

XXXIV Encuentro Arquisur.
XIX Congreso: "CIUDADES VULNERABLES. Proyecto o incertidumbre"

La Plata 16, 17 y 18 de septiembre.
Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Nacional de La Plata

EJE: Investigación
Área 3 – HISTORIA DE LA ARQUITECTURA, LA CIUDAD Y EL TERRITORIO

PATRIMÔNIO PRETERIDO: A PRIMEIRA RODOVIÁRIA DE SALVADOR

Raquel NEIMANN DA CUNHA FREIRE

Arquiteta e urbanista, Mestranda em Conservação e Restauração de Monumentos e Conjuntos Históricos pela Universidade Federal da Bahia. Salvador (BA), Brasil. (+5571) 99620675
quelneimann@gmail.com

Resumen:

Este trabalho tem com objetivo resgatar a história e a memória de um especial exemplar do patrimônio moderno baiano: a primeira Estação Rodoviária de Salvador. Construída num importante momento de urbanização modernizadora e rodoviarista (Silva, 1989), estratégica tanto para a capital quanto para o Estado, levantaremos e investigaremos aqui os processos que levaram à sua depreciação, descaracterização e subutilização. Inaugurada em 1963, projeto dos arquitetos mais importantes na Bahia (Diógenes Rebouças e Assis Reis), a Estação é uma das mais importantes obras do século XX no Estado da Bahia. Contudo, sua implantação articuladora, seu arrojo volumétrico e experimentalismo técnico não foram suficientes para impedir o descaso e a degradação sofridos desde a desativação do seu uso original, sendo então objeto de sucessivas modificações que enfraqueceram sua relação com a cidade, sua monumentalidade e beleza, seu protagonismo e espacialidade. Hoje na antiga Rodoviária muito dificilmente reconhecem-se traços da sua singular beleza, muito podado o seu antigo convite à participação e à integração com a cidade. Mesmo cerceada por inúmeras espúrias, que deturpam o seu espaço e a impedem de alcançar o antigo arrebatamento e encantamento, ainda se faz possível, felizmente, o seu resgate enquanto patrimônio moderno, ímpar em historicidade e artisticidade.

Palabras clave: SALVADOR; ESTAÇÃO RODOVIÁRIA; MODERNO; PROTENDIDO

INTRODUÇÃO

A primeira estação de passageiros da cidade de Salvador, a Estação Rodoviária Armando Viana de Castro é uma das mais importantes obras do século XX no Estado da Bahia. Sua implantação, que fazia parte do pensamento de articulação interna da capital baiana e dessa com as suas vizinhas, somada ao arrojo e experimentalismo volumétrico e técnico à época de sua construção, não foram, contudo, suficientes para impedir os processos de descaso, degradação e subutilização que vem sofrendo desde a desativação do seu uso original. Assumidamente moderna e construída na inovadora técnica do concreto protendido, a Estação é projeto de Diógenes Rebouças, o mais prolífico e influente arquiteto da Bahia (Andrade Junior, 2008). Autor de grandes obras no Estado, já dispunha de vasta experiência no momento da concepção da Estação Rodoviária das Sete Portas (assim também conhecida em função da sua localização na região das Sete Portas), sendo um dos principais agentes na consolidação da arquitetura e do urbanismo modernos na Bahia, principalmente por ter sido responsável, de 1943 a 1947, pelo setor paisagístico do EPUCS

(Escritório de Planejamento Urbano da Cidade de Salvador), coordenando o escritório a partir de 1947, até sua extinção em 1950. “Diógenes foi, no EPUCS, o responsável pela espacialização dos conceitos urbanísticos de Mário Leal Ferreira, o que lhe garantiu um vasto conhecimento da complexidade do sítio urbano soteropolitano e o transformou no mais respeitado urbanista da Bahia” (Andrade Junior, 2008). Coautor do projeto em questão e de muitos outros em parceria com Diógenes, Assis Reis foi desenhista e topógrafo no EPUCS, vindo mais tarde a integrar a equipe do escritório pessoal de Rebouças em 1957, parceria que perdurou até 1962. A ele é, muitas vezes, atribuído o mérito pelas formas da grandiosa cobertura da Rodoviária, embora haja, na produção pretérita de Rebouças, analogias mais evidentes às estruturas em “V” e às lajes tipo borboleta.

