

SÉRGIO BERNARDES: AS OBRAS PÚBLICAS POUCO MENCIONADAS DO ARQUITETO

Reinaldo Reiche Junior (IC) e Vera Lúcia Domschke (Orientador)

Apoio: PIVIC Mackenzie

RESUMO

Nesse artigo serão apresentados alguns fatos sobre a vida, a produção arquitetônica e o estado de conservação de algumas obras de Sérgio Bernardes. Produzido e desenvolvido durante um ano de pesquisa, o artigo conta com informações atuais, imagens e plantas. O artigo tem como objetivo fazer um recorte sobre algumas construções pouco mencionadas em periódicos e de cunho público com documentação ampla, e que possuem importância social, histórica, arquitetônica e cultural. Todo o processo de investigação da pesquisa partiu através das problemáticas observadas, onde foi possível colher dados atuais e desenvolver um estudo mais aprofundado do raciocínio arquitetônico e construtivo de Sérgio Bernardes. Devido aos impactos causados pela pandemia do Covid 19, as visitas técnicas foram impossibilitadas até a entrega deste artigo. As obras escolhidas para servirem de base para o artigo foram o Palácio da Independência, o Sanatório de Curicica e o Aeroporto Castro Pinto, obras essas que compõem técnicas construtivas experimentais e avançadas para a época. O estudo das obras do arquiteto, que é reconhecido no meio acadêmico, porém pouco estudado, mais do que uma tentativa de compreender o passado, se tornou uma possibilidade de identificar um legado brilhante que contribuiu muito para a arquitetura moderna brasileira, seja em técnicas construtivas, design ou em formas arquitetônicas.

Palavras-chave: Modernismo. Intervenção. Arquitetura

ABSTRACT

In this article some facts about the life, architectural production and state of conservation of some works by Sérgio Bernardes will be presented. Produced and developed during a year of research, the article has current information, images and floor plans. The article aims to make a selection of some constructions that are rarely mentioned in periodicals and of a public nature with extensive documentation, and that have social, historical, architectural and cultural importance. The entire research investigation process started through the observed problems, where it was possible to collect current data and develop a more in-depth study of Sérgio Bernardes' architectural and constructive reasoning. Due to the impacts caused by the Covid 19 pandemic, technical visits were impossible until the delivery of this article. The works chosen to serve as the basis for the article were the Independence Palace, the Curicica Sanatorium and the Castro Pinto Airport, works that make up experimental and advanced construction techniques for the time. The study of the works of the architect, who

is recognized in academia, but little studied, more than an attempt to understand the past, has become a possibility to identify a brilliant legacy that contributed a lot to modern Brazilian architecture, whether in construction techniques, design or in architectural forms.

Keywords: Modernism. Intervention. Architecture

1. INTRODUÇÃO

Nascido em 1919, carioca de Botafogo e filho do jornalista Wladimir Bernardes, desde criança já mostrava interesse pela arquitetura. Realizou seu primeiro projeto aos quinze anos, em Itaipava, Rio de Janeiro: a residência de Eduardo Baouth, amigo de seus pais. Antes de concluir o curso de arquitetura, Bernardes teve seu projeto do Country Club de Petrópolis publicado na revista *L'Architecture d'Aujourd'hui*, em edição dedicada à nova arquitetura brasileira (BERNARDES, 2018).

Sua produção ao longo de aproximados 50 anos de profissão agrupa projetos variados: mobiliário, objetos, residências, grandes edifícios, equipamentos públicos, planos diretores, projetos de urbanismo e urbanização (BERNARDES, 2018).

A pesquisa teve como objetivo, estudar três obras pouco mencionadas, porém de grande importância para a sociedade, trazer dados sobre o atual estado de conservação e a relevância que tiveram para a arquitetura. A versatilidade arquitetônica e o conhecimento tectônico do arquiteto, que envolvia o conhecimento funcional dos sistemas estruturais, servem até os dias de hoje como referência para projetos arquitetônicos.

Com grande variação projetual, seu conjunto de obras não se estabelece, mas traz reflexões sobre materialidade, técnica, formas plásticas, usos e conceitos relacionados com a produção arquitetônica. Além do reconhecimento do valor histórico de suas obras, essa pesquisa tem como objetivo entender sobre o seu pensamento projetual e contribuir futuramente como base de pesquisa. Este estudo traz a discussão de projetos emblemáticos, porém pouco conhecidos e com bibliografia escassa a respeito.

Para analisar o processo de formação do movimento modernista, tornou-se necessário ir às fontes históricas apresentadas respectivamente por Bruand(1999) e Santos et al (1987) a fim de conhecer mais as bases e a expansão do modernismo pela Europa. Xavier (1987) escreve sobre a primeira obra modernista construída em São Paulo por Gregori Warchavchik e sobre seu manifesto de 1925 defendendo a busca da “casa a mais cômoda e barata possível”.

Bruand(1999) refere-se ao pioneirismo da arquitetura paulista em relação ao moderno, mas preferiu discutir a arquitetura moderna brasileira através do que foi produzido pelos arquitetos cariocas da Escola Nacional de Belas Artes. Com a mudança de orientação na política brasileira, que em 1930 entrou em regime ditatorial, Lúcio Costa foi convidado à ser o novo diretor da Escola Nacional de Belas

Artes e teve a chance de alterar o currículo da escola, contratando novos docentes, como Warchavchik, e ofertando disciplinas nas quais fosse estudada a doutrina do modernismo (TINEM, 2002).

