

APRENDENDO COM O EDIFÍCIO-GARAGEM: ENSAIO PARA UM MANIFESTO

Aluno: Diego Pinheiro Rodrigues

Orientadora: Ana Paula Polizzo

Índice

01. Apresentação	02
02. A Sociedade do Carro	05
03. A Máquina dos Acidentes	11
04. As Grandes Transformações	13
05. Os edifícios-garagem	21
06. Os 03 Casos	32
06.1. A Banalidade e sua Beleza	46
06.2. Os Letreiros	53
06.3. O Elevador e Planta Típica	61
06.4. O Rés do Chão	68
07. Questionamentos Finais	78
08. Bibliografia	82

Apresentação



Imagem 01: colagem de autoria própria

Apresentação

Este trabalho consiste em um ensaio proposto a partir da constatação de uma estrutura arquitetônica muito presente nas cidades contemporâneas: os edifícios-garagem. Com isso, busca-se entender a relação urbanística e arquitetônica de tais edifícios com o meio inserido. O trabalho busca problematizar a lógica política e social, a partir do sistema rodoviário, que resultou na realidade material atual da cidade. Parte-se da percepção de que são edifícios inseridos no nosso cotidiano e que por terem o carro como o "habitante" principal, tem suas qualidades despercebidas. Porém em suas atuais configurações, negam de alguma forma a cidade e buscam a escala e a velocidade da máquina. Pretende-se refletir sobre uma certa futurologia do uso dos carros, consequentemente dos edifícios que eles habitam.

O recorte espacial é o Centro do Rio de Janeiro por representar uma área que acumulou diversas transformações culminando em respostas à problemática do automóvel. Com isso a sociedade do carro, aqui discutida, já se mostra incompatível com o modelo de sociedade atual e junto a ela tudo aquilo em que representa a soberania do transporte individual automotivo.

O presente trabalho, de forma crítica, pretende potencializar qualidades intrínsecas aos edifícios garagem e questionar sobre possíveis reinterpretações. Não existe a intenção de fazer um projeto positivista para o edifício-garagem, a fim de criticá-lo e transformá-lo apenas.

Imagem 02: Fotografia de Felipe Russo para exposição intitulada Garagem Automática, 2013-06



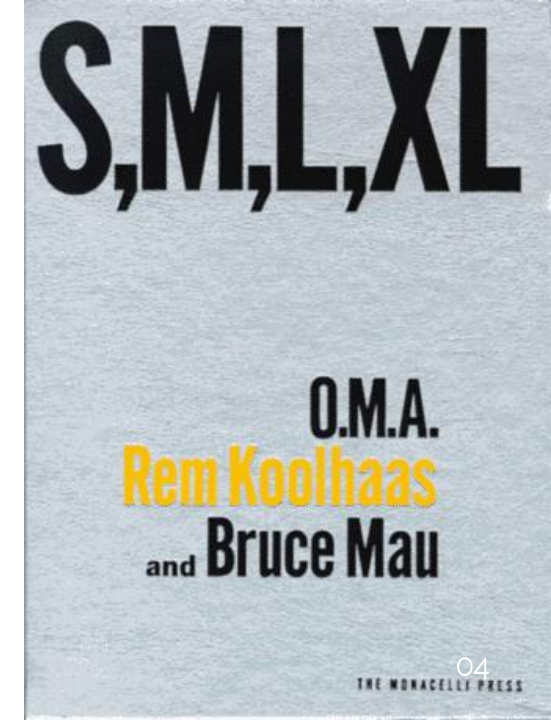
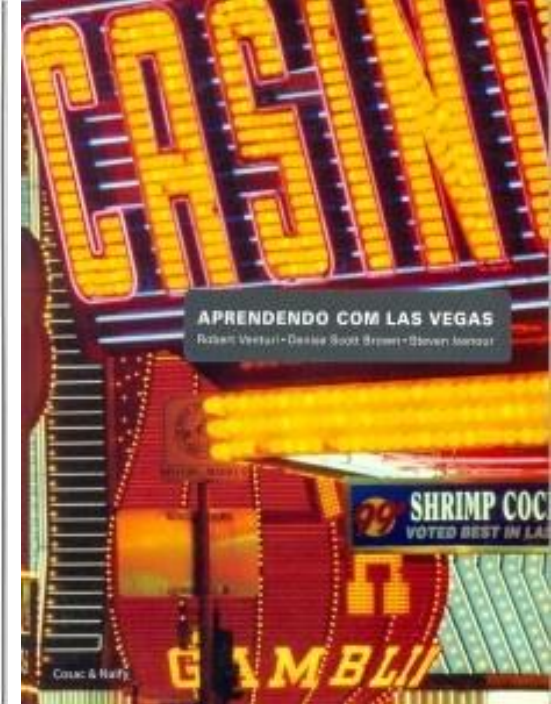
Apresentação

O título "ensaio para um manifesto" contém em si uma ambiguidade. Se por um lado demonstra que o trabalho se insere no campo do ensaio e da crônica (como poderá ser observado a seguir), ele também mostra claramente uma abertura no que trabalho pode vir a se tornar um dia. A partir disso, foram tomados dentre muitos, dois manifestos como inspiração: O "Aprendendo com Las Vegas" (1972) de Robert Venturi e Denise Scott Brown e o manifesto retroativo de Rem Koolhaas "Nova York Delirante" (1978). O primeiro por se interessar no anônimo, popular e conseqüentemente na celebração da cultura de massas. Já o segundo por utilizar do surrealismo que lhe permite escancarar o realismo e ao mesmo tempo distorcê-lo. Desta forma, a estratégia de ironizar e utilizar dos artifícios gráficos para isso se mostrou indispensável para uma completa compreensão de toda a proposta deste trabalho.