CONSTRUÇÃO, ACIDENTE E INAUGURAÇÃO Prometida para ser entregue dentro de dez a doze meses, o início das especulações sobre a construção da Rodoviária se deu na segunda metade de 1961. As obras de terraplanagem, redesenhando o substrato no qual se assentaria o edifício, iniciaram-se em março de 1962, com retardamento da execução das fundações para julho por causa de um acidente no bate estacas, ampliando o prazo de término da obra para janeiro de 1963, naquele “local escolhido depois de estudos procedidos pelos técnicos da Prefeitura e do DERBA¹, sob assistência do arquiteto Diógenes Rebouças como o mais indicado para o empreendimento” (Obras da estação rodoviária prosseguem e DERBA faz acordo com IAPC: indenização. *Jornal A Tarde*. Salvador, 06 abr. 1962: 3). Em agosto do ano em curso, já estavam concluídas as fundações, cravadas mais de 2,5km de estacas (Acesso ao túnel demorará 2 anos. *Jornal A Tarde*. Salvador, 08 ago. 1962: 5), e programado o término das obras de concreto da estrutura e da cobertura para dali a sessenta dias. Com orçamento de 100 milhões de cruzeiros, área coberta de 3.000m², 8.000m² de estacionamento e capacidade para cento e sessenta ônibus/hora, em três plataformas (duas de saída e uma de chegada), a Estação possuiria “linhas modernas, com teto de protendido, com suas paredes em concreto à vista, sem quaisquer revestimentos”. (Estação rodoviária no próximo mês. *Jornal A Tarde*. Salvador, 08 dez. 1962: 2). As paredes nuas em concreto aparente da Estação Rodoviária de Salvador (Fig. 1) muito incomodaram ao público em geral, por passarem a “impressão que não está acabada” (Estação rodoviária no próximo mês. *Jornal A Tarde*. Salvador, 08 dez. 1962: 2), ao ponto de serem posteriormente “embelezadas” pelos tons de azul e branco dos painéis de azulejo atribuídos ao artista plástico Udo Knoff. Não possuímos relatos diretos sobre o momento exato da execução dos painéis, mas, baseados nas fotos do período da mudança de uso do edifício, podemos deduzir que os azulejos foram aplicados por volta de 1974, numa real tentativa de atribuir uma nova imagem “mais bela” às superfícies que não mais abrigariam a rodoviária da cidade.