Em 1948, Bernardes gradua-se arquiteto pela Escola Nacional de Belas Artes no Rio de Janeiro, período em que a arquitetura moderna se encontrava em destaque no cenário internacional, pois o país já havia participado da Exposição Mundial de 1939 em Nova Iorque e trabalhos modernos brasileiros já haviam sido expostos no MoMA em 1943 (PEREIRA, 2018).

O arquiteto Sergio Bernardes foi resultado de um contexto promissor e de muito êxito devido ao grande reconhecimento conseguido pela arquitetura moderna brasileira daquela época. Seu projeto para o Country Club de Petrópolis foi publicado na revista *L'Architecture d'Aujourd'hui* (1947) um ano antes da sua graduação. Bernardes foi um profissional que não se limitou às soluções arquitetônicas vigentes no repertório moderno até então (VANDERLEI, 2013).

2. DESENVOLVIMENTO DO ARGUMENTO

2.1 Palácio da Abolição

2.1.1 - Introdução:

O Palácio da Abolição foi projetado pelo arquiteto Sérgio Bernardes, e tem sua inauguração no ano de 1970 em Fortaleza, construído com o fim de abrigar a residência oficial do governador do Estado. Plácido Castelo, o primeiro chefe do executivo cearense, sugeriu consecutivamente uma ampliação que possibilitou a transferência do gabinete de despacho para o local, possibilitando, desta forma, que as atribuições relacionadas ao governador fossem exercidas naquele local (GABRIELE; NETO, 2007).

O desejo de construção de um novo palácio, que abrigasse a residência do chefe do executivo cearense, remonta desde os anos cinquenta. José Parsifal Barroso, governador do Ceará, em 1959, incomodado com as instalações do Palácio da Luz, solicita a elaboração do projeto para o Palácio da Abolição para Sergio Bernardes (GABRIELE; NETO, 2007).

A relação entre o arquiteto e o governador já havia sido estabelecida, quando Parsifal Barroso, Ministro do trabalho, Indústria e Comércio do governo JK, se responsabiliza pela construção do pavilhão que representaria o Brasil na Exposição Internacional de Bruxelas, projeto de Bernardes (BRAGA; PAIVA, 2016).

Enquanto governador, ordena a demolição parcial do Palácio da Luz, preservando somente a ala correspondente ao gabinete de despacho. Com o valor da área desocupada, é comprado o terreno para a implantação do novo palácio, que fica a três quadras da orla marítima.

Autor de um projeto modernista, Bernardes aproveita a boa localização e a topografia plana do terreno, a poucos metros da praia do Meireles. As formas construtivas, rigidamente moduladas, foram resultado do uso de tubos Mannesmann, de um aço especial sem costura, compondo vigas e pilares, dialogando artisticamente com carnaúbas, palmeiras nativas da região (BRAGA; PAIVA, 2016).

Após o término de sua construção, em 1972, um novo monumento, também projetado por Bernardes, é implantado no terreno, destinado ao mausoléu do Presidente Castelo Branco. Após aproximadamente vinte anos de construção, depois de ter sido usado como moradia de seis governadores, o Palácio da Abolição foi rejeitado como moradia oficial em 1987. A partir de então, o Palácio passou a abrigar algumas secretarias de Estado e órgãos da administração pública (GABRIELE; NETO, 2007).

Figura 1 – Localização do terreno implantado.



Fonte: Thaysa Malaquias de Mello (2007).

2.1.2 - Concepção:

Em um terreno de aproximadamente, 240m x 108m, Bernardes implanta o edifício na direção ortogonal para obter maior aproveitamento do terreno. Elementos

como a ventilação predominante, orientação solar mais favorável e menor incidência solar nas fachadas principais, e não menos importante a possibilidade de se criar uma vista para a orla da praia, impulsionam o arquiteto a tal decisão. Por se tratar de um arquiteto da terceira geração do modernismo, é possível observar diálogos estabelecidos com obras de Oscar Niemeyer, Affonso Reidy e Lucio Costa, quando olhamos para o tipo de arquitetura produzida no Brasil no final da década de setenta.

Figura 2 – Vista aérea do conjunto em sua época de inauguração.



Fonte: Arquivo José Alberto Cabral.

A proposta em formato de pavilhão do edifício, é pensada com o intuito de se adequar com maior facilidade ao clima quente e úmido da região, contribuindo assim, para a integração interna e externa, por esquadrias pivotantes de vidros.

Na parte externa, Fernando Chacel trabalha a criação de um jardim com exemplares de espécies tropicais (BRAGA; PAIVA, 2016), incorporando a vegetação nativa ao projeto, trazendo também um riacho artificial para criar um microclima e estabelecer uma barreira física entre o edifício e os vizinhos. Em uma das pontas do lote, uma edícula abriga a Capela do Palácio e destoa a linguagem uniforme pavilhonar que Bernardes projeta. O percurso entre ambos é envolvido pelos jardins de Chacel, com espaços de diferentes dimensões, e resulta na mudança de nível para acesso ao espaço sagrado do templo (BRAGA; PAIVA, 2016).

Por conta do tempo de construção, o projeto acabou sofrendo algumas modificações, a pedido de Plácido Castelo. O governador que presenciou o término da construção, é o responsável pela primeira alteração que, a princípio, foi planejado com finalidade exclusiva, para residência do governador. Plácido solicita um anexo, onde seria incorporado o gabinete de despacho e algumas secretarias (MONTANER;2001).

2.1.3 - Construção:

A Construção da edificação é dada por uma tecnologia avançada para a época (SEGRE;2002), além do forte diálogo com a natureza e o emprego de materiais locais, esses três componentes essenciais que acabam estabelecendo o traço único do arquiteto Sérgio Bernardes em sua obra.

