

Autores: **Mariana Vilela Del Acqua e José Artur D'Aló Frota**

Unidade Acadêmica: Faculdade de Artes Visuais – UFG.

Email: [mariana\\_delacqua@hotmail.com](mailto:mariana_delacqua@hotmail.com)

Palavras-Chave: história da arquitetura e da cidade; arquitetura moderna; Goiânia; memória e cidade; Paulo Mendes da Rocha; documentação

# Terminal Rodoviário de Goiânia

**O abandono da memória e a caracterização do espaço.**



revisado pelo orientador

Orientanda: Mariana Vilela Del Acqua

Orientador : José Artur D'Aló Frota

## **Introdução:**

O projeto urbanístico de Goiânia, realizado pelo arquiteto e urbanista carioca Atilio Correia Lima no início da década de 1930, teve como objetivo principal a criação de uma cidade moderna, capaz de suprir as deficiências do superado espaço urbano da antiga capital, Vila Boa, além de atender às necessidades físicas e representativas de um país que então começava o processo de modernização e expansão demográfica para o interior.

No entanto, a consolidação da experiência moderna em Goiânia iria ocorrer especialmente entre 1950 e 1970, quando a cidade cresce e se expande horizontalmente, passando por uma série de transformações estruturais, fortemente impulsionadas pela construção de Brasília. Este momento coincide com a maturidade do movimento moderno em arquitetura no Brasil, respaldado tanto por realizações urbanísticas emblemáticas, como Brasília, quanto por edificações de alta qualidade associadas as chamadas “Escola Carioca” e “Escola Paulista”.

Uma das principais influências modernistas durante este período foi a do arquiteto Paulo Mendes da Rocha. Ligado a “Escola Paulista”, suas obras apresentam um caráter arrojado e uma marcada preocupação com a contextualização urbana. Em Goiânia, suas primeiras obras coincidem com os primeiros anos de sua carreira profissional: a nova sede do Jóquei Clube de Goiás (1962) e a casa Bento Odilon Moreira (1963). O Estádio Serra Dourada (1975) e o Terminal Rodoviário (1984), foram obras desenvolvidas nas décadas de 1970 e 1980, caracterizadas por serem grandes estruturas de carácter urbano e público.

A partir desses pressupostos, sempre presentes no trabalho do arquiteto, espera-se uma relação saudável entre a obra e a cidade. Porém, esta questão não se apresenta de forma tão clara no processo de apropriação destes edifícios ao longo do tempo. Se as propostas foram, e seguem, em muitos casos, sendo inovadoras em seu tempo, a compreensão destes contextos parece e haver se modificado, pela análise que podemos hoje realizar do modo de apropriação atual destes edifícios.

A Casa Bento Odilon Moreira foi completamente descaracterizada, sendo transformada em agência bancária.

O Jóquei Clube encontra-se em péssimo estado de conservação e sofreu inúmeras alterações que modificaram completamente o contexto ali proposto, estando atualmente em sério risco de total descaracterização ou mesmo demolição. O Terminal Rodoviário é um dos maiores exemplos de descaracterização de um edifício, sendo profundamente transformado para atender a questões comerciais. Modificaram-se profundamente as relações de um edifício de carácter eminentemente público, para um uso predominantemente privado.

O entorno do Estádio Serra Dourada não foi devidamente respeitado, já que ali foi construído outro edifício que acabou por prejudicar a relação do Estádio com o contexto que o cerca.

Os espaços propostos por Paulo Mendes da Rocha encontram-se hoje desprovidos da memória e das características que justificavam o porte monumental da maior parte destes projetos.

O Terminal Rodoviário de Goiânia, objeto de estudo desta pesquisa, foi construído no início da década de 1980, devido a incapacidade do Antigo Terminal (localizado do Lago das Rosas e onde atualmente funciona o Batalhão do Corpo de Bombeiros) atender à demanda de passageiros decorrente do processo de crescimento demográfico de Goiânia, desde a década de 1960. O projeto do novo terminal baseava-se em uma grande e arrojada estrutura de concreto armado aparente, cujas vigas e pilares, combinadas com estruturas secundárias de treliças planas metálicas, compunham com as plataformas de embarque e as rampas de circulação, uma interessante composição entre cheios e vazios, entre o sutil e o marcante, originando uma edificação monumental no seu caráter essencialmente urbano. Nas plataformas, ocorria a interação daqueles que chegavam com aqueles que partiam, atribuindo ao edifício certo caráter pessoal, para aqueles que o frequentavam.

