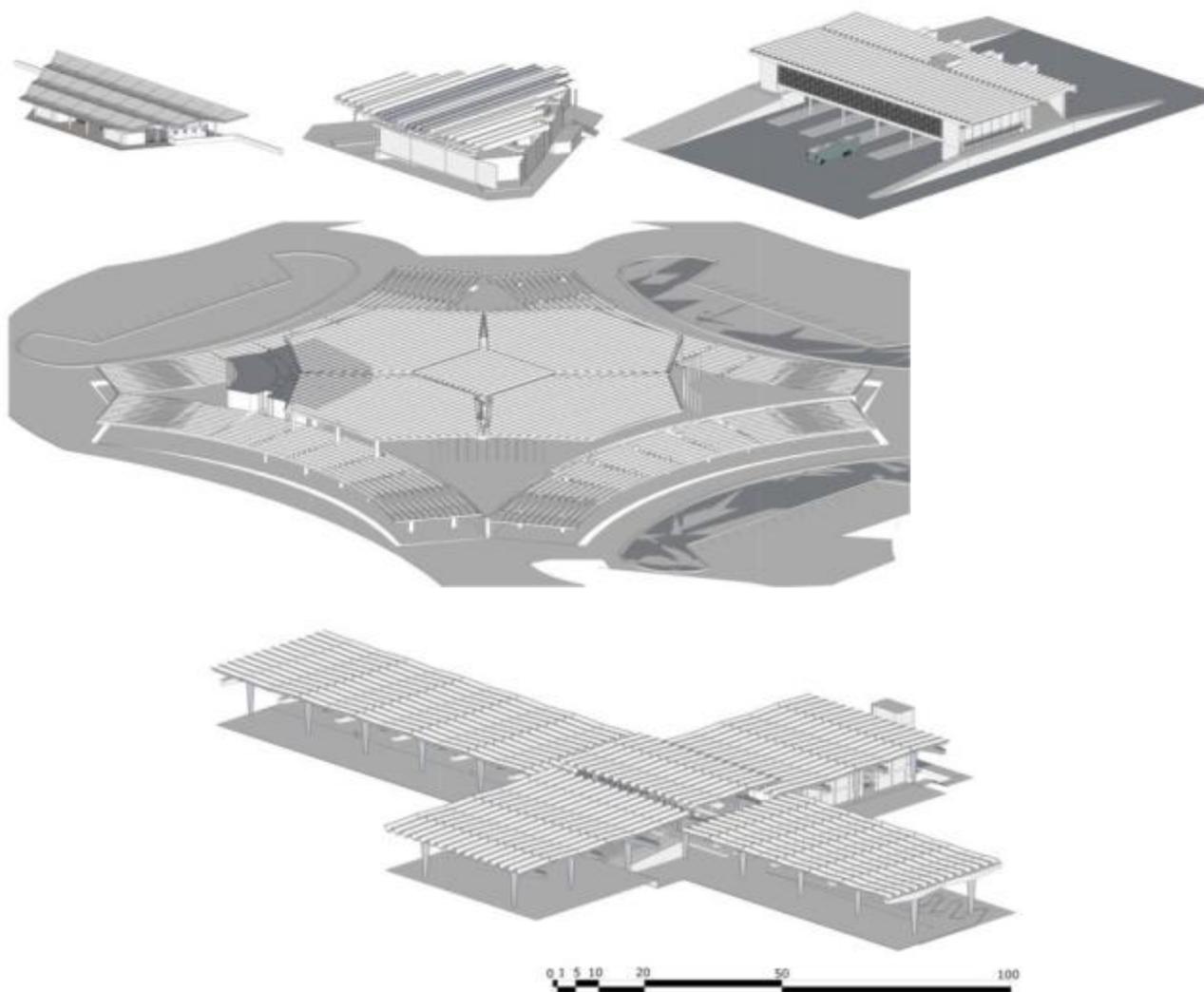


Figura 12 – Perspectivas isométricas de cinco terminais rodoviários, na mesma escala: na linha superior, da esquerda para direita: terminais rodoviários de Jequié, Itabuna e Feira de Santana (arquitetos Yoshiakira Katsuki, Alberto Hoisel e Guarani Araripe, 1965-1967); na linha do meio, Estação Rodoviária Armando Viana de Castro, em Salvador (arquitetos Emmanuel Berbert e José Álvaro Peixoto, 1971-1974); na linha inferior, Terminal Rodoviário José Rollemberg Leite, em Aracaju (arquitetos Emmanuel Berbert e José Álvaro Peixoto, 1976-1977) (fonte: elaboração dos autores)

De fato, uma busca por referências a projetos de terminais rodoviários no Brasil encontrará poucos exemplos anteriores à década de 1960 – sendo o mais conhecido deles, certamente, a Estação Rodoviária de Londrina, projetada por João Batista Vilanova Artigas e construída entre 1949 e 1952. Em Salvador, a situação não é diferente: a primeira estação rodoviária foi construída entre 1959 e 1961, seguindo projeto de Diógenes Rebouças e Assis Reis iniciado em 1958. Primeira edificação do Estado a empregar estrutura em concreto protendido, esta Estação Rodoviária, localizada na rua Cônego Pereira (Sete Portas), nas proximidades do centro urbano, teve vida curta, já que dez anos depois de sua inauguração já se iniciava a construção de um

novo terminal rodoviário, em um terreno situado quatro quilômetros a leste, no local e momento em que se criava, através de investimentos públicos e privados, uma nova centralidade urbana para Salvador. A rodoviária da Sete Portas, contudo, não apresentava ainda as características da arquitetura brutalista que seriam observadas na nova rodoviária de Salvador erguida a partir de 1971 e nos outros quatro terminais que analisaremos em seguida.

Em 1965, o Departamento de Estradas de Rodagem da Bahia (DERBA) contratou a equipe formada pelos arquitetos Yoshiakira Katsuki, Alberto Hoisel e Guarani Araripe para elaborar os projetos dos terminais rodoviários de quatro das maiores cidades do interior do Estado: Feira de Santana, Itabuna, Jequié e Vitória da Conquista. Os projetos das três primeiras foram executados entre 1966 e 1967, enquanto o projeto da última nunca saiu do papel.^{4,5}

O Terminal Rodoviário de Jequié é o menor dos três, com área coberta de apenas 1.270 metros quadrados, além de possuir a configuração espacial mais simples, com um único pavimento com planta trapezoidal, cuja cobertura é estruturada por vigas e pilares em concreto aparente. Os esbeltos pilares de seção variável, assim como os amplos balanços da cobertura, garantiam uma expressividade plástica notável à cobertura da edificação e à estrutura que a suporta. A maior parte dos espaços cobertos do terminal são abertos lateralmente, com exceção de dois volumes de planta hexagonal simetricamente localizados nas extremidades e que abrigam as bilheterias, o salão de espera, duas pequenas lojas, o restaurante e os sanitários. As paredes que delimitam esses dois volumes, contudo, não atingem a altura da cobertura, configurando-os como elementos independentes e garantindo a leveza e autonomia da cobertura.