Outro interlocutor que moldou o pensamento do trabalho foi Luiz Antonio Simas com o livro "O Corpo Encantado das Ruas". Este livro lança suspiros em meio a um Rio de Janeiro em que as essências cariocas estão perdidas. Simas exemplifica como a nossa história pode ser contada por outro viés, a partir da nossa cultura não domada e nossos saberes, a partir das nossas vivências e sobrevivências.

Desta forma o trabalho pretende questionar, criticar e ironizar o edifício-garagem a partir de suas potencialidades, sem nenhuma intenção de ditar verdades. Temos então a mistura do entendimento de cidade e do edifício a partir dos estudos da própria disciplina com a "cariquise". A banalidade do edifício e a banalidade da vida cotidiana se encontram no edifício garagem em uma celebração.

Imagem 03: capas de livros, autores: Rem Koolhaas; Robert Venturi, Denis Scott Brown e Steven Izenour; Rem Koolhaas e Bruce Mau; Luiz Antonio Simas



A sociedade do carro

O carro movido a combustão nasceu na segunda metade do século XIX para atender uma demanda bastante específica: o tempo de deslocamento. A burguesia, com esse novo advento, poderia se diferenciar do restante das pessoas. Tempo esse que, supostamente, ainda não poderia ser comprado, mas rapidamente se transformou em mercadoria. Porém algo que surgiu para ser artigo de luxo poderia ser "democratizado"?

Então porque promover esse desejo? Porque ter um carro envolve diversos setores industriais e econômicos influentes. Donas de minas, de poços de petróleo, até de quase países inteiros em caráter exploratório. O automóvel exige fonte de energia para funcionar e tal fonte é um derivado do petróleo. Ou seja, cada pessoa que possui um carro é cliente dos grandes monopólios do mercado petrolífero. Além da indústria petrolífera, outras também são beneficiadas, como: a da borracha, a do minério, a da siderurgia, a da tecnologia. Entendemos assim o porquê de toda essa influência, pois a geração de capital proveniente dessa exploração é desproporcional.

E por que não a democratização do carro e sim a popularização? Porque democratizar significa dar igualdade de acesso a todos e definitivamente não é esse o caso. Em seu texto "A Ideologia Social do Carro a Motor" (1973), o filósofo austro-húngaro André Gorz compara o carro a uma mansão à beira da praia. Ou seja, se todos quisessem ter uma casa à beira mar, não existiria praia para todo mundo. O mesmo acontece com o carro (objeto de luxo, inicialmente), é inerente ao automóvel que ele não seja nem democratizado e nem popularizado, as cidades não comportam. Porém o automóvel passou a ser objeto de desejo das pessoas, promovido por toda essa cadeia de capital anteriormente explicada. A problemática de quando se aumenta o número de veículos individuais automotivos, é que a ideia de deslocar mais rapidamente perde sentido. A solução virou o problema, na verdade a universalização virou o problema. Pode-se pensar que só isso já seria um motivo para o carro não continuar sendo um objeto de desejo, porém o contrário é observado. Um trecho do texto "O que o carro nos fez esquecer" (2015) que segundo o escritor, desenhista e letrista Paulo Brabo traduz bem esse número elevado desenfreado:

A sociedade do carro

"a população de automóveis (que há 100 anos praticamente não existia) em algumas regiões do planeta já ultrapassou a população de *homo sapiens*. E, não havendo vacina conhecida, ninguém sabe quando os automóveis vão parar de usar seres humanos para se multiplicar." (BRABO, 2015)

A sociedade do carro

Importante ressaltar que desde o final da Segunda Guerra Mundial a indústria automobilística virou um dos pilares da economia e por isso o supérfluo virou necessário. Como já explicado anteriormente, existe uma mobilização de diversos setores da economia. Por isso, os países se tornaram dependentes da produção e da venda de carros. Aqui no Brasil, por exemplo, antes das décadas de 30/40 tínhamos apenas montadoras e não produzíamos carros no Brasil. Em meio à guerra, a escassez das peças e a falta de gasolina fez com que o Brasil improvisasse e começasse a ter suas próprias soluções. Foi com o governo Getúlio Vargas que a industrialização nacional teve seu início. E no governo de Juscelino Kubitschek que o Brasil implementou de forma avassaladora a indústria automobilística no Brasil.

No governo de Vargas, criou-se as indústrias nacionais de petróleo em 1953 e siderurgia em 1941, além da criação da primeira indústria automobilística brasileira: a FNM (Fábrica Nacional de Motores) em 1943. Vargas deu um pontapé inicial na industrialização brasileira. Foi no governo de Kubitschek, com o Plano de Metas, que a industrialização brasileira se consolidou. A indústria automobilística no Brasil era um dos pilares desse governo, chegando a ter um departamento para tal pasta, o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA). Com isso, o grande esforço na construção de diversas rodovias que ligassem diferentes pontos do Brasil. Importante ressaltar também o caráter propagandista e progressista da construção de Brasília no governo JK, que fez com que o valor da máquina-carro fosse reforçado.

Foi a partir desses avanços técnicos que as grandes transformações urbanísticas ocorreram no Brasil, mais especificamente no Rio de Janeiro. Tal fato está ligado diretamente à intensa utilização dos carros, e tentativas de suprir demandas espaciais na cidade.