O arquiteto utiliza a união de dois tubos Mannesmann, de um aço especial sem costura, com dez polegadas de diâmetro cada, como componente essencial de seu esqueleto estrutural, que com ele, configura as vigas e pilares.

No sentido transversal do edifício, o vão entre apoios é da ordem dos 13,64m, com balanço de 3,40m para ambos os lados. No longitudinal, a modulação estabelecida é de 4,20m. Há que se assinalar, além da inovação no uso deste material, a semelhança de tal elemento com o seu congênere da arquitetura vernacular cearense, o qual utiliza a associação de troncos de carnaúba (palmeira nativa da região nordeste do Brasil) para criação dos seus componentes.

Figura 3 – Imagem de sua construção com foco para os tubos Mannesmann.



Fonte: Arquivo José Alberto Cabral.

As lajes são maciças em concreto armado, a cobertura é composta de telha meio tubo de fibrocimento: “uma telha colonial estendida para seis metros” (BACKHEUSER, 2002, p.25); criação sua, patenteada e industrializada pela Eternit.

Para o acabamento, foram escolhidos materiais caros, como a peroba e o mármore cinza biré, conciliando a materiais mais campestres como pedras do Piauí e da Paraíba, muito utilizado em construções locais.

2.1.4 - Preservação patrimonial:

O Palácio foi reabilitado e restaurado pelo Departamento de Arquitetura e Engenharia do Estado do Ceará (DAE). Tombado em 2004 pelo governo estadual, por determinação da administração em vigor daquele momento, o Palácio da Abolição e seus anexos foram restaurados e reabilitados para serem novamente a sede do governo cearense.

Ficou responsável pelo retrofit do conjunto o DAE, que teve como abordagem de restauro a principal demanda de preservação por se tratar de um bem protegido pela legislação do Patrimônio Estadual.

A planta foi atualizada pela equipe técnica que obteve uma nova demanda de projeto, onde foram somente preservados o que realmente tinha algum valor arquitetônico (GABRIELE; NETO, 2007).

Ao longo do tempo, várias modificações foram feitas alterando o valor arquitetônico do projeto. Toda aparência externa do projeto foi preservada, desde os vidros até elementos de madeira que contribuem para a volumetria da obra.

O retrofit adicionou duas portarias de controle, um auditório que acomoda 215 pessoas e um abrigo para a passarela. Segundo a DAE, o maior desafio enfrentado foi projetar o auditório onde teve que ser compatibilizado a estrutura nova com a antiga através da utilização de barras DYWIDAG protendidas para estabilização do conjunto estrutural.

O projeto paisagístico desenhado por Fernando Chacel, falecido em 2011, sofreu restauro onde foi resgatado o projeto original e inserido novas espécies. O palácio possui atualmente uma galeria de exposições e seus outros pavimentos são ocupados pelo setor administrativos e de apoio ao gabinete do governador.

2.2 Sanatório de Curicica

2.2.1 - Introdução:

Em 1946 foi institucionalizada a Campanha Nacional Contra a Tuberculose (CNCT), com o intuito de suplementar o Serviço Nacional de Tuberculose (SNT). A campanha se desdobrava em parcerias com entidades públicas e privadas de combate à doença, se baseando, na melhoria das instalações dos sanatórios e dispensários e no estudo da construção padronizada de novos dispensários e sanatórios.

O conjunto Sanatorial de Curicica, em Jacarepaguá, foi um dos primeiros projetos de arquitetura desenvolvidos por Sérgio Bernardes, enquanto o mesmo chefiava o setor de arquitetura da CNCT, cargo que o arquiteto exerceu nos dois

anos que sucederam sua formatura, 1949-1950 (BITTENCOURT, 2000). Esta experiência possibilitou ao arquiteto colocar em prática suas ideias modernistas, uma vez que elas englobavam as premissas de higiene, falta de ornamentos, racionalidade e funcionalidade, inerente às edificações sanatoriais (NACIMENTO et al, 2002).

O programa arquitetônico seguiu baseando-se em técnicas elaboradas pela SNT, cujas recomendações gerais seguiam a pesquisa e a padronização da construção de sanatórios tipo “Campanha”, pois previa que a doença estaria erradicada em alguns anos. De acordo com (NACIMENTO et al, 2002), a obra deveria atender algumas especificações, sendo elas: eficiência, baixo custo e manutenção econômica sem sacrificar suas qualidades e técnicas funcionais.

Bernardes escolheu seguir o modelo de um hospital pavilhonar para Curicica, mesmo esse modelo sendo considerado ultrapassado para a época, de frente ao modelo monobloco, criado com a modernidade do entre guerras. A tipologia adotada por Bernardes, possibilitou a implementação de jardins abraçando a edificação, ventilação natural, galeria de cura, setorização racional dos espaços, independência das circulações e orientação dos recintos em relação à insolação (NACIMENTO et al, 2002).

As obras foram iniciadas em 08 de maio de 1949, o complexo é inaugurado em 25 de janeiro de 1951 e começa a ser ocupado em 2 de janeiro de 1952, sendo esta a data que marca o nascimento da instituição.

Projetado para funcionar no máximo dez anos, período considerado necessário para a erradicação da doença, o conjunto sanatorial de Curicica chega aos nossos dias com o nome de Hospital Raphael de Paula Souza. O projeto arquitetônico passou por poucas alterações desde sua inauguração, principalmente nos pavilhões das enfermarias e do centro médico.