Figura 13 – Terminal Rodoviário de Jequié – arquitetos Yoshiakira Katsuki, Alberto Hoisel e Guarani Araripe, 1965-1967 (Fonte: Arquivo pessoal do autor)

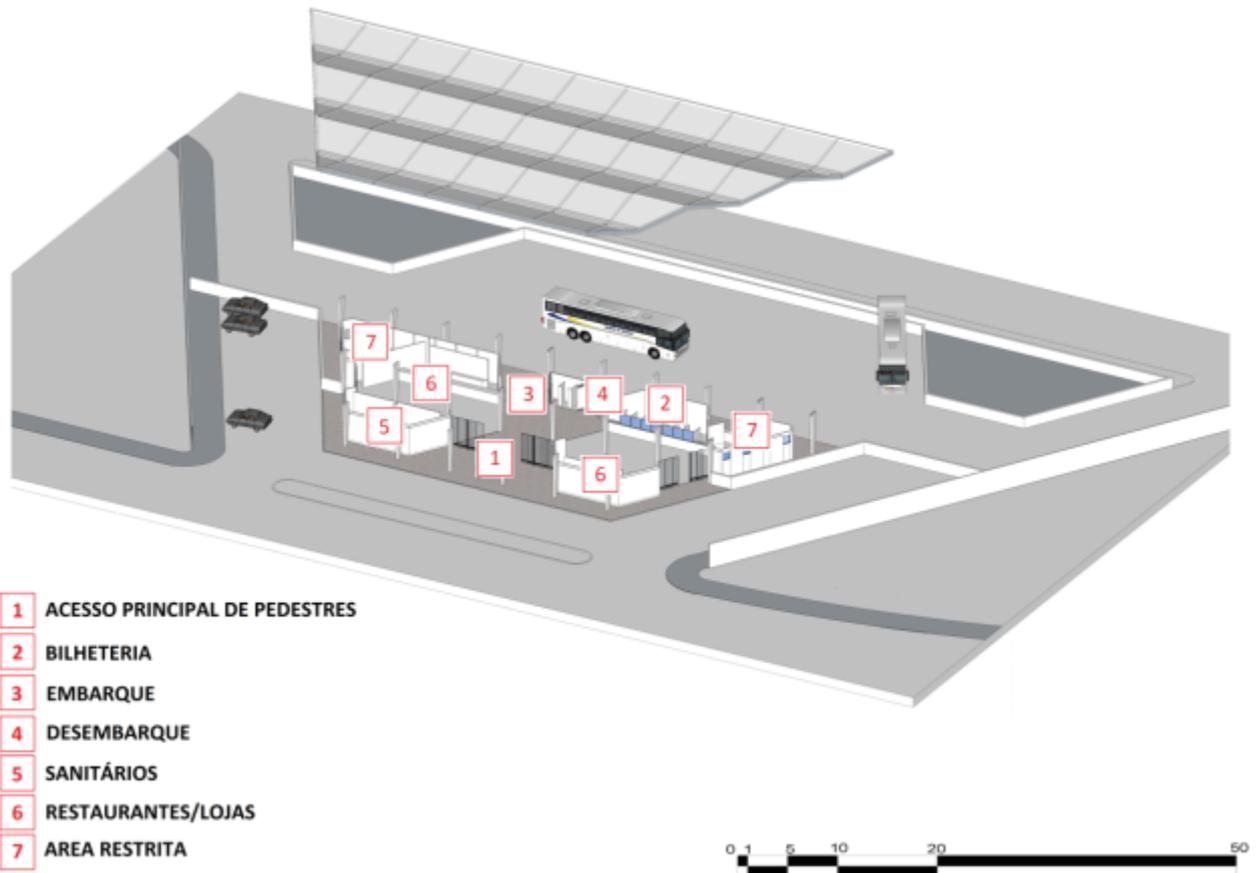


Figura 14 – Perspectiva isométrica explodida do Terminal Rodoviário de Jequié – arquitetos Yoshiakira Katsuki, Alberto Hoisel e Guarani Araripe, 1965-1967 (fonte: elaboração dos autores)

Das cinco estações rodoviárias analisadas neste trabalho, a de Jequié é a única que se encontra descaracterizada atualmente: foram instaladas testeiças verticais em telhas metálicas nas fachadas e um forro em toda a sua área coberta que escondem a sofisticada estrutura de sustentação da cobertura. Além disso, a aplicação de azulejos nas cores branca, vermelha e cinza formando desenhos geométricos sobre os pilares e sobre as paredes que delimitam os dois volumes de base hexagonal modificaram substancialmente a leitura espacial da edificação.



Figura 15 – Vista atual do Terminal Rodoviário de Jequié – arquitetos Yoshiakira Katsuki, Alberto Hoisel e Guarani Araripe, 1965-1967 (foto realizada por Alexandre Prisco, 26 jul 2009)

O Terminal Rodoviário de Itabuna é um pouco maior que o de Jequié, mas muito mais complexo espacialmente. Com planta hexagonal irregular, possui dois pavimentos. O pavimento superior está, na verdade, distribuído em dois níveis e abriga o acesso e os principais espaços de apoio, como bilheteria, salão de espera, lanchonete, três pequenas lojas e sanitários – boa parte deles, contidos em um volume curvo localizado em uma das laterais da edificação.