Imagem 04- Getúlio Vargas examinando o protótipo de um carro brasileiro produzido pela Fábrica Nacional de Motores, em 1951 (Fonte: carroantigo.com)

Imagem 05- Juscelino Kubitschek apresentando a construção de novas ferrovias (Fonte: <https://cpdoc.fgv.br/>)



A sociedade do carro

"A estratégia utilizada para enfrentar o mal-estar do automóvel foi tornar o supérfluo necessário. E a ferramenta utilizada foi o urbanismo: abrir largas avenidas, construir viadutos, espriar as cidades em novos bairros periféricos. A ampliação da infraestrutura rodoviária urbana induzia a mais automóveis; o aumento de carros tornava os centros das cidades cada vez mais inóspitos; enquanto novos bairros nos subúrbios e condomínios ofereciam mais qualidade de vida – para quem tivesse carro! O urbanismo automobilista batia com uma mão e oferecia o curativo com a outra." (ANDRÉS, 2020)

A sociedade do carro

Segundo Roberto Andrés, urbanista e professor, existe uma falsa ilusão que o automóvel soluciona o problema de locomoção. De fato o demasiado uso do carro e a grande quantidade do mesmo na rua faz com o que os transportes públicos tenham menos frota e sejam mais caros. Conseqüentemente o serviço piora, porque não existe demanda e não se paga. Para além do trânsito que os automóveis individuais causam, traz desconforto para os usuários do transporte coletivo, pois o tempo perdido é enorme. Sendo assim o carro vira uma opção, ou seja, a solução individual alimenta o problema coletivo (ANDRÉS, 2020b). A compra de tal item se intensificou nos anos de 2008 até 2019, a partir de vários programas de subsídios e incentivo para a indústria automobilística que ocorreram e conseqüentemente a compra do carro se tornou facilitada, o que veio a piorar ainda mais o quadro das nossas cidades.

Outro ponto que não se pode deixar de lado é a relação íntima entre o indivíduo proprietário e o seu bem, o carro. No capítulo "Anexo: o mundo doméstico e o carro" do livro "O sistema de objetos" (1968), Jean Baudrillard, explicita como o carro é a extensão da atmosfera doméstica; ou seja, mesmo longe de casa, o homem ainda se sente dentro dela. O automóvel é um objeto de funcionalidade vertiginosa, além de ser uma esfera de intimidade. O deslocamento no tempo-espaco, onde a vida passa a ser em duas dimensões (imagens), tem o ar de contemplação. "O deslocamento é uma necessidade e a velocidade, um prazer" (BAUDRILLARD, 1968, p.74). Segundo o autor, a mobilidade sem esforço traz uma felicidade irreal.

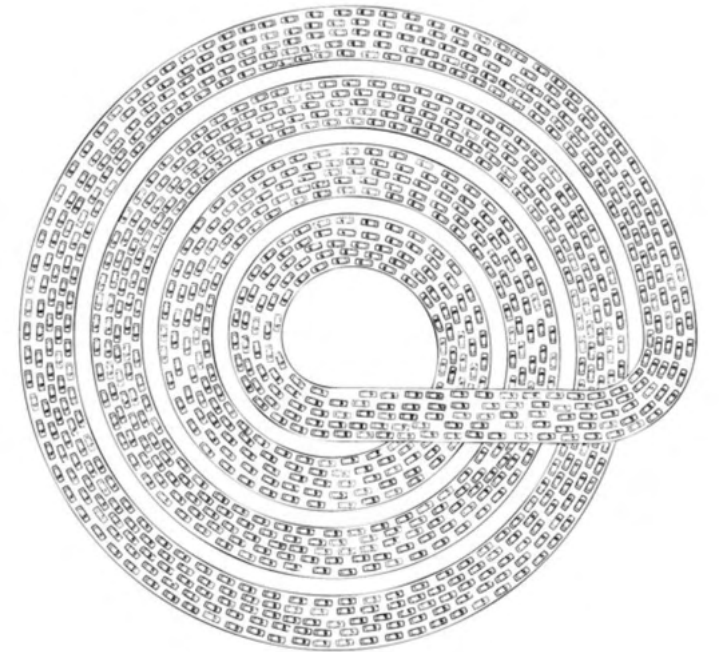


Imagem 06: Intervenções de Roberto Andrés sobre Autopista Del Sur de León Ferrari

A sociedade do carro

Não se pretende com essa abordagem a mera "criminalização" ou "condenação" do uso do carro, nem a ideia de propor uma cidade sem carros, afinal essa seria uma ideia demasiadamente simplista. Vale a pena ressaltar que em diversas situações, foi essa máquina que trouxe emancipação para que as pessoas pudessem se deslocar, trabalhar ou ter seu lazer em função de um Estado que não provém o deslocamento adequado em determinadas regiões. Entende-se também que, apesar do processo de sua popularização, o automóvel ainda não foi democratizado e nem será. A crítica aqui realizada busca centrar seus esforços na determinação que o carro teve (e ainda tem) nas transformações da cidade e o modo que reverbera na arquitetura. Sem dúvidas é necessário construir uma crítica ao modelo de cidade vigente, onde a máquina é a protagonista ao invés de apenas fazer parte do enredo. É preciso, assim, pensar em como a relação arquitetura e cidade pode quebrar esse paradigma e ajudar a pôr isso em questão.