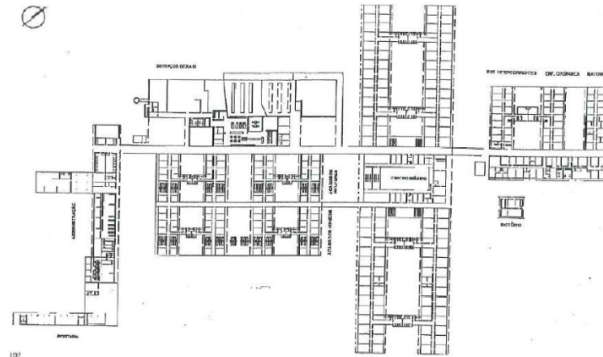
Nos dias atuais o hospital luta em um processo de tombamento de nível municipal e sofre com o abandono e descaso de sua estrutura.

3.2.2 - Concepção:

Sergio Bernardes estabelece o desenho do conjunto sanatorial, olhando para a implantação, realizada a partir de um estudo modular, visando o baixo custo e alta eficiência para a obra. Tal modulação permitiu compreender o arranjo dos pavilhões e de seus fluxos, posteriormente resultando em uma implantação de todo o conjunto sanatorial. Para o estudo modular da forma dos pavilhões, foi possível notar

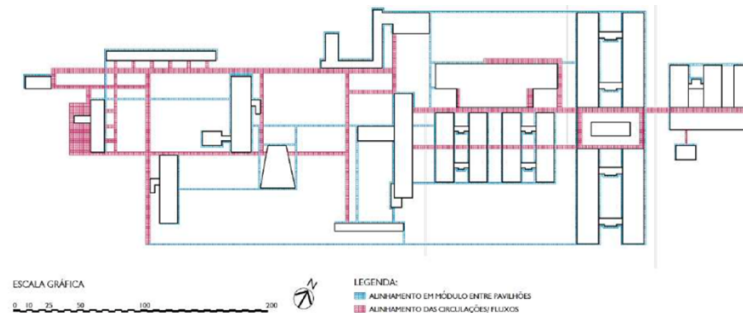
por meio do agrupamento dos módulos de 1,20 metros, expandindo para a área dos alojamentos.

Figura 4 – Desenho correspondente aos pavilhões de atendimento do sanatório de Curicica.



Fonte: BITTENCOURT, 2000, P.143.

Figura 5 – Redesenho de implantação a partir da modulação.



Fonte: Thaysa Malaquias, 2018.

Um ponto importante a ser levado em conta foi quando o ordenamento modular definiu as circulações e as conexões entre esses blocos, fazendo com que a diagramação do desenho arquitetural se tornasse concordante ao que se conhece como arquitetura racional, um princípio da arquitetura modernista, e que mesmo com o objetivo da padronização, essa modulação permitiu flexibilidade e adaptabilidade do projeto as mudanças de programas arquitetônicos sofridos ao longo do tempo.

Segundo informações recolhidas do Boletim da Campanha Nacional Contra a Tuberculose, n.º 1, 1952, p. 3; e da Revista Brasileira da Tuberculose, jan./jun. 1951 o programa para o sanatório tinha capacidade para 1.423 leitos, alojamento para o diretor, médicos, funcionários e enfermeiras. Central elétrica com 80 KVA de capacidade, uma estação de tratamento de água, centro radiológico completo, um refeitório para 4.000 refeições diárias, uma lavanderia, um forno crematório de lixo, além de um frigorífico com capacidade para 7.200kg.

O complexo em sua inauguração, compunha 23 serviços espalhados por pavilhões interligados compreendendo portaria, administração, biblioteca, necrotério,

enfermarias, centro médico, maternidade, centro cirúrgico, laboratório, biotério, serviços gerais, alojamentos, casa do diretor, estação de tratamento de esgoto e sub-estação de luz e força.

Segundo Lourival Ribeiro, em fins de 1951, afirma que quando inaugurado, o sanatório ainda não estava totalmente completo, faltando importantes pavilhões como o de Reabilitação, o da Engenharia, a Igreja, o Cinema e o Auditório. O projeto do pavilhão Igreja foi finalizado em 10 de fevereiro de 1958 e sua construção deve ter sido iniciada ainda naquele ano.

2.2.3 - Construção:

As obras foram iniciadas em 08 de maio de 1949, o complexo é inaugurado em 25 de janeiro de 1951 e começa a ser ocupado em 2 de janeiro de 1952, sendo esta a data que marca o nascimento da instituição. Segundo relatório publicado na Revista Brasileira de Tuberculose, jan./jun. 1951, p. 207. Bernardes adota uma arquitetura modulada que possibilitou o uso de sistemas de pré-moldados em concreto armado, resultando no barateamento e rapidez da obra. De acordo com a Revista Brasileira de Tuberculose, foram confeccionadas 164 placas pré-moldadas de concreto e 7.896 unidades de cobogó, todas preparadas em canteiro em 207 dias por um oficial e um servente.

A obra passou por problemas por conta da sua localização, o terreno designado para a obra era muito distante do centro da cidade, resultando em escassez de mão de obra especializada e a irregularidade no abastecimento do material para a construção. A fins de diminuir as dificuldades enfrentadas em torno da aquisição de materiais, foi instalado uma pedreira no terreno que passou a dispor da exploração direta de um saibreiro e de um areal localizados nas proximidades.

A entrada do terreno teve de ser pavimentada para dar acesso à Estrada dos Bandeirantes, que em dias de chuva impossibilitava a passagem, atrasando e dificultando ainda mais o andamento das obras (COSTA, 2011, p.62).