¹ DERBA: Departamento de Estradas de Rodagem da Bahia

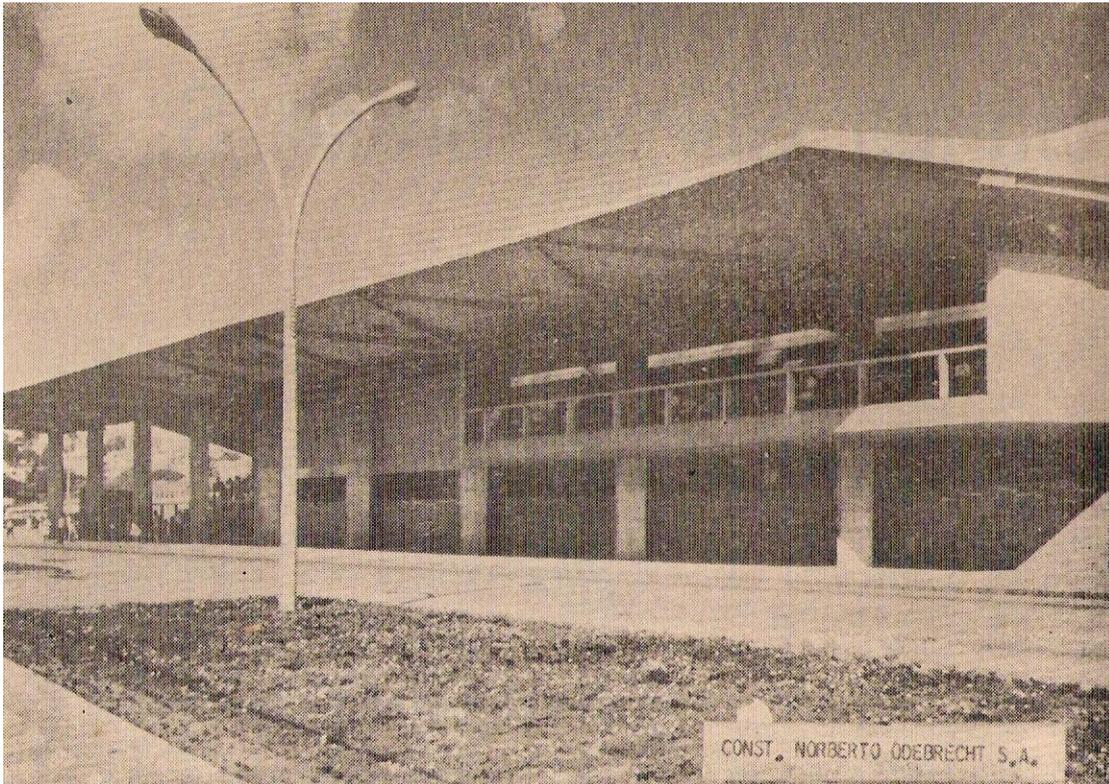


Fig. 1: Fachada da Estação Rodoviária Armando Viana de Castro em concreto aparente. (Fonte: Lions Clube de Salvador, 1968)

A fim de ultimar os cálculos da estrutura em concreto protendido desse que era o primeiro edifício e a segunda obra do Estado a utilizar o referido sistema construtivo (sendo a primeira a Ponte de Jiquiriçá, município a 252 km de Salvador), um emissário da Construtora Odebrecht viajou para o Rio de Janeiro, local onde se encontrava a SECISA (Laranjeiras, 2015), escritório subsidiário da STUP (*Société Technique pour l'Utilisation de la Précontrainte*, que adotou, em 1976 o sobrenome do seu criador, Freyssinet), responsável pelo cálculo do protendido (Estação rodoviária pronta em dezembro. *Jornal A Tarde*. Salvador, 19 out. 1962: 2; Laranjeiras, 2015).

No entanto, às vésperas da inauguração, a 18 de janeiro de 1963, um novo contratempo levou ao seu adiamento: o desabamento parcial (Fig. 2) de uma das seções da cobertura quando da retirada das estacas na desfôrma, havendo uma torção no balanço da estrutura em concreto protendido e a sua conseqüente fratura. Embora classificado como irrelevante pelos técnicos (Acidente na construção da Estação Rodoviária. *Jornal A Tarde*. Salvador, 19 jan. 1963: 3), esse acontecimento, associado ao estranhamento da população em geral ao inovador modo de construir, à rapidez da execução da obra, com certo grau de experimentalismo e seu ineditismo estrutural, trariam uma atmosfera de insegurança que acompanharia o edifício nos anos subsequentes, recorrentemente taxado como prestes a desmoronar. Diversas vezes, técnicos, arquitetos, engenheiros e o próprio CREA² foram chamados para verificar a sua estabilidade. Ainda nos dias de hoje, ecos de boatos sobre seu iminente desabamento podem ser ouvidos na calçada abrigada sob sua marquise.