A máquina dos acidentes



Imagem 07: reprodução do primeiro carro no Rio de Janeiro pertencente a José do Patrocínio. Revista O Globo

Feitas as primeiras contextualizações do debate pretendido por este trabalho, uma anedota se faz necessária. O primeiro carro da cidade do Rio de Janeiro foi também o primeiro a estar envolvido em um acidente. O abolicionista e jornalista José do Patrocínio, dono do jornal A Cidade do Rio, importou da França um triciclo com motor a vapor em 1897, período pré-Pereira Passos. Ele dizia que com um bom maquinista, os atores da cidade não seriam um problema para o carro, além de encurtar as distâncias.

Em uma manhã de domingo, José do Patrocínio convida seu amigo Olavo Bilac para conduzir o novo veículo pelas ruas do Rio. O acontecimento foi um alvoroço nas ruas cariocas, afinal não era do cotidiano esse tipo de máquina andando e fazendo barulho. Patrocínio solicita mais pressão ao condutor do veículo que atrelado às ruas de paralelepípedo, fizeram o carro atolar em um buraco. Fez-se necessário bois e correntes para guinchar a máquina. O destino final do primeiro carro carioca? O ferro-velho. Existe também uma versão onde diz que Bilac teria perdido o controle do carro em uma curva, a 4km/h, e batido em uma árvore. Perda total no carro. Independente de qual história for, temos o destino sendo o fracasso do carro.

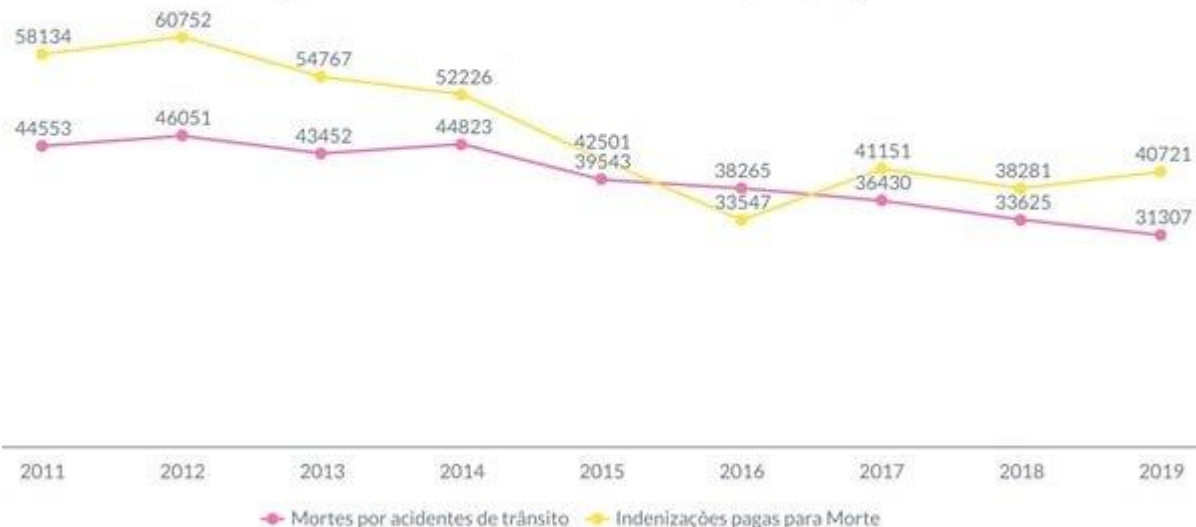
A máquina dos acidentes

SINISTROS DE TRÂNSITO

Em 10 anos no Brasil, 400.000 pessoas morreram em acidentes de trânsito e 472.000 indenizações por mortes foram pagas. O trânsito brasileiro gera mais mortes do que uma guerra civil.

Mortes no Trânsito em todo o Brasil 2011-2019

Infografia: Mel Murialdo / Fontes: Sistema Único de Saúde (DataSUS) | Seguro DPVAT



A máquina carro está tão inserida na sociedade que os usuários tornam-se cegos perante o potencial destruidor do mesmo. Para além da questão da poluição da atmosfera e sonora, tem-se um número alarmante de mortes envolvidas em acidentes de carro. Em 2020, morreram 80 pessoas por dia segundo o Portal do Trânsito, canal de comunicação desenvolvido para gerar informações do trânsito brasileiro. Pense, uma lata metálica em alta velocidade mais o condutor no prazer do poder que a direção lhe traz igual a altas probabilidades de acidentes. Se não ocorressem melhorias na cidade em função do carro (próximo capítulo), talvez os acidentes continuariam sendo tais quais do José do Patrocínio: atolar em um buraco.

Imagem 08: gráfico retirado do site Portal do Trânsito

As grandes transformações

É sabido que o Centro do Rio de Janeiro passou por diversas transformações em diferentes momentos, muitas delas impulsionadas pelo caráter rodoviarista. Esse processo, que se perpetua até os dias de hoje, pressupõe grandes demolições, apagamentos e um modo de operar que gera grandes cicatrizes na cidade.

Podemos começar a discussão pela reforma de Pereira Passos (1903-1906). A ideia de "embelezamento" do então Distrito Federal estava diretamente associada à retirada da população operária do centro. Todas as aberturas de novas vias, alargamentos de outras já existentes tinham como o objetivo proporcionar um espaço urbano regenerado e salubre, baseado em ideais europeus de civilização, progresso e modernidade e em modelos de cidade como Paris e Londres. Essas medidas, que eram as justificativas da implementação da reforma, necessitavam de um grande número de remoções de edificações. Exemplo máximo disso é o "bota-abaixo" ocorrido no mesmo governo, em que foram removidos diversos cortiços e casas operárias da área central do Rio de Janeiro. A transformação era segregatória com maquiagem de higienista.