O projeto e toda a sua racionalidade foram possíveis graças a sistemas modulares de blocos pré-moldados, que como matriz de projeto, pode-se entender questões compositivas dentro da malha estrutural. Sobre a aplicação de materiais e tecnologias, VIEIRA,2006,P.16 diz “não pode haver pensamento arquitetônico, espacial, sem pensamento estrutural”. Essa afirmação explica o porquê dos projetos arquitetônicos de Sergio Bernardes estarem sempre de acordo e pensados em conjunto com seus métodos construtivos e o emprego de materiais de construção.

Figura 6 – Fotografia da construção do sanatório de Curicica.



Fonte: Acervo Raphael de Paula Souza.

2.2.4 - Preservação patrimonial:

Para um projeto de arquitetura do começo da década de cinquenta, o conjunto sanatorial de Curicica chega nos dias de hoje pouco alterado em sua arquitetura, principalmente no pavilhão das enfermarias e no centro médico.

Uma resolução administrativa dividiu o conjunto entre Prefeitura e Governo Federal, o que acentua os projetos de descaracterização da arquitetura pensada por Sergio Bernardes. Funcionários do conjunto afirmam que o hospital está sofrendo com a ação das chuvas e da falta de um projeto de drenagem.

Atualmente o hospital está enfrentando um processo de tombamento de nível municipal e deve lidar com questões como a construção de uma escola em seu lote, perdendo as características originais de uma arquitetura de experimentação e de vanguarda para a época (AMORA et al, 2014).

2.3 Aeroporto Castro Pinto

2.3.1 - Introdução:

Localizado na cidade de Santa Rita, pertencente à região metropolitana de João Pessoa, a aproximadamente 10 quilômetros do centro da capital, o aeroporto Presidente Castro Pinto teve sua construção iniciada em 1957, durante o governo de Juscelino Kubitschek. Originalmente o projeto do aeroporto era composto de apenas um terminal de passageiros e a pista de pouso e decolagem de aeronaves, operado na época pelo antigo Departamento de Aviação Civil (DAC), apenas tendo sua administração passada para a Infraero em 1979.

Em 1981, Sérgio Bernardes é responsável pela primeira intervenção feita no aeroporto, a fins de substituir as antigas instalações. Em 1985, o então reformado aeroporto é inaugurado e se caracteriza pelas suas formas. O primeiro pavimento era composto por varandas sombreadas e protegidas apenas por peitoris, de onde era possível obter uma vista panorâmica da movimentação das aeronaves (PEREIRA, 2016, P.302).

Em 2004 até 2008 o aeroporto passa por sua segunda intervenção, um pouco mais complexa do que a primeira, com o intuito de atender as novas diretrizes funcionais estabelecidas pela Infraero, tais diretrizes contemplavam a adequação das normas de aviação (MEDEIROS, 2019).

Além do comprimento das normas de segurança estabelecidas pela Infraero, a reforma contemplou a ampliação do edifício, beneficiando o terminal de passageiros, com salas de embarque e a construção de um bloco administrativo.

A ampliação do Aeroporto Castro Pinto está voltada para atender diretamente as transformações necessárias em resposta ao rápido aumento do fluxo aéreo. Em 2006 foram registrados aproximadamente 102 milhões de passageiros nos aeroportos brasileiros, ao passo que em 2010 esse número foi ampliado para 155 milhões de passageiros (INFRAERO, 2011, p. 7).

É normal que alguns tipos de equipamentos como hospitais e aeroportos passem por uma necessidade de adaptação e ampliação ao longo de sua vida útil. Entretanto, projetos de ampliação e requalificação tem descaracterizado obras de valor artístico e arquitetônico, acrescentando revestimentos em estruturas aparentes, tintas que não fazem referência com o acabamento original, vidros transparentes dão lugar aos vidros coloridos ou espelhados, em nome da utilização de “novos” materiais (PEREIRA, 2016).

Sérgio Bernardes tinha uma paixão por aeronaves chegando inclusive a desenhar esboços desses equipamentos, chamado por ele de Avião Gaivota. Entre seus estudos desenvolvidos pelo Laboratório de Investigações Conceituais (LIC), anexo ao seu escritório com o propósito de “investigar e propor melhorias para o mundo” (MACUL, 1999, p. 66), Bernardes, nos anos 60, planeja o Aeroporto Intercontinental (não construído), a ser utilizado por aviões ultrassônicos. Essa proposta projetual, embora a frente de seu tempo, chamou a atenção de revistas estrangeiras e até chegou a ser discutida em congressos internacionais (BERNARDES, 1963, p. 2).

Seu contato com a Paraíba já tinha ocorrido anos antes da encomenda do aeroporto, através de outras obras também financiadas pelo governo estadual. Inicialmente projetou o Hotel Tambaú (1968), e, posteriormente, o Espaço Cultural José Lins do Rêgo (1980), ambos na capital. Todas essas edificações assumiram grande relevância diante de suas escalas e usos.

O projeto foi estabelecido na cidade de Santa Rita, região metropolitana de João Pessoa, com a proposta de substituir o antigo, que era localizado nas

imediações e implantado em 1957 (PEREIRA, 2016). O prédio tinha um caráter simples e formal, com uma grande varanda sombreada, com vista direta para as aeronaves no pátio. (MACUL, 1999, P. 69).

Figura 7 – Vista aérea do Aeroporto Castro Pinto antes da sua modernização.



Fonte: Arquivo do Aeroporto Castro Pinto.