² CREA: Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura

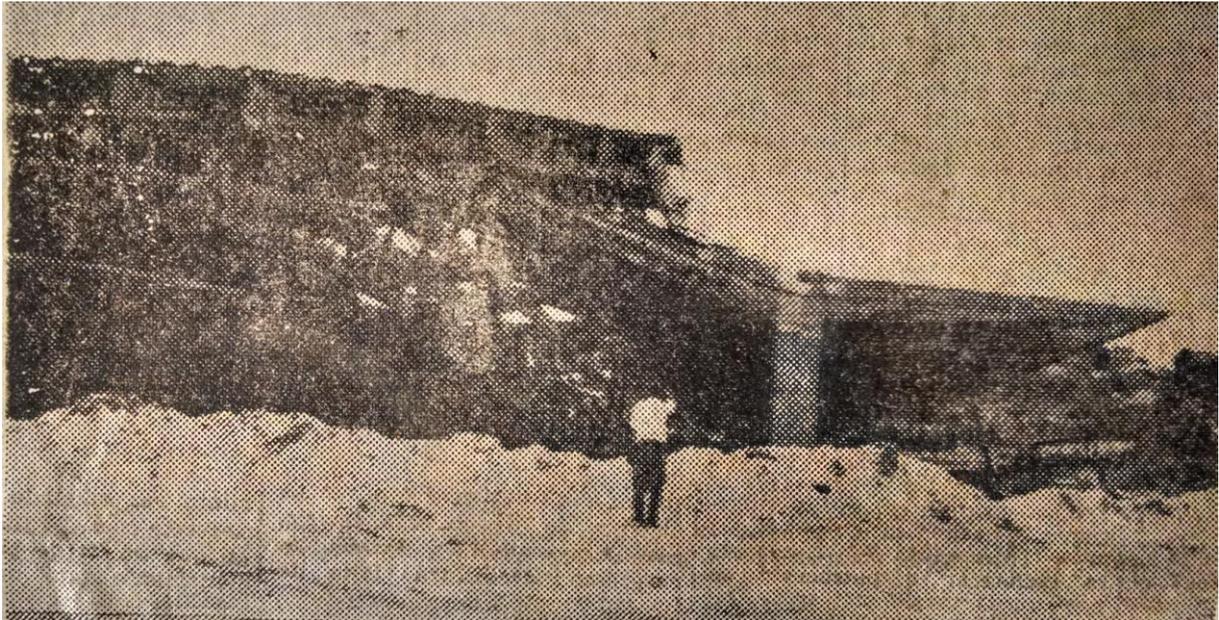


Fig. 2: Foto da cobertura após o colapso. Percebe-se o encurvamento da estrutura e a ausência do trecho do balanço que desabou. (Fonte: Acidente na construção da Estação Rodoviária. Jornal A Tarde. Salvador, 19 jan. 1963: 3)

Apesar de nunca divulgada publicamente a causa do colapso, o engenheiro e professor aposentado da Escola Politécnica da UFBA, Antônio Carlos Reis Laranjeiras, técnico do DERBA à época do acidente, relatou-nos em entrevista que essa se tratava de erro de cálculo. Segundo parecer que apontava o equívoco no projeto estrutural, baseado na opinião técnica do engenheiro Carlos Machado, presidente da STUP no Brasil (Laranjeiras, 2015), foram realizados reforços com cabos externos revestidos de concreto e reduzidos os balanços ainda durante a obra para que a cobertura pudesse resistir às solicitações.

Os nós de reforço executados nas vigas trapezoidais resultaram na breve fragmentação da leitura das peças, interferindo parcialmente na limpeza do arranque dos pilares, mas não na sua apreensão análoga a galhos de árvores, amarrando-se nas vigas irmãs das marquises mais abaixo. Manteve-se toda a beleza do apelo plástico da cobertura que parece querer alçar voo (Fig. 3): a sensível implantação no terreno a faz partícipe do relevo e soberana na paisagem ainda em construção, tendo na elegante caixa d'água um elemento de destaque, um marco visual (Fig. 4). Não somente pela função que abriga, símbolo por si só de modernidade, de desenvolvimento urbano, local escolhido para jantares comemorativos e exposições das realizações do governo em voga, o edifício quer se fazer presente, convidativo, notável, seja pela inovação da técnica construtiva, pelos enormes vãos obtidos com seções delgadas, por abrir-se para a cidade e recriar a paisagem.



Fig. 3: Vista das asas das coberturas da Estação Rodoviária. (Foto: Walter Lessa, 1963)



ESTAÇÃO RODOVIÁRIA DE SALVADOR, Bahia.
Em concreto protendido, construída no prazo de 11 meses.
Arquiteto: Diógenes Rebouças.

Fig. 4: O protagonismo do edifício na paisagem em construção e a elegância da caixa d'água. (Fonte: Construtora Norberto Odebrecht S.A.. *20 Anos CNOSA MCMXLV MCMLXV. Salvador e Recife, 1965.*)

FUNCIONAMENTO, DESATIVAÇÃO E NOVA FUNÇÃO Desenvolvida em dois níveis (Fig. 5), a Rodoviária tinha as bilheterias e os sanitários no pavimento térreo, juntamente com a administração e os boxes de serviço, enquanto as plataformas de embarque e desembarque (Fig. 6) e a lanchonete/ restaurante se encontravam no primeiro pavimento. Quatro rampas e duas escadas articulavam o conjunto: metade das rampas para pedestres, uma para os

que chegavam, a segunda para os que partiam, ambas acessadas por um corredor à semelhança de túnel; a outras duas para os ônibus, que lentamente subiam para se abrigarem sob a Estação; as escadas conduziam ao restaurante, uma nobre interna e outra de serviço, externa. As bagagens eram transportadas com um engenhoso sistema de monta-cargas locados em dois “poços” ao final de um longo corredor de serviço por onde funcionários agenciavam as malas para que subissem e descessem nos respectivos elevadores. Apesar de previstos em projeto, os elevadores de carga só foram instalados em 1965, quando também os foram os serviços de rádio comunicação V.H.F., de telefone, de televisão de circuito fechado e de alto-falante, além do motor a diesel como fonte de energia autônoma (Primeira exposição: Movimento Rodoviário. *Jornal A Tarde*. Salvador, 03 abr. 1965: 20)³.