Após a reforma e a conseqüente descaracterização do projeto original, essas memórias foram perdidas e o caráter “evocativo” ou “afetivo” que o edifício poderia apresentar no imaginário da população local, deu lugar a inúmeras lojas e demais estabelecimentos comerciais.

Uma das questões centrais da arquitetura contemporânea é, justamente, sua relação com a história e os problemas relativos ao seu significado e expressão cultural. Entendemos a história como uma complexa topografia. Assim, partimos de um ponto de vista que compreende a história como uma questão transitiva para a ação; uma questão que interessa a todos quantos tratem de basear sua própria prática em racionalizações. Uma visão de história que incorpore o pensamento sincrônico e que nos situa em disposição de contemplar a *história como presente*, conforme propõe Lévi-Strauss.

Segundo Martí Arís, ao nos vincularmos ao pensamento sincrônico surgem dois conceitos básicos: lugar e memória.

No lugar se sobrepõem e convivem os diversos sedimentos históricos que o tempo decanta no espaço. O conceito de espaço é o que permite experimentar simultaneamente a presença de todos estes sentimentos. (...) Se o lugar, é uma condensação da história em um espaço objetivo, pode-se dizer que a memória é uma condensação da história na experiência pessoal. (MARTÍ ARÍS, 1999, p.32)

O pensamento sincrônico, confrontado com a herança do passado, não trata de subestimá-la nem tão pouco reverenciá-la, senão de desvelar seu presente, convertendo-a em parte substancial do projeto.

Por outro lado, a cidade é uma obra coletiva produto da superação diatética de aportações diversas. Entender o processo de produção destes espaços, que vai além do projeto e da própria construção, estendendo-se à sua apropriação, manutenção e vigência ao longo do tempo, é fundamental para entender o sentido e a historicidade da obra: sua relação com o contexto material e cultural (a cidade e seus usuários) e em sua importância na memória coletiva da sociedade.

### **Objetivos:**

A pesquisa suporte, “Paisagens desoladas: quatro máscaras de concreto em deriva”, tem por objetivo avaliar determinados aspectos do relacionamento obra-contexto na cidade contemporânea – aqueles relacionados à construção da paisagem e do lugar modernos–, tendo como base as obras de Paulo Mendes da Rocha em Goiânia.

Esta pesquisa contribuiu na identificação de histórias narradas a respeito de um destes edifícios, o Terminal Rodoviário de Goiânia, a partir do resgate da documentação existente sobre seu processo de projeto, construção e apropriação e da coleta de depoimentos orais a este respeito. Portanto, seu objetivo principal foi a compreensão deste processo de produção enquanto transformador do espaço urbano e edificado e o resgate de sua memória.

Os objetivos específicos da pesquisa visam complementar o levantamento da documentação existente sobre o projeto, a construção e a apropriação do edifício (desenhos, fotografias, relatórios técnicos e pareceres, dentre outros); contribuir na identificação dos atores envolvidos no processo de execução dos projetos e construção da obra (políticos, administradores, arquitetos, engenheiros, técnicos e operários) e contribuir no levantamento de novos dados sobre a história do edifício a partir de relatos orais dos atores ainda vivos (pessoas envolvidas com o processo de projeto, construção e apropriação do edifício).

### **Metodologia:**

O foco da pesquisa foi a compreensão do processo de produção do edifício –projeto, construção e apropriação–, sua história, e o resgate de sua memória. Para possibilitar essa tarefa, o texto base utilizado foi “PAISAGENS DESOLADAS. Quatro Máscaras de Concreto em Deriva”, de Eline Maria Moura Pereira Caixeta e José Artur D’Aló Frota, que deu origem a pesquisa, levantando uma série de questões relacionadas a participação de Paulo Mendes da Rocha na construção do espaço moderno urbano na cidade de Goiânia, após a inauguração de

Brasília. Os seguintes autores: Carlos Martí Arís, Hélio Piñon, Roberto Converti, também se constituíram em aporte teórico fundamental à investigação.