O terminal de passageiros se subdividia em dois pavimentos, sendo no térreo os guichês de check-in, espaços de apoio e sala de desembarque. No pavimento superior, Bernardes implantou uma varanda protegida apenas por guarda-corpos, além de alocar a sala de embarque, comércios e sanitários. Toda a circulação vertical foi solucionada com o uso de duas rampas, que acompanhavam em sentido longitudinal a forma do edifício.

Figura 8 – Fotografia do pavimento inferior do aeroporto.



Fonte: Arquivo do Aeroporto Castro Pinto.

O aeroporto podia atender até três aeronaves simultaneamente, isso se dá pela simetria usada pelo arquiteto fazendo com que cada lateral do edifício fosse ativada para uso, as atividades de embarque e desembarque foram solucionadas verticalmente (níveis distintos).

O Aeroporto Castro Pinto era caracterizado pela simplicidade espacial, seu formato pavilhonar e sua clareza formal, resultando em expansibilidade e flexibilidade do conjunto.

Figura 9 – Fotografia da torre de comando a direita e rampa de embarque a esquerda.



Fonte: Arquivo do Aeroporto Castro Pinto.

2.3.2 - Construção:

A cobertura do Aeroporto Castro Pinto era estruturada por treliças espaciais de alumínio, apoiadas em pilares metálicos. Esta estrutura já havia sido experimentada por Bernardes, quando o arquiteto projetou o Espaço Cultural José Lins do Rêgo em 1980, porém com dimensões maiores.

De acordo com Pereira (2016, p. 6), que considerava o aeroporto Castro Pinto “idealizado como uma espécie de módulo, passível de uma expansão futura”, faz sentido a possibilidade dessa solução estrutural se adequar a diferentes escalas. O único motivo limitante para uma expansão futura poderia ser a torre de comando, localizada em uma das extremidades do edifício, onde era justificável sua posição, já que se localizava a pista de pousos e decolagens.

A cobertura era reflexo de um estudo de elementos e materialidades resultantes do processo de industrialização, como recorrente nas obras do arquiteto. O complemento das barras de alumínio formando a treliça espacial gerava uma malha, que por sua vez, determinava tal modulação. Era preciso poucos apoios para suportar a cobertura, logo como resultado de uma racionalidade construtiva, Bernardes faz a laje do pavimento superior formar uma estrutura independente em concreto armado, com vãos mais reduzidos (PEREIRA, 2016).

Como consequência de usar uma estrutura portante, havia a independência entre fechamentos dos ambientes, os espaços eram flexíveis e poderiam ser distribuídos e redistribuídos conforme as mudanças e as demandas. Os próprios materiais e acabamentos utilizados faziam jus a essa possibilidade: fechamentos em placas pré-fabricadas de concreto, instalações elétricas aparentes, ausência de revestimentos, padronização e repetição de acabamentos.

2.3.3 – Preservação Patrimonial:

É certo que algumas decisões de projetos para aeroportos antecedem as avaliações do arquiteto, já que esse tipo de edifício, diante de suas particularidades, deve seguir algumas premissas básicas determinadas pela Infraero, o órgão que é responsável pela administração de aeroportos brasileiros.

As premissas básicas da Infraero servem como base referencial para o projetista, em geral delimitando características funcionais dos ambientes, a fluxos operacionais nos diferentes espaços, dimensões mínimas, a caracterização de alguns mobiliários e a disposição mais adequada de ambientes. Originalmente o projeto de Bernardes contava com o segundo pavimento panorâmico, com uma varanda protegida somente por guarda-corpos. Uma das primeiras delimitações estabelecidas pela Infraero foi “[...] por motivo de segurança, deverá ser todo envidraçado e sem possibilidade de acesso ou contato do público com o lado ar (uma esquadria envidraçada com 2,60 m de altura é considerada suficiente)” (INFRAERO, 2007, p. 8). Essa recomendação é justificada no próprio documento, como forma de “[...] evitar que o passageiro pule ou possa receber ou jogar algum objeto. Já houve casos de expectadores jogarem tocos de cigarro aceso na área do pátio - um desses tocos caiu em um rack com bagagens e uma mala foi atingida e começou a pegar fogo” (INFRAERO, 2007, p. 8).

Estabelece também que a área comercial principal esteja o mais conectada possível com a área de embarque e seja um espaço de fácil identificação, localização, visualização e acesso ao passageiro de embarque, uma vez que essa é a pessoa que fará o uso dessa área (INFRAERO, 2007, p. 38).

As premissas da Infraero servem mais para instrumentar o projetista, sobre os requerimentos mínimos estabelecidos, do que propriamente para direcionar suas decisões de projeto, tendo em vista que não são determinados tipos de acabamento ou materiais, por exemplo (PEREIRA, 2016). Em geral essas delimitações são estabelecidas somente nos editais de contratação de projetos, onde possuem indicações mais precisas para cada obra em questão. Um exemplo disso é o edital elaborado, em 2011, para contratação do projeto de ampliação do Aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre. Nele está determinado que “[...] parte da estrutura seja de concreto e superestrutura seja metálica”, que o projeto deve contemplar “um alto grau de industrialização na execução da obra, priorizando elementos produzidos industrialmente para reduzir os prazos e custos do empreendimento”, que a distribuição interna das atividades do terminal de passageiros deve ser pautada em modularidade e expansibilidade (LIMA, 2012, p. 17).

Dessa forma, é possível concluir que, mesmo que a Infraero proponha determinações gerais para as construções aeroportuárias, elas são passíveis de adaptação conforme cada projeto.