O Plano Agache (1927-1930) enfatizou em seu plano diretor um forte caráter de funcionalidade da mobilidade. Segundo Maurício de Abreu no livro "Evolução Urbana do Rio de Janeiro" (1987), tal plano pretendia transformar o Rio de Janeiro em uma cidade monumental e pretendia embelezar a cidade através de critérios funcionais e da estratificação social do espaço. Dessa forma era necessário um eficaz sistema de vias para interligar tais zonas.

As grandes transformações



Imagem 09: Detalhe do Projeto da Avenida Central (atual Rio Branco). Fonte: Marc Ferrez. O Álbum da Avenida Central, 1982.

As grandes transformações

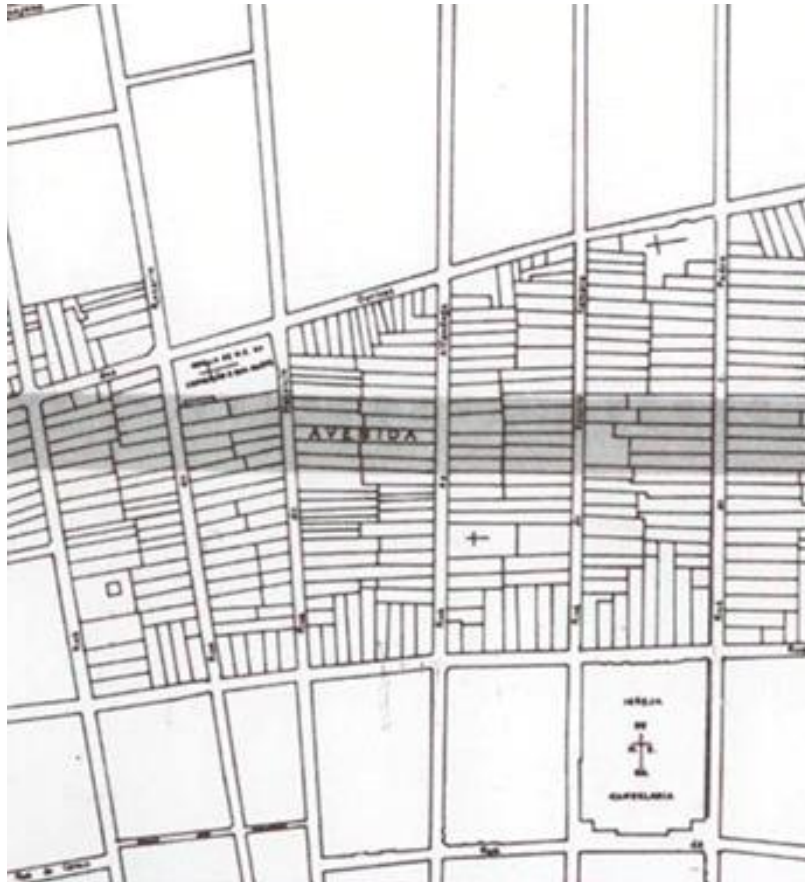


Imagem 10: Demolições para abertura da avenida e reurbanização do Largo da Carioca. Jornal O Malho. BN Digital, domínio público.