O primeiro discute a história como modo de entender o presente, apresentando uma análise bastante didática sobre as distintas maneiras de interpretar a história. O segundo aborda a dialética entre *projeto e história*, *lugar e tempo*, e *arquitetura e patrimônio*; enfocando os componentes econômico, afetivo e artístico como postos-chave para a compreensão da problemática do patrimônio arquitetônico. O terceiro enfoca a questão das *mutações e transformações* que naturalmente ocorrem na estrutura urbana das cidades e a questão da *permanência* e das *diversidades* neste contexto de transformação.

O contato do aluno com o objeto de estudo buscou ser realizado por meio de pesquisa de campo composta pelas seguintes ações: levantamento da documentação e do material gráfico e iconográfico a respeito da edificação; realização de entrevistas com as pessoas envolvidas com o processo de projeto, construção e apropriação do edifício; digitalização e organização das imagens e dos dados levantados; reprodução dos desenhos encontrados, utilizando escala gráfica, para fins de publicação e a transcrição das entrevistas.

A intenção foi criar um dossiê completo sobre o edifício, a ser disponibilizado, por meio digital, ao público interessado. Este dossiê consta de uma ficha técnica com as seguintes informações: dados de identificação da obra; situação da edificação na cidade; data do projeto e da construção; autores do projeto arquitetônico e dos projetos complementares; agentes envolvidos na construção; síntese das informações históricas coletadas; dados técnicos do projeto; dados sobre o processo de construção; desenhos e fotografias.

O levantamento de dados foi feito por meio de consultas em acervos públicos e privados e da aplicação de entrevistas abertas e semiestruturadas, de acordo com as normas estabelecidas pelo Comitê de Ética desta Universidade, a profissionais que participaram do processo de projeto, construção e apropriação dos edifícios (arquitetos, engenheiros, técnicos, funcionários e administradores).

Os acervos consultados foram: biblioteca da SEPLAN, acervo de plantas da SEPLAN, acervo de projetos da AGEPEL, mapoteca da AGETOP, acervo de documentos e imagens do Arquivo Histórico de Goiânia, acervo de imagens do Museu da Imagem e do Som de Goiânia e acervos particulares de outros atores envolvidos com a história do edifício.

## **Resultados:**

Os resultados obtidos foram originados do recolhimento, da análise e da interpretação de um expressivo material documental, que no entanto apresentaram algumas lacunas. Normalmente os arquivos públicos ou mesmo privados no país, são quase inexistentes ou então, atuam de forma precária, sem uma infraestrutura adequada. A pesquisa revelou um material documental expressivo, que se ampliou com a realização de entrevistas e a incorporação de elementos iconográficos e gráficos que contribuíram significativamente para iniciar um processo de análise formal gráfica do Terminal Rodoviário de Goiânia, auxiliando também no preenchimento da ficha anexa (Ficha de Cadastro do IPHAN/Projeto de Extensão “Arquitetura Modernista em Goiás”). Nos arquivos e documentos pesquisados não foram encontrados elementos suficientes que possibilitassem a reprodução dos desenhos técnicos do edifício.

No que diz respeito à documentação, foram identificados e coletados os seguintes materiais de base:

- monografia de Míriam de Paula intitulada **Terminal Rodoviário de Goiânia**, originalmente apresentada no Curso de Arquitetura da Universidade Católica de Goiás em julho de 1986 e na qual constam esquemas explicativos, imagens, desenhos e informações sobre o contexto e a construção;
- reportagem sobre o Terminal Rodoviário de Goiânia intitulada: **“Rodoviária de Goiânia, uma aula de Engenharia e Arquitetura”**, de autoria de Rubens de ALMEIDA e publicada no periódico **A construção**, São Paulo, ps. 8-10, em junho de 1986. Neste artigo são destacados os principais aspectos construtivos, destacando as decisões projetuais e profissionais dos envolvidos na concepção do projeto e na construção do Terminal;
- fotografias do acervo pessoal de Edson Ponsiano Trevensol;
- fotografias do acervo pessoal do arquiteto José Artur D’Aló Frota;

No que diz respeito às entrevistas, foram procurados aqueles que de alguma forma relacionaram-se à obra ou possuíam vínculo com Paulo Mendes da Rocha, podendo assim, expor suas memórias e impressões sobre o trabalho do arquiteto e sobre o Terminal Rodoviário, especificamente.