Com o intuito de ampliar a capacidade de usuário e modernizar sua estrutura, o aeroporto passou por reformas iniciadas em 2004 e finalizadas em 2008, que incluíram o reforço da pista principal, pista de taxiamento e pátio de estacionamento de aeronaves.

Porém, foi a ação sobre o terminal de passageiros, a parte mais alterada nesta intervenção. O prédio reformado e ampliado, passou de 6.067m² para 9.464m². Mesmo com a possibilidade de expandir o prédio existente, foi optado por não descaracterizar a cobertura original, portanto, foi criado outro edifício anexo ao existente. Consequentemente deixaram de existir os beirais, que protegem a edificação do sol e da chuva, dando esse papel de proteção aos vidros espelhados e esquadrias de alumínio.

Quanto aos espaços internos, as alvenarias receberam pinturas e revestimentos, as treliças espaciais foram cobertas pelo forro de alumínio e os pilares internos aparentes também receberam revestimentos do mesmo material.

A lógica espacial dos ambientes serem mais concentrados no centro e perifericamente mais livres foi invertida, de forma que um dos principais conceitos de Bernardes estabelecido para esse edifício, de se formar uma varanda, fosse destruído.

É certo, que a obra também alcançou melhorias de desempenho para o edifício, em especial a ampliação de: número de balcões para check-in de 14 para 18, área reservada para praça de alimentação e quantidade de vagas de estacionamento, de 162 para 288 veículos. Também foi ampliado o número de estabelecimentos comerciais, dentro do novo conceito promovido pela Infraero de fortalecimento de varejo aeroportuário, onde são investidos em identidade visual, capacitação de recursos humanos e comunicação mercadológica (PEREIRA, 2016).

As lojas e lanchonetes permaneceram localizadas no pavimento superior, próximas às salas de embarque, como indicado pela Infraero. Porém elas foram deslocadas para o perímetro do edifício, de forma que a anterior vista panorâmica da paisagem deu lugar à visão de vitrines de lojas e balcões comerciais.

Ao ampliar o Terminal de Passageiros existente e melhorar as suas instalações, o projeto de intervenção não estabeleceu qualquer diálogo ou valorização sobre estrutura existente, projetada por Sérgio Bernardes. Em resposta a

o que pode ser entendido como o princípio da economia, a intervenção substituiu características singulares do projeto original, por elementos desprovidos de caráter.

Figura 10 – Vista aérea do Aeroporto Castro Pinto, após sua intervenção em 2008.



Fonte: Arquivo do Aeroporto Castro Pinto.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As três obras refletem um período de grande projeção internacional da arquitetura brasileira. Sérgio Bernardes é fruto de uma época em que a arquitetura e as artes tinham grande valor político e público, reverberando nacionalmente e internacionalmente. Devido o conjunto das manifestações deste período, foram escolhidos exemplares que demonstram o caráter das demandas que eram feitas aos arquitetos. Demandas institucionais para a construção de um país. Infelizmente essa pesquisa não pode contar com o auxílio do acervo do arquiteto, pois o mesmo encontra-se perdido ou danificado após o incêndio ocorrido na Universidade Federal do Rio de Janeiro no dia 20/04/2021.

As visitas programadas às edificações comentadas não puderam ser realizadas devido aos impactos causados pela pandemia da Covid 19, considerando que uma das obras se trata de um hospital que prestou frente durante todas as ondas do vírus.

A pesquisa teve como matriz, levantar discussões e questionamentos sobre a produção arquitetônica de Bernardes, trazendo como referência, obras públicas que tiveram pouca visibilidade em periódicos, porém deixaram sua marca à sociedade e arquitetura. Sua produção foi criada para atender um tempo, tempo aquele onde a arquitetura modernista ainda estava sendo inserida como discussão nas universidades do país. Infelizmente o tempo não perdoou sua produção, fazendo com que as futuras gestões não dessem tanta atenção para seu trabalho, descaracterizando suas obras em restauros e mudando severamente seus programas originais.

4. REFERÊNCIAS

AMORA, Ana Albano; COSTA, Renato da Gama-Rosa; MALAQUIAS, Thaysa. **Sanatório de Curicica. Em perigo a obra exemplar do arquiteto Sérgio Bernardes.** Minha Cidade, São Paulo, ano 15, n. 173.02, Vitruvius, dez. 2014 <https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/15.173/5365>. Acesso em 01 abr. 2021.

Anuário Estatístico Operacional 2010. **Brasília: Infraero**, 11 fev. 2011. Disponível em: <<http://www.infraero.gov.br/images/stories/Estatistica/anuario/final.pdf>>. Acesso em: 25 fev. 2022.

BACKHEUSER, João Pedro. **Sérgio Bernardes: sob o signo da aventura e do humanismo.** Projeto Design, São Paulo, n.270, p.24-26, agosto, 2002.

BERNARDES, Kykah. **Um dos principais expoentes da segunda geração modernista brasileira.** In: BERNARDES, Kykah. Projeto memória. [S. l.], 1 jan. 2018. Disponível em: <https://www.bernardesarq.com.br/projeto-memoria/sergio-bernardes/>. Acesso em: 10 ago. 2022.

BITTENCOURT, Tania Maria Mota. **Peste Branca - arquitetura branca: os sanatórios de tuberculose no Brasil na primeira metade do século vinte.** Dissertação (Mestrado) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos. 2000.

BRAGA, B. M.; PAIVA, Ricardo Alexandre. **Intervenção no Palácio da Abolição em Fortaleza: Flexibilidade e Permanência.** In: DOCOMOMO Brasil - O campo ampliado da arquitetura, 11., 2016. Recife. Anais...DOCOMOMO Brasil, Recife: UFPE, 2016. p. 1-12.