As grandes transformações

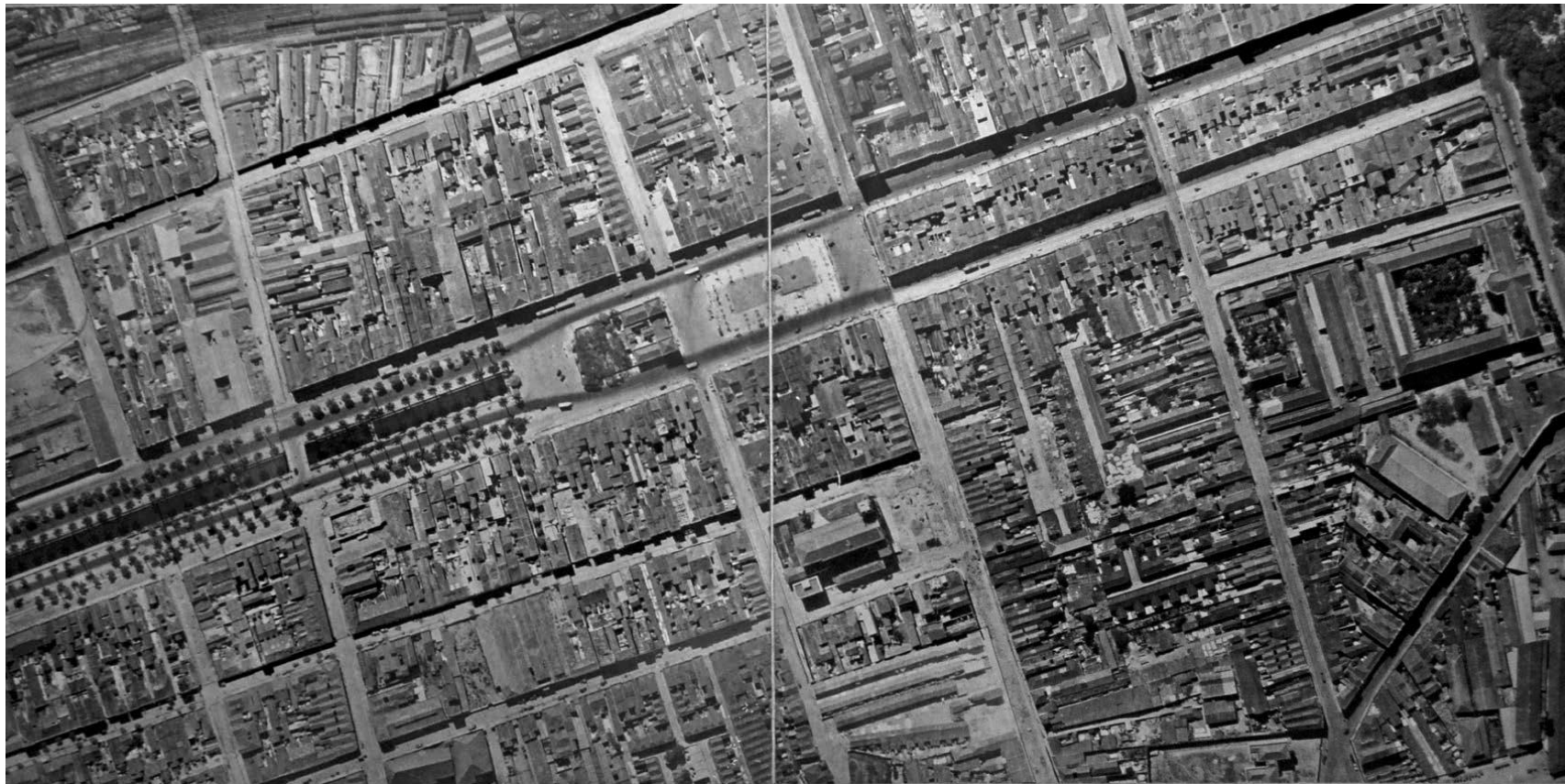


Imagem 11: A Estrutura urbana da área central antes da abertura da Avenida Presidente Vargas registrada no Mosaico Fotográfico de 1928/1935. Fonte: AGCRJ, Avenida Presidente Vargas – Prefeitura do Distrito Federal, Diretoria de Secretaria do Gabinete (sem autor), 1935.

As grandes transformações

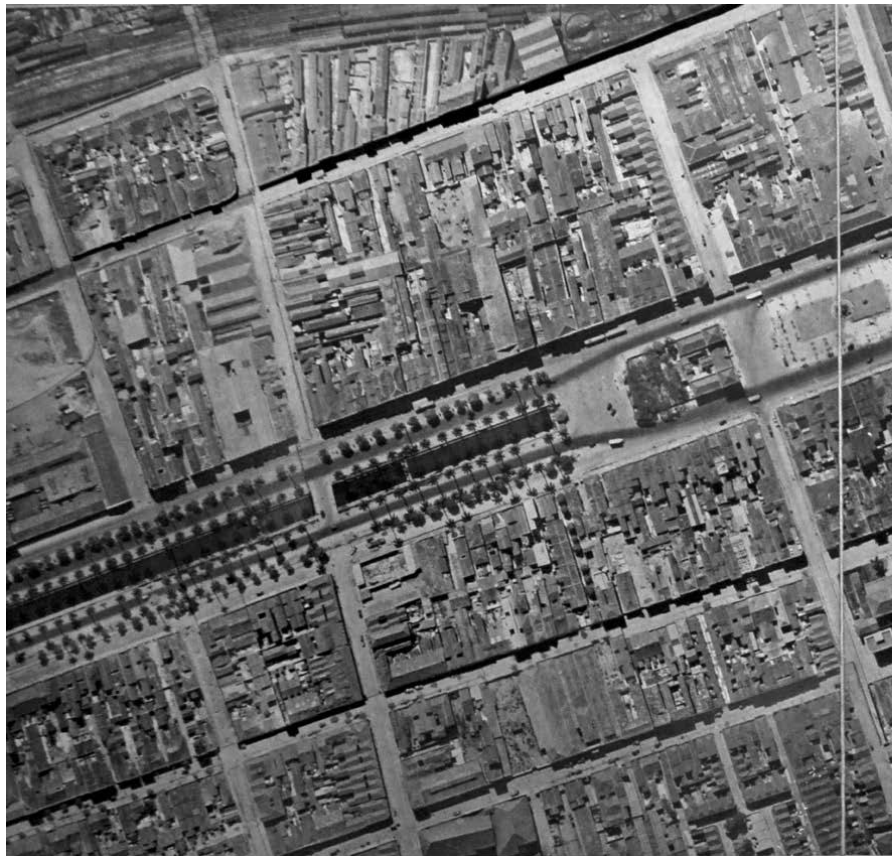


Imagem 12: obras de abertura da Avenida Presidente Vargas (sem autor), 1942.

As grandes transformações

A partir do governo Vargas (Estado Novo) a questão viária se intensifica. Ocorre a abertura da Av. Presidente Vargas, uma grande e larga via para o desfile dos automóveis. Tudo isso reforçado ainda pelo crescimento da cidade em direção a Zona Sul e a Zona Norte.

Deve ser citado também a construção da Perimetral que teve o início das obras em 1957 e foi inaugurada em 1960. Uma rua austera e suspensa, privilegiando o veículo individual, além de privilegiar o motorista com belas visadas. Depois de mais de 18 anos de obra após a primeira inauguração, o viaduto chegou até a Ponte Rio-Niterói em 1978.