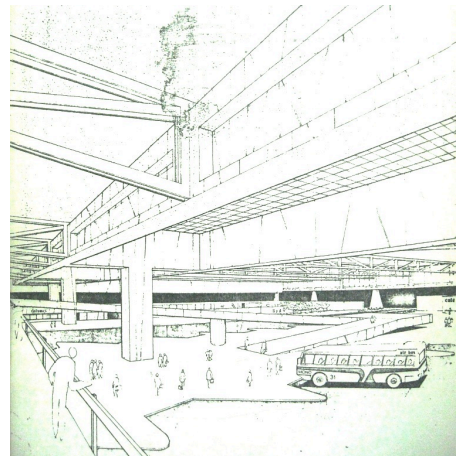
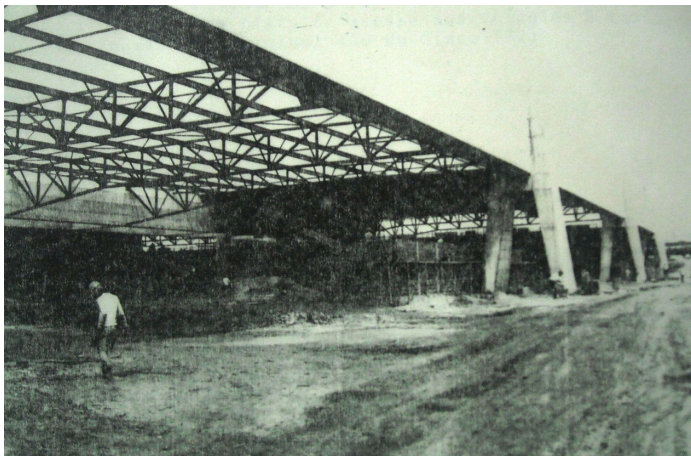
Foram realizadas entrevistas com: Edson Ponsiano Trevensol, engenheiro responsável pela obra do Terminal e conhecedor de diversos detalhes estruturais do edifício, sendo um importante personagem no seu processo de construção; Luis Fernando Teixeira (Xibiu), arquiteto formado pela Universidade de Brasília, tendo trabalhado com Paulo Mendes na obra

do Terminal Rodoviário de Goiânia e na recente intervenção realizada no Estádio Serra Dourada; Arnaldo Mascarenhas Braga, arquiteto ligado a Paulo Mendes, devido à proximidade existente entre a família de ambos; Bento Odilon, proprietário da residência projetada por Paulo Mendes e que atualmente abriga uma agência comercial do Banco do Brasil e Azor Henrique de Mendonça Ferro, arquiteto, professor no curso de Arquitetura e Urbanismo da PUC-GO e amigo pessoal de Paulo Mendes da Rocha.

Quanto ao processo utilizado para estabelecer as premissas arquitetônicas e funcionais do edifício e de seu entorno, a expectativa era gerar uma maquete eletrônica do conjunto edificado, de forma a possibilitar a análise da proposta original, decompondo as etapas do processo de implantação da edificação. Este objetivo se viu frustrado pela dificuldade de obtenção, até o momento, dos dados planimétricos do projeto.

### **Discussão**

O material de documentação levantado foi importante na medida em que permitiu uma maior compreensão global do contexto em que se desenvolveu o projeto do Terminal, que não pode ser obtida em visita ao edifício atual, dado seu estado de descaracterização. Assim, imagens, desenhos e esquemas explicativos do projeto original são essenciais para possibilitar àqueles que não recordam, ou não frequentaram o edifício, um modo de concebê-lo mentalmente e, a partir daí, compreender o espaço e a intenção do arquiteto ao projetá-lo.