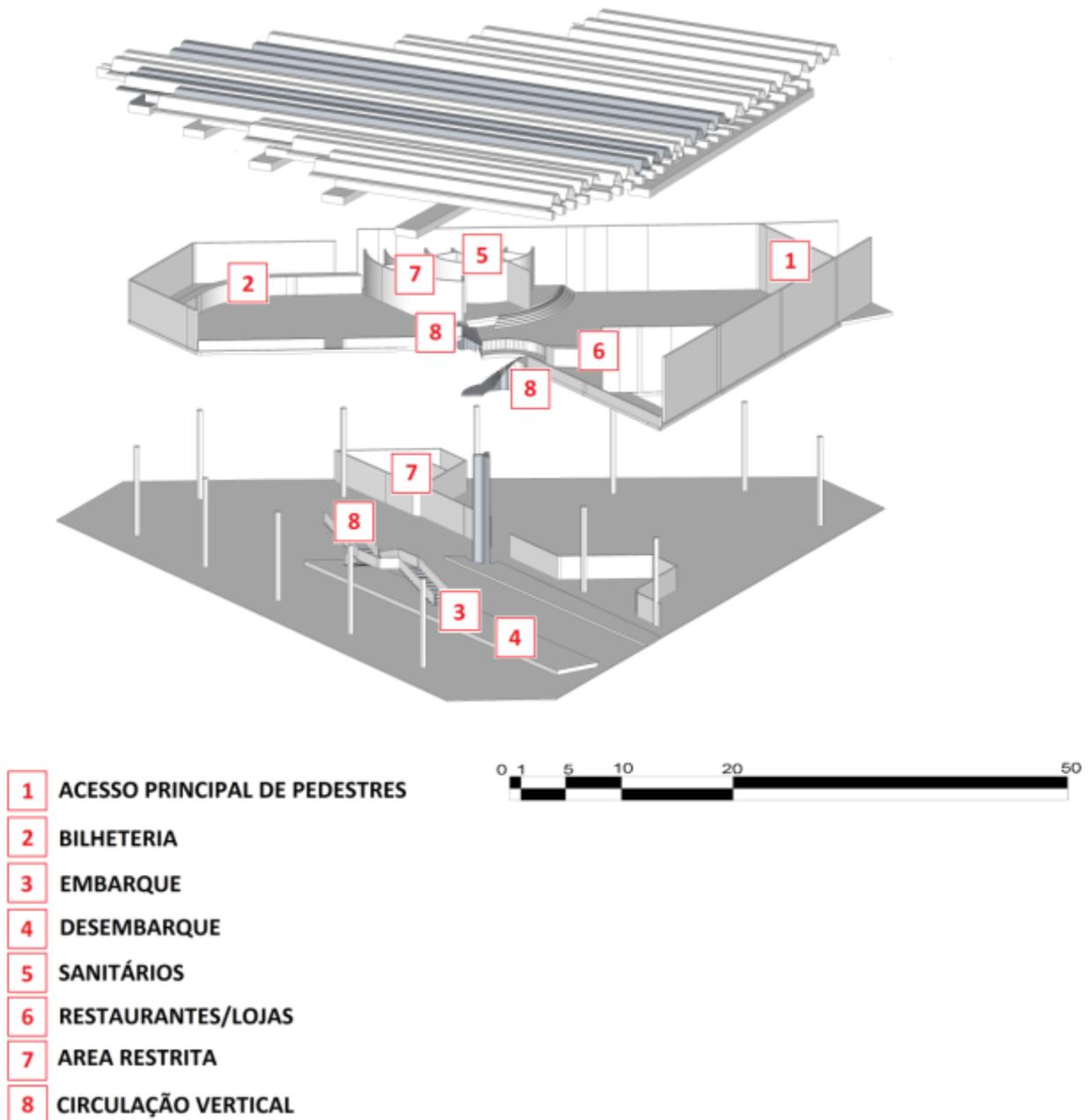


Figura 16 – Perspectiva isométrica explodida do Terminal Rodoviário de Itabuna – arquitetos Yoshiakira Katsuki, Alberto Hoisel e Guarani Araripe, 1965-1967 (Fonte: elaboração dos autores)



Figura 17 – Vista geral externa do Terminal Rodoviário de Itabuna – arquitetos Yoshiakira Katsuki, Alberto Hoisel e Guarani Araripe, 1965-1967 (Foto realizada pelo autor, 30 out 2008)

O acesso do usuário ao pavimento inferior, onde ocorrem o embarque e o desembarque nos ônibus, ocorre através de uma escada em concreto aparente, que se inicia com um único lance e, após o patamar, se bifurca em dois – uma solução menos funcional que formalmente exuberante. A cobertura é formada por telhas metálicas trapezoidais apoiadas em estrutura de pilares e vigas em concreto aparente. As vigas correspondentes aos lados maiores do hexágono avançam em balanço, resultando em terminações de grande expressividade que marcam os acessos ao terminal.



Figura 18 – Vista da escada interna do Terminal Rodoviário de Itabuna – arquitetos Yoshiakira Katsuki, Alberto Hoisel e Guarani Araripe, 1965-1967 (Foto realizada pelo autor, 30 out 2008)

O Terminal Rodoviário de Feira de Santana é o maior das três estações rodoviárias projetadas pelo trio de arquitetos e nele, assim como nas estações de Jequié e Itabuna, a estrutura foi executada em pilares e vigas de concreto aparente. A cobertura possui duas águas assimétricas em telhas metálicas trapezoidais, com calha central. As vigas e a calha, ambos de concreto aparente, se projetam em direção à via de acesso.



Figura 19 – Terminal Rodoviário de Feira de Santana – arquitetos Yoshiakira Katsuki, Alberto Hoisel e Guarani Araripe, 1965-1967 (Foto realizada pelo autor, 16 out 2008)

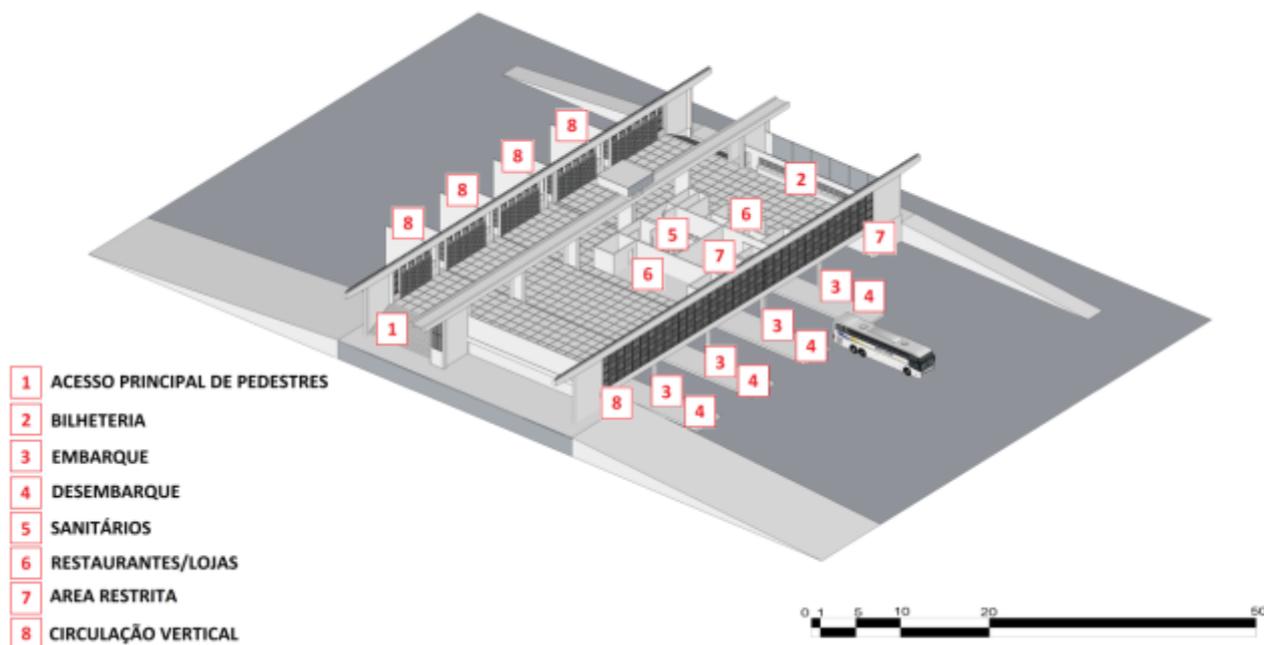


Figura 20 – Perspectiva isométrica explodida do Terminal Rodoviário de Feira de Santana – arquitetos Yoshiakira Katsuki, Alberto Hoisel e Guarani Araripe, 1965-1967 (Fonte: elaboração dos autores)