BRUAND, Yves. **Arquitetura contemporânea no Brasil.** 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 1999.

COSTA, Renato Gama-Rosa. **Apontamentos para a arquitetura hospitalar no Brasil: entre o tradicional e o moderno.** Hist. cienc. Saúde-Manguinhos. 2011, vol.18, pp.53-66. Disponível em:<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-59702011000500004&lng=en&nrm=iso>.

BRITO, Alfredo, et al. **Sérgio Bernardes. Estruturas que se lançam no espaço.** Rio de Janeiro: Artviva,2010. p. 64-73.

GABRIELE, Maria Cecília Filgueiras Lima; NETO, Paulo Costa Sampaio. **UM PALÁCIO DESTRONADO.: O moderno já passado, o passado no moderno.** Anais do 7 seminário do_co,mo.mo_brasil, Porto Alegre, n. 7, 22 out. 2007. Disponível em: <https://docomomobrasil.com/wp-content/uploads/2016/01/040.pdf>. Acesso em: 13 jan. 2022.

LIMA, Eduardo Campos. **Ampliação do aeroporto de Porto Alegre.** Infraestrutura Urbana, São Paulo, n. 4, p. 16-20, jun./jul. 2011. Disponível em: <<http://www.infraestruturaurbana.com.br/solucoes-tecnicas/4/artigo220105-1.asp>>. Acesso em: 25 fev. 2022.

MACUL, Márcia. **Documento: Sérgio Bernardes.** AU (Arquitetura e Urbanismo), São Paulo, n. 82, p. 63-69, fev./mar. 1999.

MEDEIROS, Fernanda Maria de Brito Silva. **Masterplan Aeroportuário: Definindo Diretrizes e Estratégias Projetuais a Partir de Análise do Aeroporto Presidente Castro Pinto.** Orientador: Deborah Kishimoto. 2019. 46 p. Trabalho de conclusão de

curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - CENTRO UNIVERSITÁRIO DE JOÃO PESSOA, João Pessoa, 2019. Disponível em: <https://bdtcc.unipe.edu.br/publications/masterplan-aeroportuario-definindo-diretrizes-e-estrategias-projetuais-a-partir-de-analise-do-aeroporto-presidente-castro-pinto-fernanda-maria-de-brito-silva-medeiros/>. Acesso em: 12 jan. 2022.

MONTANER, Josep Maria. **Depois do movimento moderno: arquitetura da segunda metade do século XX**. Barcelona: Gustavo Gili, 2001.

NASCIMENTO, Dilene Raimundo do; COSTA, Renato da Gama-Rosa; PESSOA, Alexandre; MELLO, Estefânia Neiva de. **O sanatório de Curicica. Uma obra pouco conhecida de Sérgio Bernardes**. Seção Arqtextos. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq026/arq026_02.as>.

PEREIRA, Fúlvio. **A modernização do Aeroporto Castro Pinto na Paraíba. Em nome da "modernização": A reforma do Aeroporto Castro Pinto, em João Pessoa**. DOCOMOMO, Campina Grande, v. 4, p. 3-5, 16 jul. 2016. Disponível em: https://www.academia.edu/download/63424870/DOCOMOMO-N-NE_2012_ARTIGO-COMPLETO_FULVIO20200525-85987-52wli9.pdf. Acesso em: 19 nov. 2021.

PEREIRA, Matheus. **Sérgio Bernardes e sua contribuição à arquitetura brasileira** 09 Abr 2018. ArchDaily Brasil. Acesso: 05 Abr 2021. <https://www.archdaily.com.br/br/892211/sergio-bernardes-e-sua-contribuicao-a-arquitetura-brasileira>, ISSN 0719-8906.

RIBEIRO, Lourival. **A luta contra a tuberculose no Brasil (apontamentos para a sua história)**. Rio de Janeiro, Editorial Sul-Americana, 1956, p. 188.

SANTOS, Cecília Rodrigues dos; PEREIRA, Margareth Campos da Silva; PEREIRA, Romão Veriano da Silva et alli. **Le Corbusier e o Brasil**. São Paulo: Projeto, 1987.

SEGRE, Roberto. **Sérgio Bernardes (1919-2002): entre o regionalismo e o high tech**. São Paulo: Vitruvius, 2002. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq026/arq026_00.asp> Acesso em 14 jul. 2021, 11:07:00.

TEIXEIRA, Rubenilson Brazão; DANTAS, George Alexandre Ferreira. **Arquitetura e cidade "sempre novas"**. Natal: EDURFN, 2016. P 299-313.

TINEM, Nelci. **O alvo do olhar estrangeiro: o Brasil na historiografia da arquitetura moderna**. João Pessoa: Manufatura, 2002.

VANDERLEI, Alexandre. **A casa de Sérgio Bernardes: Uma síntese para dois arquétipos**. X SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL: ARQUITETURA MODERNA E INTERNACIONAL: conexões brutalistas 1955-75, Curitiba, out 2013. ARQUITETURA MODERNA E INTERNACIONAL: conexões brutalistas 1955-75 Curitiba. 15-18.out.2013 - PUCPR.

VIEIRA, Monica Paciello. **Sergio Bernardes: arquitetura como experimentação**. Dissertação (mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2006.

XAVIER, Alberto. **Depoimento de uma geração**. São Paulo: Pini, 1987.

Contatos: 41937481@mackenzista.com.br e veralucia.domschke@mackenzie.br