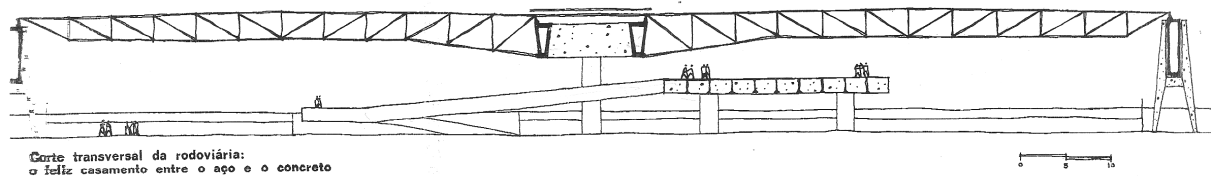


**Fonte:** PAULA, Mírian. **Terminal Rodoviário de Goiânia.** MONOGRAFIA, Universidade Católica de Goiás, Goiânia, julho, 1986.

As imagens e informações presentes na monografia de Mírian de PAULA intitulada **Terminal Rodoviário de Goiânia** e originalmente apresentada no curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Católica de Goiás em 1986, ilustram com desenhos originais o espaço concebido pelo arquiteto na idealização do edifício, bem como o processo construtivo



e os motivos que levaram então à criação do Terminal. A monografia é particularmente expressiva na medida em que se constitui em um produto contemporâneo a construção do edifício e, portanto, ilustra este momento “histórico”.



**Fonte:** ALMEIDA, Rubens de. **Rodoviária de Goiânia, uma aula de Engenharia e Arquitetura. A construção**, São Paulo, p. 8-9, junho 1986.

“Rodoviária de Goiânia, uma aula e Engenharia e Arquitetura”, de autoria de Rubens de ALMEIDA, é um artigo publicado em junho de 1986, no periódico **A construção**, de São Paulo (ps 8- 10). O título do artigo em si é muito expressivo no sentido de estabelecer a importância deste projeto, seja como artefato técnico – a aula de engenharia, seja como marco expressivo do desenvolvimento do país naquele momento, pautado pelo avanço dos grandes terminais rodoviários que atuavam como verdadeiros portais monumentais de entrada das cidades. Nele, são expostos as soluções técnicas e os materiais mais expressivos utilizados, como o concreto armado aparente (típico elemento de formalização da Escola Paulista) e a estrutura de aço, simbolizando uma simbiose entre técnica e modernidade. A utilização de estrutura metálica na cobertura e o emprego do aço em conjunto com concreto, foram afirmações que deram grande destaque ao edifício na época.



**Fonte:** Acervo pessoal de Edson Ponciano Trevensol

As fotografias do acervo pessoal de Edson Ponsiano Trevensol ilustram o início da obra do Terminal, apresentando principalmente, os elementos estruturais, dando relevo a construção dos pilares. São imagens que permitem uma visualização da magnitude da obra e da solução dada aos pilares, na sua forma autônoma, antes da colocação das grandes vigas calhas



verticais. Assim, a forma e o alinhamento desses podem ser vistos de maneira isolada e analisados de modo específico, sendo útil para alimentar a produção da análise formal do edifício.



**Fonte:** Acervo pessoal do arquiteto José Artur D'Aló Frota

As fotografias do acervo pessoal de José Artur D'Aló Frota compõem um arquivo de imagens fotográficas que foi produzido em 1994, quando o Terminal Rodoviário de Goiânia ainda apresentava as características originais de projeto. O arquivo é composto por um total de nove imagens digitalizadas cujos originais, diapositivos coloridos, permitem a compreensão do espaço construído; a visualização de importantes elementos do projeto, como as claraboias; bem como a percepção de detalhes não destacados nos outros materiais coletados, à exemplo das cores da tubulação aparente de ventilação mecânica interna e do corrimão das rampas e parapeitos.

As entrevistas realizadas e transcritas permitiram a produção de um conhecimento mais abrangente sobre o contexto, personagens, fatos principais e curiosidades, no que diz respeito à concepção do projeto e a construção do Terminal Rodoviário de Goiânia. Por se tratarem de amigos e pessoas fortemente ligadas à obra de Paulo Mendes, foi possível a obtenção de informações específicas e pessoais, que não seriam obtidas de outra forma que não fosse a empregada. Vale ressaltar, que por se tratar de depoimentos e impressões pessoais, sujeitas a interpretações e versões diferentes, algumas informações não se cruzam e em certos casos, até se contrapõem, já que dependem do ponto de vista ou interesses do entrevistado.