Assim como no Terminal Rodoviário de Itabuna, o edifício possui dois pavimentos, sendo o superior aquele de acesso e onde estão localizados o salão de espera, as bilheterias, o restaurante, as lojas, os sanitários e todos os demais espaços de apoio. No nível inferior, correspondente ao térreo, encontram-se quatro pistas de ônibus e as respectivas plataformas de embarque e desembarque. Conectando os dois níveis, quatro escadas independentes contidas em volumes prismáticos fechados de concreto aparente, dão acesso diretamente a cada uma das quatro plataformas de embarque/desembarque. A adoção dessa solução em que acesso de público e espaços de apoio estão localizados em um pavimento acima da área de embarque e desembarque resultou na elevação do nível de acesso e de serviços e na consequente criação de um desnível entre esses espaços e o tecido urbano circundante, que teve que ser resolvido com escadas e rampas.

Além da utilização do concreto aparente e da expressividade estrutural, que de resto serão características também das estações rodoviárias de Salvador e Aracaju que analisaremos a seguir, os terminais rodoviários de Jequié, Itabuna e Feira de Santana possuem ainda outra importante característica em comum: a incorporação de murais em azulejos ou pastilhas cerâmicas de autoria do artista plástico paranaense Lênio Braga⁶.



Figuras 21 e 22 – Trechos do painel de azulejos do artista plástico Lênio Braga, datado de 1967, localizado na parede externa dos sanitários do Terminal Rodoviário de Feira de Santana, retratando a cultura popular nordestina (Fotos realizadas pelo autor, 16 out 2008)⁷

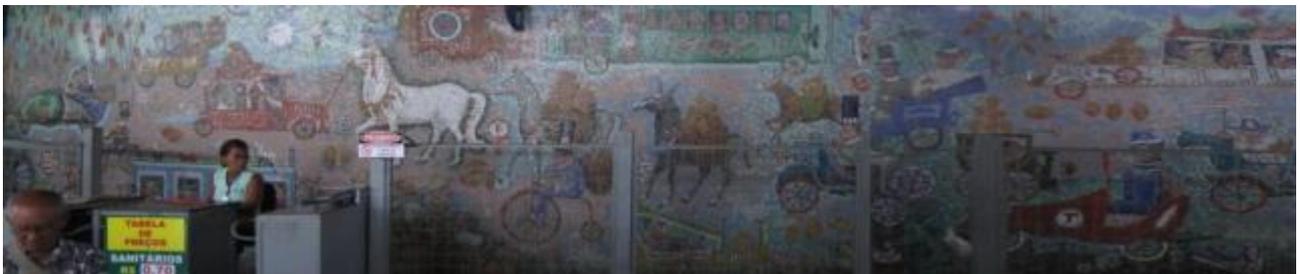


Figura 23 – Trecho do painel em pastilhas vitrificadas do artista plástico Lênio Braga, datado de 1967, localizado na parede externa dos sanitários do Terminal Rodoviário de Itabuna (Fotos realizadas pelo autor, 30 out 2008)



Figura 24 – Trecho do painel em pastilhas vitrificadas do artista plástico Lênio Braga, datado de 1966, localizado na parede externa dos sanitários do Terminal Rodoviário de Jequié (Fotos realizadas por Alexandre Prisco, 26 jul 2009)

As outras duas estações rodoviárias que analisaremos, construídas já na década de 1970, inserem-se em um período em que, como vimos, a arquitetura brutalista já passara a ser adotada

como estética oficial do Estado e foram ambas projetadas por um dos mais atuantes e produtivos escritórios de arquitetura da Bahia à época, Berbert & Peixoto.⁸

A Estação Rodoviária Armando Viana de Castro, em Salvador, foi projetada em 1971 e inaugurada em 1974 e, junto com empreendimentos privados como os loteamentos Caminho das Árvores (1973) e Itaigara (1976) e o Shopping Center Iguatemi (1975) e com obras públicas como a Avenida Luiz Viana Filho (Avenida Paralela), aberta ao tráfego em 1971, e o Centro Administrativo da Bahia, inaugurado em 1972, teve um papel fundamental na constituição de uma nova centralidade urbana em Salvador.



Figura 25 – Estação Rodoviária Armando Viana de Castro, em Salvador – arquitetos Emmanuel Berbert e José Álvaro Peixoto, 1971-1974 (Fonte: Centro de Documentação e Referência da Odebrecht)

A planta da Estação Rodoviária Armando Viana de Castro possui um núcleo central em forma de dodecágono irregular, com um pé direito duplo, e um anel periférico formado por quatro alas laterais suavemente curvas, com pé direito simples. A lateral sul do anel periférico abriga o acesso dos usuários, enquanto a lateral oeste contém a plataforma de desembarque e as laterais norte e leste correspondem às plataformas de embarque. No ponto central do edifício, no pavimento térreo, encontra-se o restaurante, que possuía originalmente um gigantesco balcão curvo, e no mezanino – único trecho da edificação que não fica implantado diretamente sobre o solo – foram instaladas as bilheteria, em uma solução pouco racional que obriga praticamente todos os usuários a dirigirem-se ao mezanino, acessível somente por três escadas de porte reduzido. Os sanitários, lojas e demais serviços situam-se na periferia do dodecágono.