Esse mesmo elevado foi demolido quando as transformações na cidade do Rio de Janeiro aconteceram para receber os grandes eventos: Copa do Mundo e Olimpíadas, 2014 e 2016 respectivamente. A perfuração e construção de um túnel tirou os carros do seu privilégio aéreo e escondeu-os debaixo da terra. Talvez esse tenha sido o equivalente a "jogar a poeira pra debaixo do tapete". Podemos questionar ainda esse processo de demolição, a partir da possibilidade de sua própria transformação, afinal, este já era um símbolo da cidade. No entanto, esta força apagadora é uma forte característica da nossa cidade em relação à expansão viária. A partir desse novo planejamento para o Centro, mais especificamente para a região portuária, criou-se um plano chamado Porto Maravilha com novos edifícios que reforçaram o caráter monofuncional do Centro. As heranças rodoviaristas e funcionais continuavam a ser contempladas pelo novo plano.

As grandes transformações

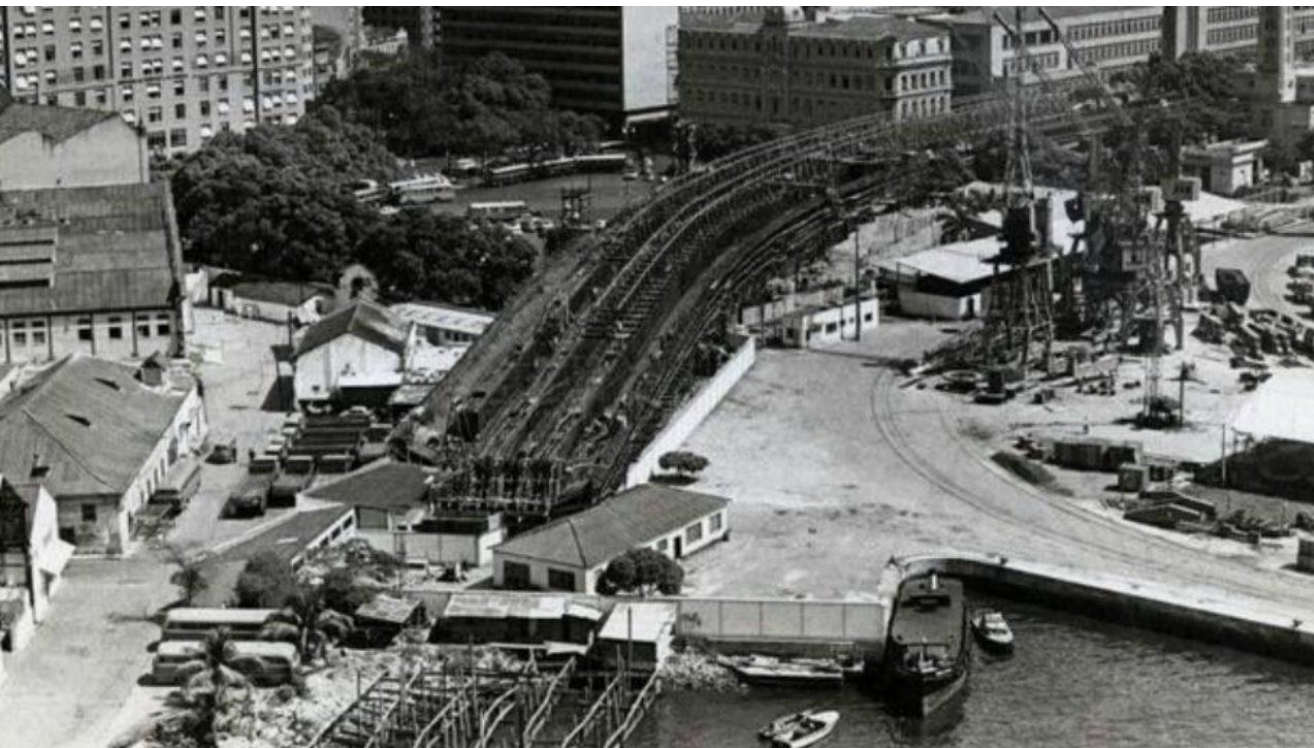


Imagem 13: Construção da Perimetral. Imagem: Diário do Rio.



Imagem 14: Implosão da perimetral. Imagem: Folha de São Paulo.

As grandes transformações



Imagem 13: Feira de antiguidades da Praça XV debaixo da perimetral.



Os edifícios-garagem

A partir da massificação do uso do carro e de um aumento do caráter funcionalista da cidade, esse objeto de desejo se tornou parte da paisagem e moldou a forma de pensar os espaços públicos e a própria arquitetura. Com o desejo de uma cidade interligada por avenidas e a expansão a partir do rodoviarismo, o Centro do Rio de Janeiro passou a ter um caráter de centro de negócios e de trabalho, para além de comercial. Especificamente a partir da década de 1970 houve a necessidade de pensar o estacionamento dos carros, pois a rua ou mesmo os terrenos livres existentes na cidade convertidos para tal fim já não comportavam a quantidade de veículos no Centro. Paulo Brabo nos alerta como as pessoas passaram a desejar um local para estacionar seus carros, se transformando muitas vezes em uma necessidade:

Os edifícios-garagem

"E, como sinal decisivo da supremacia dos automóveis, os seres humanos aprenderam *a desejar que houvesse um estacionamento* nos lugares em que não encontram habitat favorável para o automóvel do qual são hospedeiros." (BRABO, 2015)

Os edifícios-garagem

Os estacionamentos viraram verdadeiros reguladores da cidade. Guilherme Lassance, Pedro Varela e Cauê Capillé, nos alertam para este fato em seu livro "Rio Metropolitano: Guia para uma arquitetura" (2012). Neste, uma série de edifícios são compilados com o objetivo de trazer um acervo de edifícios que demonstram qualidades metropolitanas na cidade além das tão estudadas do período moderno, dentre eles, alguns edifícios-garagem. Sobre estes últimos, explicam que a hora cobrada também controla os roteiros de atividades de seus clientes nas proximidades (LASSANCE et. al. 2012, p.150), além de delimitar a faixa social que dele usufrui.