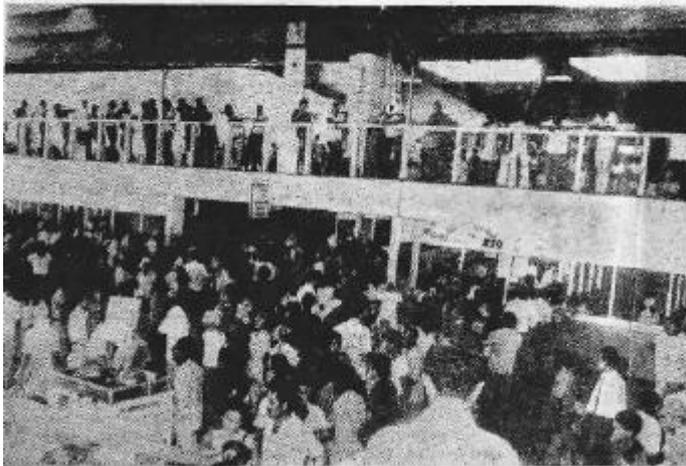


Fig. 5: Foto interna, durante a Semana Santa, mostrando a relação entre os pavimentos. (Fonte: Bahia católica revive o drama milenar da Paixão. *Jornal A Tarde*. Salvador, 20 abr. 1973: 3).

Durante seus onze anos de atividade, a Rodoviária das Sete Portas passou pelos diversos percalços inerentes à sua função, desde roubos, atropelamentos, presença de vendedores ambulantes, ausência de linhas específicas, lotações, etc. Em especial, o sempre presente fantasma do colapso da cobertura, que levou, em apenas seis meses de funcionamento, a uma rotina de duas vistorias diárias para investigação do comportamento estrutural (Duas vistorias diárias na Estação Rodoviária. *Jornal A Tarde*. Salvador, 03 out. 1963: 3). É latente a sutil campanha de jornais do corrente período ao sugerir e propagar o suposto perigo, conforme se pode perceber no recorte a seguir:

(...) A nossa reportagem foi informada, também, de que a construção não atendeu, rigorosamente, ao projeto. Procuramos saber quem autorizou tais modificações e nem o próprio engenheiro superintendente soube informar.

Por outro lado, é o próprio engenheiro quem diz que, teoricamente [sic], aceita o pretendido como método ideal de construção, mas considera coisa muito avançada para ser executada, no momento, na Bahia, por falta de pessoal especializado. E talvez justamente por isso tenham se verificado as alterações no projeto. Certas peças do pretendido, que deveriam ter sido fundidas externamente e colocadas sob outras peças, foram fundidas conjuntamente.

³ Não foram encontrados, durante o estudo, plantas ou desenhos de nenhum tipo ou etapa do projeto da E.R Armando Viana de Castro. A relação espaço x função aqui descrita é fruto do trabalho de investigação da autora, comparando o levantamento cadastral por nós realizado em 2014, com identificação dos sistemas, técnicas e materiais construtivos à análise das fotos e das notícias da época.

Sabe-se, agora, que no relatório apresentado pelo engenheiro calculista do projeto, decorrente do incidente verificado dias antes da inauguração da obra, quando parte do teto rachou, foram admitidos equívocos e divididas as responsabilidades entre quem fez [sic] o cálculo e quem executou a obra. Maiores detalhes são desconhecidos. (Duas vistorias diárias na Estação Rodoviária. *Jornal A Tarde*. Salvador, 03 out. 1963: 3).



Fig. 6: Foto do pavimento superior da Estação, com vista para as plataformas de embarque e desembarque sob a bela cobertura e seus nós de reforço. (Foto: Walter Lessa, 1963).

Apesar de praticamente condenada à falência estrutural e ao desabamento iminente pelas palavras nos jornais, os 52 anos que nos separam da sua inauguração atestam a solidez do edifício da primeira Rodoviária, fato que não impediu, no entanto, a sua mudança de uso, cujos fatores vão muito além da questão estrutural:

(...) o DERBA não leva a administração da Rodoviária a proporcionar a devida comodidade do público. Os velhos, duros e encardidos bancos de madeira são pouquíssimos para descanso de muita gente. O restaurante encerra as suas atividades às vinte e duas horas. A lanchonete fica junto a um sanitário, cujo odor é insuportável. Até mesmo um boxe destinado aos serviços de turismo, andou sempre vazio, não havendo portanto quem orientasse os que chegam a Salvador pela primeira vez. (Obra prioritária. *Jornal A Tarde*. Salvador, 11 jan. 1971: 4)