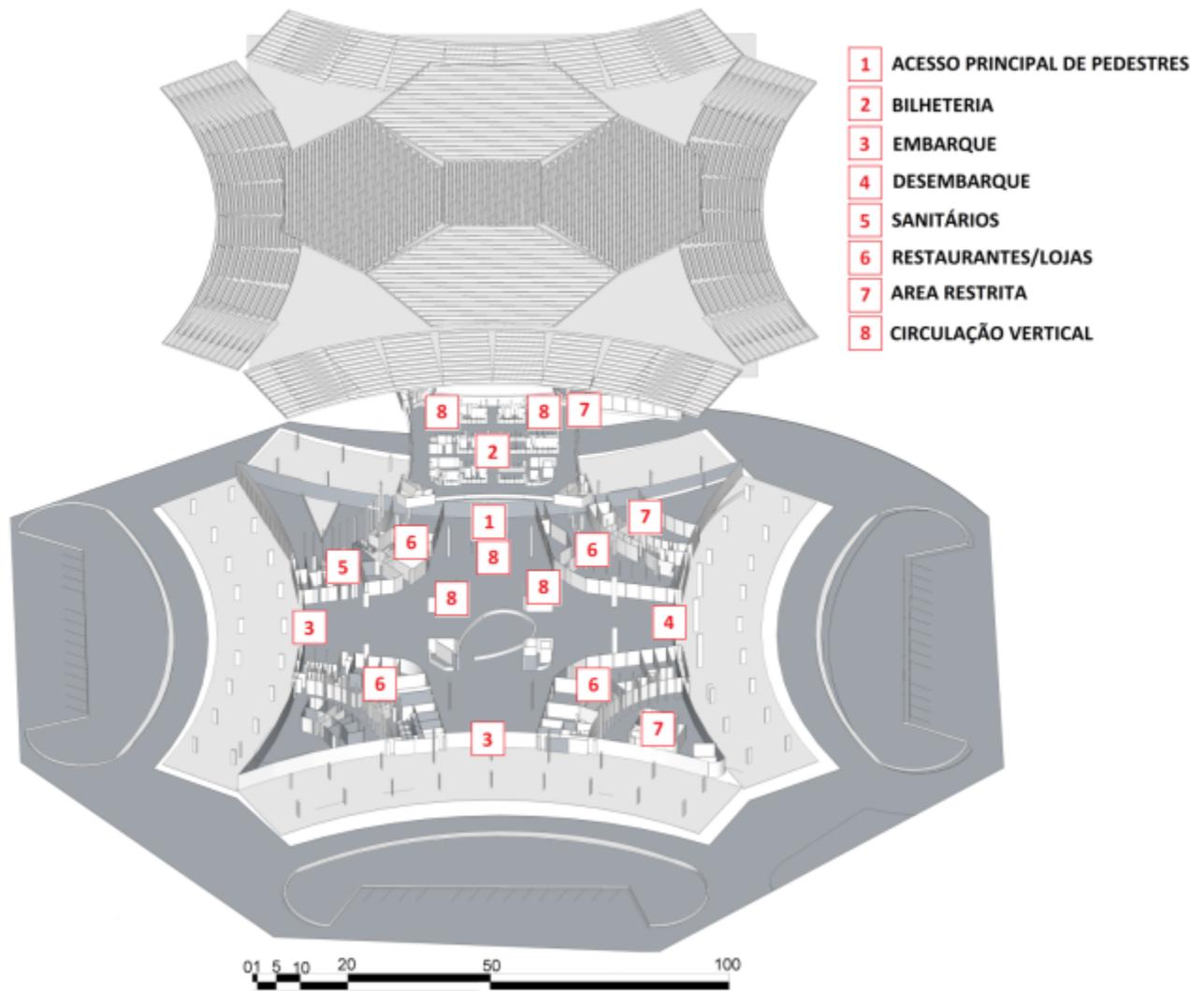


Figura 26 – Perspectiva isométrica explodida da Estação Rodoviária Armando Viana de Castro, em Salvador – arquitetos Emmanuel Berbert e José Álvaro Peixoto, 1971-1974 (Fonte: elaboração dos autores)

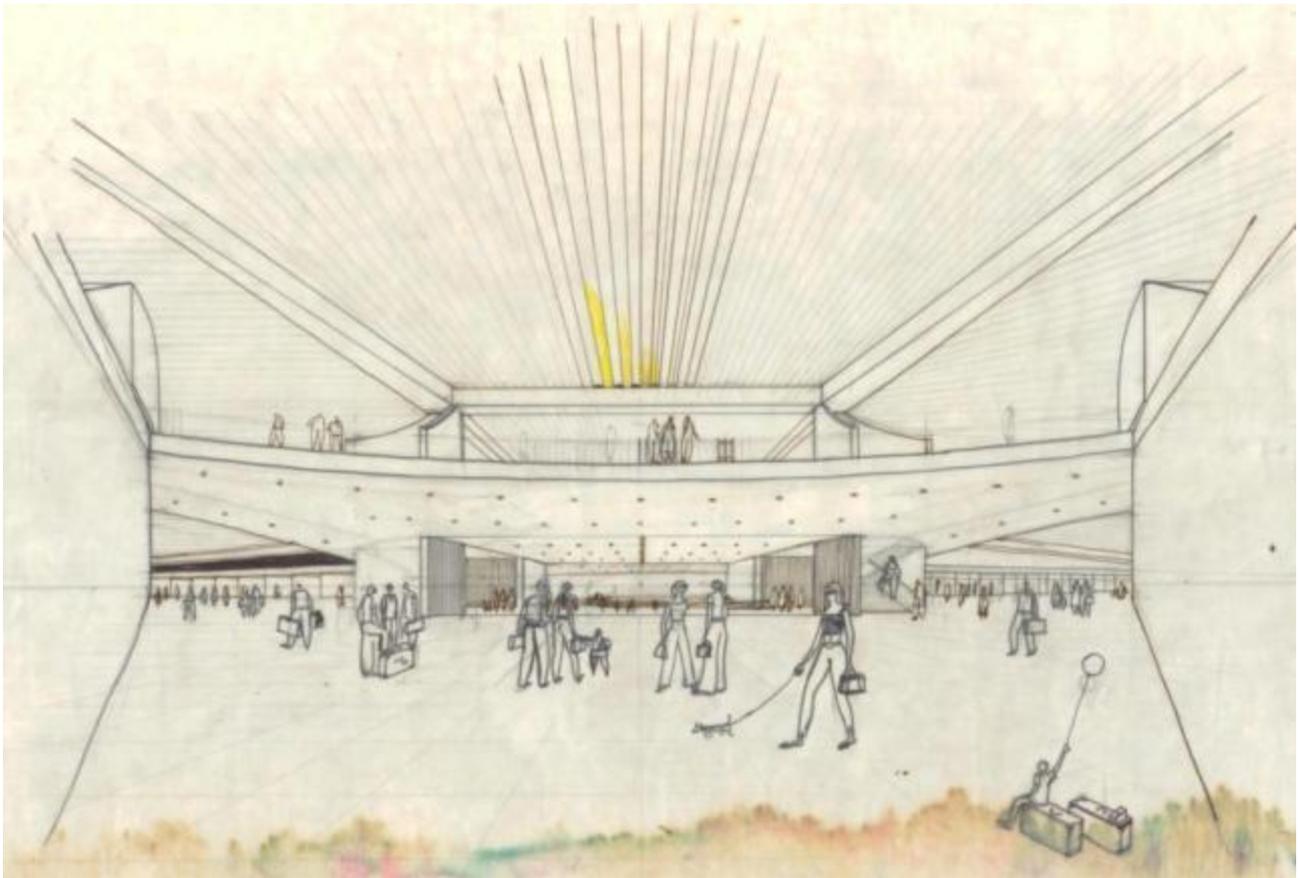


Figura 27 – Perspectiva interna do núcleo central e do mezanino da Estação Rodoviária Armando Viana de Castro, em Salvador – arquitetos Emmanuel Berbert e José Álvaro Peixoto, 1971-1974 (Fonte: acervo do arquiteto José Álvaro Peixoto, Mapoteca da FAUFBA)

A estrutura em concreto aparente da Estação Rodoviária de Salvador não possui a mesma elegância que os Berbert e Peixoto alcançariam alguns anos depois no Terminal Rodoviário José Rollemberg Leite, em Aracaju, projetado e construído entre 1976 e 1977.