Outro importante produto desta pesquisa, foi a utilização dos dados produzidos para alimentar o Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão, promovido pelo Ministério da Cultura/IPHAN, que visa estabelecer um Cadastro Geral de edificações do patrimônio moderno e que conta com a participação do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFG. O fichamento contém as informações gerais do Terminal Rodoviário e permite o conhecimento de suas

principais características de maneira rápida, contendo também, dados históricos relevantes para a compreensão do projeto original.

Ministério da Cultura - IPHAN		Módulo 3 – Cadastro		M3
Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão		Cadastro Geral/ Informações Básicas		01
<b>IDENTIFICAÇÃO</b>				
Recorte Territorial (Identificação da região estudada)				
<b>Goiânia- Setor Central- Norte de Goiânia</b>				
Recorte Temático (Identificação do estudo)				
<b>Arquitetura Moderna em Goiás</b>				
Identificação do Bem – (denominação oficial/ denominação popular/ outras denominações)				Código Identificador (Iphan)
<b>Terminal Rodoviário de Goiânia</b>				
<b>LOCALIZAÇÃO DO BEM</b> (Objeto de preenchimento da ficha)				
UF	Município	Localidade		
GO	Goiânia	Setor Central		
Endereço Completo (logradouro, nº, complemento)				Código Postal
Rua 44, número 399, atrás da antiga Estação Ferroviária de Goiânia				74063-010
Coordenadas Geográficas	Lat.	16 S	Longitude	49 O
			Altitude [m]	730m
				Erro Horiz. [m]
<b>CATEGORIA</b>		<b>PROTEÇÃO EXISTENTE</b>		<b>PROTEÇÃO PROPOSTA</b>
sítio/conjunto histórico		patrimônio mundial		patrimônio mundial
bem arqueológico		federal/ individual		federal/ individual
bem paleontológico		federal/ conjunto		federal/ conjunto
patrimônio natural		estadual/ individual		estadual/ individual
jardim histórico		estadual/ conjunto		estadual/ conjunto
patrimônio naval		municipal/ individual		municipal/ individual
bem imóvel		municipal/ conjunto		municipal/ conjunto
x	bem móvel/integrado	entorno de bem protegido		entorno de bem protegido
	outra:	x	nenhuma	x
<b>CONTEXTO</b>				
	rural	Tipo:		Tipo:
x	urbano			
		<b>PROPRIEDADE</b>		<b>ESTADO DE PRESERVAÇÃO</b>
entorno preservado		x	pública	íntegro
entorno transformado			privada	pouco alterado
forma conjunto			mista	muito alterado
bem isolado			outra:	x
				descaracterizado
				Bom
				precário
				em arruamento
				arruinado
<b>PREENCHIMENTO</b>				
Entidade Responsável		Universidade Federal de Goiás		Data
Técnico Responsável		Mariana Vilela Del'Acqua		16/12/2010
<b>DADOS HISTÓRICOS</b>				
Identificação do Proprietário				
Nome			Contatos	
Roberto Lourenzo- Gerente operacional			3243 4414 84123363	
Informações Históricas (síntese)				



## IDENTIFICAÇÃO

Recorte Territorial (Identificação da região estudada)

**Goiânia- Setor Central- Norte de Goiânia**

Recorte Temático (Identificação do estudo)

**Arquitetura Moderna em Goiás**

Identificação do Bem – (denominação oficial/ denominação popular/ outras denominações)

**Terminal Rodoviário de Goiânia**

Código Identificador (Iphan)

O projeto foi finalizado em 1985, concebido por Paulo Mendes de Rocha em parceria com os arquitetos do Grupo Quatro, entre eles, Luiz Fernando Teixeira . A construção do edifício foi feita pela Encol. A obra foi idealizada para suprir a demanda de fluxo urbano e inter-municipal de Goiânia, que já não era comportada pelo Antigo Terminal Rodoviário, localizado na Alameda das Rosas. O edifício chamou a atenção na época de sua construção devido á aspectos construtivos, como as grandes dimensões de vão e vigas-calha empregados e a utilização do concreto aparente em conjunto com a estrutura metálica da cobertura.

Fontes: SEGAWA, Hugo. Arquitetura no Brasil- Anos 80

Rubens de Almeida, Rodoviária de Goiânia, uma aula e Engenharia e Arquitetura. **A construção**, São Paulo, p 8- 10, junho 1986.