(...) estas irregularidades são cobranças extorsivas de uma taxa para que as bagagens de passageiros de ônibus interestaduais subam do térreo para o primeiro andar onde são embarcadas nos ônibus; sujeira generalizada nos sanitários e nas rampas de embarque; sistema de comunicação falho que leva os passageiros a perderem os ônibus porque os relógios do "hall" estão atrasados em relação ao relógio do locutor de

chamadas; omissão para ônibus interestaduais que trafegam sem sanitários. (Rodoviária serve mal e prejudica os passageiros. *Jornal A Tarde*. Salvador, 17 jun. 1971: 20)

(...) Suja, pequena e desaparelhada, a Estação Rodoviária, onde o movimento de embarque e desembarque de passageiros aumenta diariamente, por causa do próprio crescimento da Cidade, continua a incorporar problemas ao seu cotidiano (...) (Rodoviária é problema diário para passageiros. *Jornal A Tarde*. Salvador, 07 fev. 1974: 2)

A real necessidade de ampliação do espaço, associada a sua má gestão, que conduziu à desorganização, a falhas administrativas, ao sucateamento (proposital, talvez?) dos serviços instalados em 1965 e a problemas de higiene em geral, foram dando força e suporte à teoria de que apenas uma nova rodoviária poderia solucionar todos os problemas, como que num “passe de mágica”:

É mais do que precária a forma por que a Estação Rodoviária hoje existente vem atendendo ao público. Não pròpriamente [sic] por falta de recursos, desde quando o DERBA, a que está vinculada, recebe uma taxa de cinco por cento sôbre [sic] cada passagem e mais alguma coisa sôbre [sic] o frete de bagagens. Como o movimento é muito intenso e aumenta dia após dia, dinheiro há, naturalmente, para a introdução de melhoramentos na aludida Estação, embora se saiba que a solução definitiva estará no uso da que ora se constrói.

(...)

Por êsses [sic] motivos e atendendo ao crescimento demográfico e ao intercâmbio que se intensifica, é que a nova Estação Rodoviária deve ser incluída no rol das obras prioritárias. (Obra prioritária. *Jornal A Tarde*. Salvador, 11 jan. 1971: 4)

O caos e a desorganização estão tomando conta da Estação Rodoviária de Salvador e os problemas são de tão difícil solução que se acredita que só mesmo com a construção da nova Rodoviária do Vale do Camarogipe seja possível evitar as irregularidades que lá ocorrem. (Rodoviária serve mal e prejudica os passageiros. *Jornal A Tarde*. Salvador, 17 jun. 1971: 20)

As primeiras elucubrações acerca da construção de uma nova rodoviária surgiram em agosto de 1967, apenas quatro anos após a inauguração da Rodoviária das Sete Portas. A proposta inicial previa a construção de uma nova estação destinada aos ônibus interestaduais, mantendo a Armando Viana de Castro para as linhas intermunicipais (Bahia terá nova estação rodoviária. *Jornal A Tarde*. Salvador, 11 ago. 1967: 6). A proposição de um novo edifício deu novas forças às especulações sobre a estabilidade do antigo, ainda que se alegasse apenas a sua suposta insuficiência enquanto adequação à previsão de aumento de usuários. Defendia-se que a nova estação seria construída para permitir uma melhor disciplina do tráfego e dos serviços oferecidos, maior conforto e segurança nas viagens, além de evitar o congestionamento constante da rua da Estação, a Cônego Pereira.

A partir da divulgação do local escolhido para o novo terminal de passageiros, nas imediações da nova sede do Governo Estadual na região da Paralela, a quinze quilômetros do Centro Histórico, em agosto de 1969, é que se faz ainda mais evidente a (nem sempre) velada depreciação da Viana de Castro, numa provável forma de tentar validar a construção da nova rodoviária. Entre janeiro e junho de 1970 foram publicados dois editais de

concorrência pública para a execução do anteprojeto, construção e exploração da nova estação, já então assumida a intenção de retirar todo e qualquer funcionamento rodoviário do edifício de 1963, concentrando no novo prédio “todas as ligações e linhas interestaduais e intermunicipais de transportes rodoviários de passageiros que demandam ou deixam a Cidade do Salvador” (Ainda sem construtora nova rodoviária. *Jornal A Tarde*. Salvador, 06 abr. 1970: 5)

Assim, a transferência do centro político e administrativo com a criação do CAB (Centro Administrativo da Bahia), provocou uma ruptura, com o estabelecimento de um novo polo urbano que orientou e ainda orienta a expansão da cidade. A mudança da porta de entrada e saída rodoviária de Salvador reforçaria ainda mais o seu desenvolvimento na direção norte, em soma aos empreendimentos concomitantes, no que em breve se transformaria no corredor de negociações comerciais e empresariais - no centro financeiro da cidade: seu elitizado novo núcleo central em oposição ao centro tradicional, não por acaso associado à pobreza, a decadência e à obsolescência.