Figura 28 – Terminal Rodoviário José Rollemberg Leite, em Aracaju – arquitetos Emmanuel Berbert e José Álvaro Peixoto, 1976-1977 (Fonte: <http://3bp.blogspot.com>)

A estação da capital sergipana possui uma planta em cruz assimétrica: as alas sudeste – a mais longa de todas – e noroeste abrigam as plataformas de embarque e de desembarque, enquanto as alas nordeste e sudoeste, que possuem a mesma dimensões, abrigam respectivamente o acesso e as áreas de apoio (bilheteria, lojas e restaurante). Somente o trecho central, onde as quatro alas se conectam, e a ala sudoeste possuem um mezanino. Devido à declividade do terreno, o acesso e a ala nordeste do terminal se situam em um nível mais alto que as demais alas e, portanto, intermediário com relação aos dois níveis do trecho central e da ala sudoeste. Assim, uma larga rampa central desce do grande saguão de acesso da ala nordeste em direção às plataformas de embarque e desembarque das alas sudeste e noroeste e às lojas situadas na ala sudoeste, ladeada por duas rampas de menor largura que sobem do saguão de acesso em direção às bilheteria e lojas do mezanino. Foi criado, assim, um *promenade architecturale* que permite a apreensão do edifício em sua totalidade pelo usuário que o adentra. O acesso ao mezanino se dá também por uma escada localizada na extremidade oposto da ala sudoeste.

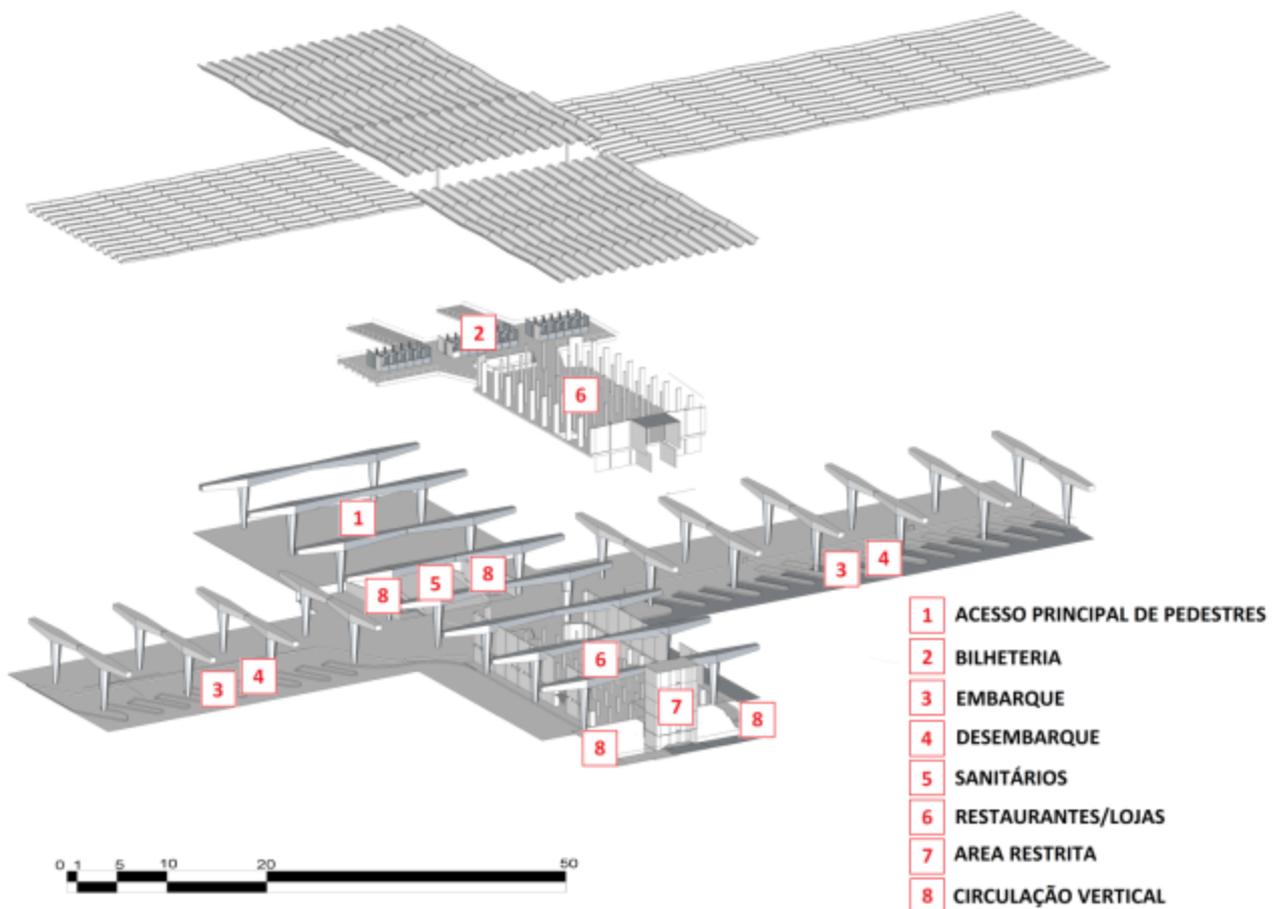


Figura 29 – Perspectiva isométrica explodida do Terminal Rodoviário José Rollemberg Leite, em Aracaju – arquitetos Emmanuel Berbert e José Álvaro Peixoto, 1976-1977 (Fonte: elaboração dos autores)

O aspecto mais relevante do projeto do Terminal Rodoviário de Aracaju, contudo, é a expressividade dos pórticos em concreto aparente que sustentam a cobertura da edificação. Tantas as vigas quanto os pilares possuem seção variável, e a esbelteza da base dos pilares, em relação com seus topos, garantem uma sensação de leveza ao conjunto.