**Publicações:** SEGAWA, Hugo. Arquitetura no Brasil- Anos 80

ARTIGAS, Rosa Camargo, Paulo Mendes de Rocha

ALMEIDA, Rubens de, Rodoviária de Goiânia, uma aula e Engenharia e Arquitetura. **A construção**, São Paulo, p 8- 10, junho 1986.

A obra, o espaço criado e o desenvolvimento de Goiânia. **Projeto**, São Paulo, Projeto Editores Associados, n 94, p 77-81, 1986.

Outras informações (especializadas, temáticas...)

O edifício é composto pela associação de vigas treliçadas, que compõem vãos de 225 m de comprimento e 7 m de altura. Essas encontram-se apoiadas em pilares que as sustentam vertical e lateralmente, o que determinou sua forma. O concreto protendido foi um dos principais materiais empregados, sendo utilizado nos pilares, cobertura e plataformas de embarque. A estrutura em aço destaca-se na cobertura, formando as treliças que possibilitam a existência dos enormes vãos.

Fonte: Rubens de Almeida, Rodoviária de Goiânia, uma aula e Engenharia e Arquitetura. **A construção**, São Paulo, p 8- 10, junho 1986.

**Considerações finais:**

As principais dificuldades enfrentadas durante o desenvolvimento desse trabalho referem-se à obtenção de informações documentais sobre o projeto original, o que deixa evidente o descaso no que diz respeito á documentação de edifícios públicos no Brasil. Os documentos originais, quando encontrados, apresentam-se em péssimo estado ou estão perdidos em arquivos totalmente desorganizados. Quanto à realização das entrevistas, também foram encontradas dificuldades, uma vez que essas dependem da cooperação e da disponibilidade dos possíveis entrevistados. Ainda assim, foi produzido um material satisfatório capaz de resgatar, pelo menos em parte, a memória perdida pela descaracterização do edifício.

A importância maior desta pesquisa reside na reflexão sobre as transformações do contexto e dos motivos que levaram à descaracterização intensa do edifício em um período de tempo tão curto, bem como a compreensão do papel e da inserção deste na sociedade da época e na sociedade atual. Vale ressaltar que a intenção inicial do projeto não se restringia a um simples portal de entrada e saída da cidade: o Terminal Rodoviário funcionaria também como um

espaço de suporte às necessidades daqueles que visitavam Goiânia, sem que houvesse a necessidade de sair do edifício para supri-las. Assim, a edificação original oferecia serviços ligados à saúde, alimentação, estética, entre outros, que apresentaram-se ociosos desde o início da apropriação do edifício, revelando um superdimensionamento que culminou na descaracterização de seus grandes espaços. Também, dentro do contexto nacional, a partir do início da década de 1990 os terminais rodoviários perdem espaço para os aeroportos que passam então a assumir a condição de novos portais, associando a tecnologia do contexto aeronáutico com o sentimento de modernidade locais. Neste contexto, o terminal rodoviário local não conseguiu resolver a ociosidade de seus espaços e acabou sendo transformado em suas funções originais.

### **Referências Bibliográficas:**

- CAIXETA, Eline M.M.P. e FROTA, José Artur D. “PAISAGENS DESOLADAS. Quatro Máscaras de Concreto em Deriva”. Publicado em meio eletrônico (CD-rom ) no II Seminário CONVERTI, R. “Matamorfosis”. In: **ARQUIS 4**, Centro de Investigaciones en Arquitectura/ Universidad de Palermo/ Editorial CP67, (dez. 1994), Buenos Aires, p. 4-7.
- DOCOMOMO SUL, PROPAR-UFRGS, Porto Alegre, 2008.
- MARTÍ ARÍS, C. “El Movimiento Moderno y la interpretación de la historia”. In: **Revista Arquitectura**, Colégio de Arquitectos de Madrid/ COAM, (1999), Madrid, p. 30-32.
- PIÑON, H. **Teoria do projeto**. Porto Alegre: Livraria do Arquiteto, 2006.
- PIÑON, H. **Paulo Mendes da Rocha**. São Paulo: Romano Guerra, 2002.