Inaugurada a estação do Vale do Camurujipe em setembro de 1974, pôs-se em prática o acordado em contrato assinado pelo Governo do Estado que garantia que não haveria “outro terminal de ônibus intermunicipal ou Estadual.” (Obras do sistema viário atrasam a nova Estação. *Jornal A Tarde*. Salvador, 27 mar. 1974: 2). A antiga Rodoviária deveria ter um outro destino que, ao que tudo indica, não era do interesse do Governo do Estado:

Através de concorrência, cujo edital será publicado no Diário Oficial, o Estado vai vender o prédio onde funcionava a Estação Rodoviária, na Sete Portas.

A informação foi prestada pelo Secretário Isaac Azevedo, dos Transportes, revelando ainda que o edital de concorrência não determina a finalidade de utilização do imóvel, e que ele será vendido a quem oferecer um preço maior. (Estado vende antiga Rodoviária.

Jornal A Tarde. Salvador, 07 dez. 1974: 3).

Curioso notar que os antigos boatos sobre a estabilidade do edifício da Armando Viana de Castro tenham silenciado frente às novas circunstâncias, uma vez que, em se tratando de real perigo iminente de desabamento, justificar-se-ia uma demolição. A perpetuação da antiga Estação ratifica, ainda que indiretamente, a sua solidez.

Estando então a antiga Rodoviária vacante de função, estudantes da Escola Técnica Federal da Bahia sugeriram que ali fosse instalada uma sucursal da CEASA (Centrais de Abastecimentos da Bahia S.A), que há pouco havia pedido uma área para construção de um horto mercado na região em questão. Calcularam ainda os alunos que ali caberia um entreposto de abastecimento com trinta lojas, noventa e oito boxes e vinte e cinco gôndolas, para onde poderiam ser transferidos os feirantes das Sete Portas. (Sucursal da Ceasa na antiga Rodoviária. *Jornal A Tarde*. Salvador, 25 set. 1974: 3).

Em janeiro de 1975, a CEASA comprou o edifício da primeira Estação de Salvador, nele instalando, através da COBAL (Companhia Brasileira de Alimentos, hoje CONAB), o horto mercado, inaugurado em março do mesmo ano. Ocupando inicialmente o pavimento superior, a COBAL prometeu instalar, até meados de abril, o seu supermercado (Fig. 7) numa área de 2.000m² no nível térreo, assim que concluídas as obras. À exceção dos belos painéis de azulejos instalados sobre as poucas paredes da fachada, pode-se dizer que essas, provavelmente, foram as primeiras intervenções de um sem fim de acréscimos e subtrações danosos a que o prédio foi submetido a partir da mudança da sua função.

Inicialmente mantido o pé-direito duplo e as rampas para pedestres, a transfiguração do edifício até os dias atuais nos apresenta um objeto desarticulado consigo próprio e com seu entorno. Não existem mais as escadas, as rampas para pedestres estão entaipadas e as de ônibus cheias de construções espúrias. Não há mais a permeabilidade entre os pavimentos nem entre o interno e o externo, bloqueada pelas inúmeras e variadas vedações, verticais e horizontais. Retirada a transparência por entre os pilares, o espaço não se faz mais um

continuum, são partes, fragmentos desassociados. A temporalidade das modificações espaciais é perceptível na mesquinhez dos gestos arquitetônicos e das suas dimensões frente à preexistência, estando também no imprevisto das soluções de drenagem das águas pluviais e das instalações elétricas e hidráulicas. Até mesmo os azulejos sofrem com a falta de compreensão da necessidade de se manter as superfícies nuas de concreto da estrutura para que os primeiros se façam presentes; pintados em cores semelhantes as dos azulejos, pilares, vigas e lajes perdem força e fragilizam o colorido dos painéis (Fig. 8). Em prejuízo à sua imagem, no entorno imediato, a abertura da pista diretamente sob a marquise da Rua Cônego Pereira e as construções nas antigas rampas de acesso aos ônibus reduzem o efeito da perspectiva e encolhem o edifício, ainda mais sufocado pelas grades e alambrados que o rodeiam.