Figura 30 – Vista interna do Terminal Rodoviário José Rollemberg Leite, em Aracaju – arquitetos Emmanuel Berbert e José Álvaro Peixoto, 1976-1977 (Fonte: www.ozildoalves.com.br)

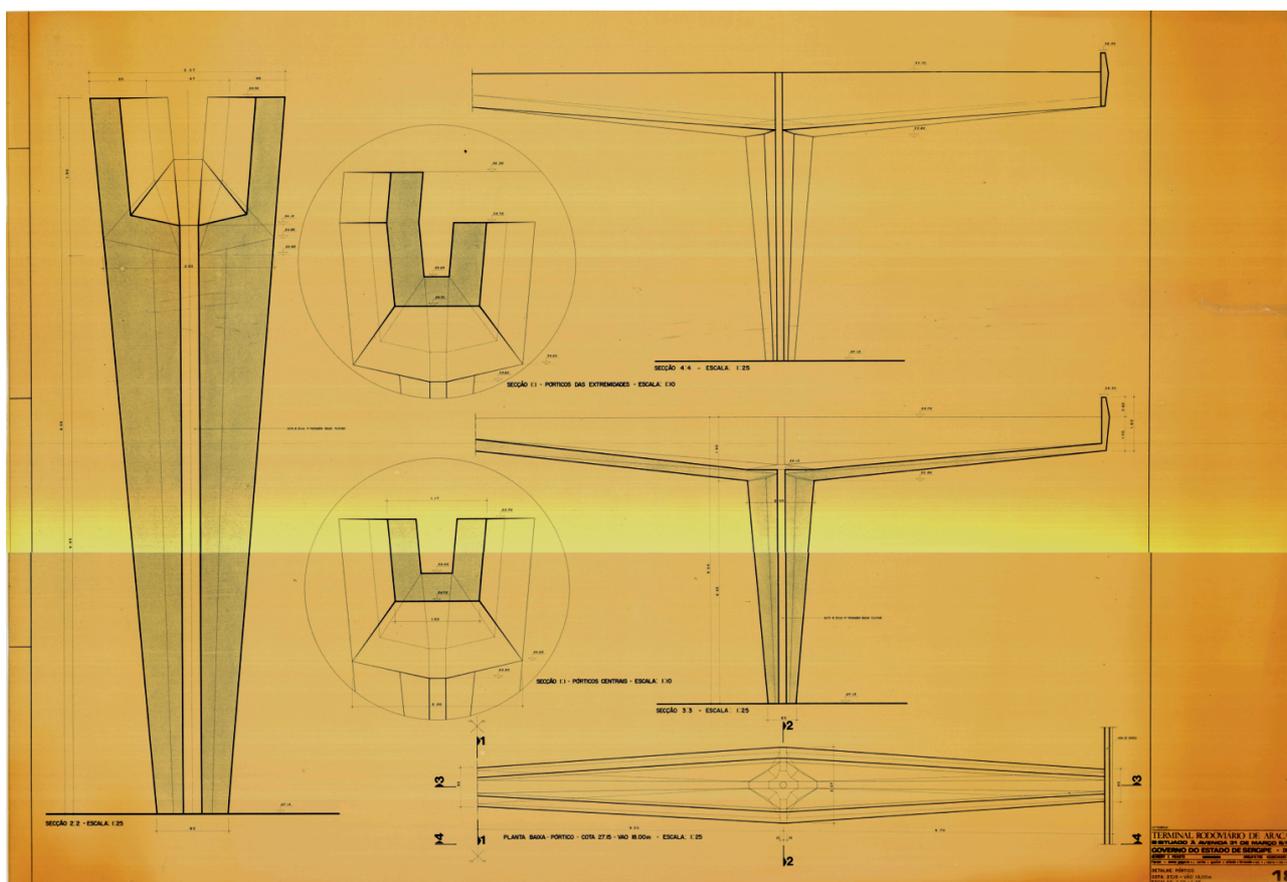


Figura 31 – Prancha do projeto original do Terminal Rodoviário José Rollemberg Leite, em Aracaju com detalhes dos pórticos centrais – arquitetos Emmanuel Berbert e José Álvaro Peixoto, 1976-1977 (Fonte: acervo do arquiteto José Álvaro Peixoto, mapoteca da FAUFBA)

A elegância da solução estrutural em pórticos em concreto aparente do Terminal Rodoviário José Rollemberg Leite, em Aracaju, se assemelha àquela obtida em outra estação rodoviária construída

em outra capital nordestina exatamente no mesmo período: o Terminal Rodoviário Severino Camelo, em João Pessoa, projeto do arquiteto paraibano Glauco Campello.

Segundo Germana Rocha, “a estrutura formal arquitetônica do terminal [paraibano] constitui-se, basicamente, de uma esplanada desenvolvida em três níveis, que se acomodam à inclinação do terreno, envolta por uma extensa cobertura plana que confere horizontalidade à obra” (ROCHA, 2012, p. 199). Para ela, a “base da edificação em níveis interligados por rampas, aliada ao partido longitudinal adotado, facilita a distribuição linear dos diversos setores, permitindo a apreensão rápida e geral do espaço do Terminal pelo usuário quando este chega à área de embarque” (ROCHA, 2012, p. 202). Germana observa ainda que o Terminal Rodoviário Severino Camelo “é um dos melhores exemplos, na cidade de João Pessoa, de uma arquitetura em que sua dimensão estética encontra força e autenticidade no potencial expressivo da estrutura portante” (ROCHA, 2012, p. 206). As palavras de Germana Rocha sobre a estação rodoviária da capital paraibana aplicam-se com rigorosa precisão ao terminal rodoviário aracajuense.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Além de demonstrarmos a presença marcante do brutalismo na arquitetura baiana dos anos 1960 e 1970, com exemplos significativos espalhados por todo o Estado e tendo mesmo chegado a ser a linguagem adotada pelas principais obras oficiais, parece-nos importante registrar o emprego do brutalismo nos principais terminais rodoviários projetados por arquitetos baianos para diversas cidades baianas – e para a capital sergipana –, contribuindo na difusão dessa estética arquitetônica.

A intrínseca relação, nos cinco projetos apresentados, entre solução estrutural e forma arquitetônica, seja pela configuração volumétrica dos elementos estruturais, seja pela expressividade do concreto aparente, ultrapassa o aspecto utilitário dessas edificações como terminais de transporte e as converte em espaços de qualidade estética e urbana indiscutível. No caso específico dos terminais rodoviários de Feira de Santana, Itabuna e Jequié, a presença de painéis artísticos integrados da qualidade daqueles produzidos por Lênio Braga entre 1966 e 1967, reforça esse caráter artístico e cultural de espaços tão cotidiana e mundanamente utilizados.

Por fim, é preciso lembrar que, além de representarem, para muitos, a porta de entrada das cidades em que se situam, os terminais rodoviários passaram a se constituir também, como lembra Hugo Segawa, em “local de vivência e lazer, lugar de encontro para a população da cidade, oferecendo bares, restaurantes e pequeno comércio como atrativos” (SEGAWA, 1998, p. 168), ampliando o alcance de sua arquitetura para além dos usuários dos ônibus intermunicipais.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Andrade, Vânia Hemb Magalhães. A Faculdade de Arquitetura da UFBA: espaço do projeto, espaço da percepção. 1989. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1989.

Andrade Junior, Nivaldo Vieira de. Diógenes Rebouças: multiplicidade e diversidade na produção de um arquiteto baiano. In: Seminário Latino-Americano Arquitetura e Documentação, 2008, Belo Horizonte. **Anais....** Belo Horizonte: Escola de Arquitetura – Universidade Federal de Minas Gerais, 2008 (CD-Rom).

_____. **Arquitetura moderna na Bahia, 1947-1951: uma história a contrapelo.** 2012. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2012.

Andrade Junior, Nivaldo Vieira de; Carvalho, Maria Rosa; Freire, Raquel Neimann da Cunha. O IPHAN e os desafios da preservação do patrimônio moderno: A aplicação na Bahia do Inventário Nacional da Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo Modernos. In: Segre, Roberto; Azevedo, Marlice; Costa, Renato Gama-Rosa; Andrade, Inês El-Jaick. (Org.). **Arquitetura+arte+cidade: um debate internacional.** Rio de Janeiro: Viana & Mosley, 2010, p. 333-348.

Azevedo, Paulo Ormino de. Diógenes Rebouças, um pioneiro modernista baiano. In: Cardoso, Luiz Antônio Fernandes; Oliveira, Olívia Fernandes de (org.). **(Re) Discutindo o modernismo: universalidade e diversidade do movimento moderno em arquitetura e urbanismo no Brasil.** Salvador: Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da UFBA, 1997. p. 187-200.

Bahia. **A Bahia Constrói o seu Futuro sem Destruir o seu Passado.** Salvador: Governo do Estado da Bahia, 1975.

Bruand, Yves. **Arquitetura Contemporânea no Brasil.** São Paulo: Perspectiva, 1981.

Edifícios de apartamentos em Salvador. **Acrópole**, São Paulo, nº 382, p. 14-16, mar 1971.

Fórum de Itabuna. **Acrópole**, São Paulo, nº 315, p. 36-37, mar 1965.

Garcia, Cione Fona. **A Obra de Yoshiakira Katsuki.** 2002. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2002.

Hospital Albert Schweitzer, Bahia. **Acrópole**, São Paulo, nº 366, p. 28, out 1969.

Latorraca, Giancarlo (org., ed.). **João Filgueiras Lima, Lelé.** São Paulo: Instituto Lina Bo e P.M. Bardi, Lisboa: Blau, 1999.

Nery, Pedro Aloisio Cedraz. **Assis Reis: Arquitetura, regionalismo e modernidade.** 2002. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2002.

Rocha, Germana Costa. **O Caráter Tectônico do Moderno Brasileiro: Bernardes e Campello na Paraíba (1970-1980).** 2012. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Centro de Tecnologia – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2012.

Segawa, Hugo. **Arquiteturas no Brasil 1900-1990.** São Paulo: EDUSP, 1998.

Zein, Ruth Verde. **A Arquitetura da Escola Brutalista Paulista 1953-1973.** 2005. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2005.

¹ Entre 2008 e 2009, como arquiteto do quadro do IPHAN, lotado na Superintendência da Bahia. Entre 2009 e 2010, como coordenador da equipe contratada pela Superintendência do IPHAN na Bahia para dar continuidade ao inventário nos municípios de Salvador, Itaparica, Jequié, Paulo Afonso e Vitória da Conquista. Os resultados da primeira etapa do inventário, concluída em 2009, foram apresentados no 8º Seminário Docomomo Brasil, realizado no Rio de Janeiro em setembro de 2009 e publicados nos respectivos anais, além de terem sido transformados em um capítulo do livro “Arquitetura+arte+cidade: um debate internacional”, lançado no ano seguinte (Andrade Junior, Carvalho & Freire, 2010).

² Outros importantes exemplares de arquitetura brutalista foram identificados na Bahia mesmo no início dos anos 1980, como é o caso da Biblioteca Central da Universidade Federal da Bahia – hoje Biblioteca Universitária Reitor Macedo Costa, inaugurada em 1983. Entretanto, neste levantamento optamos por analisar a arquitetura brutalista baiana produzida entre o início dos anos 1960, quando são erguidos os primeiros exemplares, e o final dos anos 1970, quando essa produção se torna hegemônica.

³ Gilberbet Chaves recebeu o título de arquiteto pela Escola de Belas-Artes da Bahia em 1957 e tinha, quando da inauguração do Clube do Trabalhador, em 1962, apenas 35 anos. Paulo Ormino de Azevedo, graduado pela mesma instituição em 1959, tinha, então, 25 anos.

⁴ O japonês Yoshiakira Katsuki, engenheiro-arquiteto pela Universidade Waseda de Tóquio em 1961, chegou ao Brasil em 1962, após colaborar com Kunio Maekawa. Inicialmente trabalhou como desenhista no escritório de Rino Levi, em São Paulo, mas em 1963 se transferiu para a Bahia, onde colaborou até 1965 com os escritórios de Diógenes Rebouças e de Enrique Alvarez e Rodrigo Pontual e, a partir de 1965, montou sociedade com Alberto Hoisel e Guarani Araripe, ambos graduados pela Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia em 1962. Araripe, cerca de dez anos mais velho que Hoisel e Katsuki, já possuía larga experiência na área – dentre outras atividades, já havia sido desenhista, em 1945, do Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador (EPUCS), coordenado por Mário Leal Ferreira, e havia desenvolvido, junto com Hoisel, Carlos Campos e Antônio Calmon de Brito Neto, o projeto de Lina Bo Bardi para o Museu de Arte Moderna da Bahia no Conjunto do Unhão, no início dos anos 1960 (GARCIA, 2002; entrevista concedida por Guarani Araripe ao autor principal deste trabalho em 21 de outubro de 2010).

⁵ Os autores agradecem ao arquiteto Humberto Diniz, Coordenador de Tecnologia da Informação do DERBA, pelo acesso aos arquivos correspondentes à digitalização das plantas originais das rodoviárias de Feira de Santana, Itabuna e Jequiê.

⁶ O painel de Lênio Braga para o Terminal Rodoviário de Feira de Santana foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia (IPAC) em 2001 (Decreto nº 8.042, de 1º de outubro).

⁷ As fotografias dos painéis artísticos dos terminais rodoviários de Feira de Santana, Itabuna e Jequiê foram planejadas com o auxílio do software PhotoModeler Scanner e sua montagem após a planificação foi realizada com os softwares Adobe PhotoShop CS e PhotoFilter Studio. Os autores agradecem à Profa. Natalie Groetelaars, do Laboratório de Computação Gráfica Aplicada à Arquitetura (LCAD) da FAUFBA, pela colaboração na planificação e montagem das imagens desses painéis.

⁸ O escritório Berbert & Peixoto Arquitetos Associados foi criado em 1954 pelos arquitetos Emmanuel Berbert e José Álvaro Peixoto, formados pela Escola de Belas Artes da UFBA no ano anterior. Até sua dissolução, o escritório Berbert & Peixoto elaborou mais de uma centena de projetos residenciais, comerciais, industriais e urbanísticos construídos em diversas cidades da Bahia, de Sergipe e de Pernambuco, com destaque para o Edifício Bráulio Xavier, na Praça Castro Alves, a ampliação do Hospital Português, na Graça, a nova sede do jornal A Tarde, no Caminho das Árvores, e mais de uma dezena de edifícios de escritórios no bairro do Comércio, além das estações rodoviárias de Salvador e Aracaju.