Fig. 7: O Hortomercado da COBAL instalado do primeiro pavimento da antiga Rodoviária. (Fonte: Povo se queixa dos preços no mercado horto-granjeiro. Jornal A Tarde. Salvador, 03 abr. 1975: 5)



Fig. 8: A antiga Estação Rodoviária completamente tamponada, pintada de azul e branco “em combinação” com os azulejos. (Foto da autora, fev/2014)

CONSIDERAÇÕES FINAIS O edifício que hoje é conhecido como a “Cesta do Povo das Sete Portas” perdeu grande parte da sua condição de captador e articulador de fluxos com a construção, em 1974, da estação rodoviária do Iguatemi, próxima ao novo Centro Administrativo. Objeto, junto com seu entorno, de sucessivas modificações que contribuíram, gradativa e substancialmente, para a sua descaracterização, sua relação com

a cidade, sua monumentalidade, sua beleza, seu protagonismo e sua espacialidade foram bastante podados e subtraídos.

Quem hoje olha a antiga Estação Rodoviária das Sete Portas muito dificilmente reconhece traços da sua artisticidade e beleza, perdido o seu convite à participação e à integração com a cidade. O estranhamento à estrutura inusitada, entrevista na entrada da loja da Cesta do Povo, mesmo cerceada pelas espúrias que muito a descaracterizaram, ainda gera uma curiosidade natural àquilo que é diferente. Mesmo que, por hora, não alcance o antigo arrebatamento e encantamento, por debaixo de todos os adendos inoportunos e inescrupulosos, a antiga Rodoviária ainda subexiste (Fig.9).



Fig. 9: A Estação desfigurada, mas cuja cobertura ainda é detentora da singularidade e da ousadia da sua arquitetura. (Foto da autora, fev/2014)

- Bibliografia:** Acesso ao túnel demorará 2 anos. *Jornal A Tarde*. Salvador, 08 ago. 1962: 5
Acidente na construção da Estação Rodoviária. *Jornal A Tarde*. Salvador, 19 jan. 1963: 3
Ainda sem construtora nova rodoviária. *Jornal A Tarde*. Salvador, 06 abr. 1970: 5
Andrade Junior, Nivaldo Vieira de. Diógenes Rebouças: multiplicidade e diversidade na produção de um arquiteto baiano. In: *Anais do Seminário Latino-Americano Arquitetura e Documentação*. Belo Horizonte: MACPS/EA-UFMG, 2008 (CD-Rom).
Bahia terá nova estação rodoviária. *Jornal A Tarde*. Salvador, 11 ago. 1967: 6
Construtora Norberto Odebrecht S.A.. *20 Anos CNOSA MCMXLV MCMLXV*. Salvador e Recife, 1965
Duas vistorias diárias na Estação Rodoviária. *Jornal A Tarde*. Salvador, 03 out. 1963: 3
Estação rodoviária no próximo mês. *Jornal A Tarde*. Salvador, 08 dez. 1962: 2
Estação rodoviária pronta em dezembro. *Jornal A Tarde*. Salvador, 19 out. 1962: 2
Estado vende antiga Rodoviária. *Jornal A Tarde*. Salvador, 07 dez. 1974: 3
Laranjeiras, Antônio Carlos Reis. *A estrutura da antiga estação rodoviária de Salvador: depoimento*. Entrevista concedida a Raquel Neimann em 21/02/2015.
Obra prioritária. *Jornal A Tarde*. Salvador, 11 jan. 1971: 4
Obras da estação rodoviária prosseguem e DERBA faz acordo com IAPC: indenização. *Jornal A Tarde*. Salvador, 06 abr. 1962: 3
Obras do sistema viário atrasam a nova Estação. *Jornal A Tarde*. Salvador, 27 mar. 1974: 2
Primeira exposição: Movimento Rodoviário. *Jornal A Tarde*. Salvador, 03 abr. 1965: 20
Rodoviária é problema diário para passageiros. *Jornal A Tarde*. Salvador, 07 fev. 1974: 2
Rodoviária serve mal e prejudica os passageiros. *Jornal A Tarde*. Salvador, 17 jun. 1971: 20
Santos Neto, Isaías de Carvalho. *Memória urbana: poética para uma cidade*. Salvador: EDUFBA, 2012.
Silva, Sylvio C. Bandeira de Mello e. *Urbanização e metropolização no Estado da Bahia: evolução e dinâmica* / Sylvio C. Bandeira de Mello e Silva, Sônia de Oliveira Leão e Barbara – Christine Nentwing Silva. Salvador: Centro Editorial e Didático da UFBA, 1989.
Sucursal da Ceasa na antiga Rodoviária. *Jornal A Tarde*. Salvador, 25 set. 1974: 3