Esses edifícios foram e ainda são fonte de riqueza para seus proprietários e fonte de privilégio para aqueles que usufruem de suas vagas, muitas vezes compradas. A partir de uma relação de compra e venda, alguns poucos tinham a oportunidade de ser proprietário daqueles miseros 10m² para que seu automóvel pudesse descansar enquanto trabalhava. Aqueles não privilegiados, poderiam pagar pelo uso da vaga ou mesmo pelas horas que fossem necessárias. Ou seja, o equivalente a um apartamento, um hotel ou um motel para o seu carro.

Imagem 14: Anúncio publicado nos principais jornais paulistas no ano de 1958

É UM PROBLEMA RESOLVIDO! AFASTE-O DE SUA CABEÇA

**Adquirindo já
seu ponto de estacionamento
bem no centro da cidade!**



SEM UM MINUTO DE ESPERA
Num instante V. estaciona ou retira o seu carro! Para estacionar é só deixá-lo fechado e desbrechado em frente ao elevador. NINGUÉM TOCARÁ EM SEU CARRO Ninguém mexerá! Todo o trabalho é inteiramente automático e dispensa manobristas.

SEU CARRO JAMAIS SOFRERÁ ARRANHÕES
O sistema automático - único que oferece inteira segurança - anula qualquer possibilidade de acidentes com o seu carro. **VOCÊ ENTRA E SAI A QUALQUER HORA** V. pode estacionar ou retirar o seu carro a qualquer hora. A garage funciona dia e noite, ininterruptamente.

CONDIÇÕES EXCEPCIONAIS DE VENDA:
ENTRADA DE 10%
MENSALIDADES DE 1% ATÉ A ENTREGA DAS CHAVES E O RESTANTE COM GRANDES FACILIDADES. (Após a entrega da garage, as prestações serão inferiores ao preço de qualquer estacionamento).

PREÇO FIXO - PRAZO CERTO DE ENTREGA
Para maiores detalhes solicite a presença de um dos nossos corretores. Além de suas cogitações o problema de estacionamento do seu carro no centro da cidade! A GARAGE AUTOMÁTICA ATLAS é a solução mais avançada de estacionamento elevado. Nela o seu carro fica totalmente protegido e isolado dos demais em seu box individual, para onde é conduzido e retirado automaticamente por meio de elevadores especiais. Foi eliminado o tempo perdido com manobras inúteis, bem como as raspadas que esfurçam e desgastam os carros nas garagens comuns.



Propriedade e Incorporação
ELEVADORES ATLAS S. A.



SEVERO & VILLARES S.A.

ALFREDO BRASIL JUNIOR

Os edifícios-garagem



Estão demolindo, mas sem projeto

Começou ontem a demolição dos abrigos do Castelo. Em um mês poderão ser iniciadas as obras do terminal rodoviário da Guanabara e do edifício-garagem, que terá vagas para 3.500 carros. Daqui a seis meses, uma parte estará pronta. A outra, em junho do ano que vem.

Os engenheiros da Fundação dos Terminais Rodoviários ainda não terminaram o projeto, que prevê a construção de lojas e sobrelojas para a instalação de todos os serviços públicos: telefones, correios e telégrafos etc. As vagas serão cedidas por dez anos e custarão NCr\$. . . 11.000,00, pagos em doze meses. Durante os dez anos o comprador não terá qualquer despesa de condomínio, que só será pago depois de terminada a cessão das vagas.

O edifício terá 15 andares, 13 para estacionamento. Em cada andar serão colocados cerca de 230 carros. Quando a construção estiver terminada a Fundação dos Terminais começará outras obras, no Centro, para resolver o problema do estacionamento: ao todo serão construídos 10 edifícios para 25 mil automóveis.

As lojas do prédio em construção — Edifício **Menezes Côrtes** — serão de frente para a Avenida Erasmo Braga e Rua São José e estarão prontas em fevereiro. O prédio todo custará NCr\$ 33.000.000,00, que já foram levantados pelo FTER-GB através de empréstimos no exterior. O pagamento desses recursos será feito com o dinheiro da cessão das vagas e das lojas, vendidas às casas comerciais.

Imagem 15: Correio da Manhã, 1970

Os edifícios-garagem

vento **chuva** **sol** **poeira**

lama **batidas** **arranhões**

e mais:
reboques tentativa de roubo
reboques pequenos furtos
reboques depredações diversas
reboques

Desprotegido, seu carro sofre. E quem paga?

Finalmente, seu mais econômico V. tem uma vaga, protegida e por muito tempo, em estacionamento adequado e mais barato. Alvará Controlado, as vagas têm estantes elevando as taxas demandadas. Para um estacionamento durante 24 h, por dia, é mais barato do que a taxa de condomínio durante os primeiros 10 anos. Quanto tempo seu carro ficará protegido? Totalmente seguro, estacionado e seguro. É só estacionar, facilitar a movimentação dos veículos. O que V. está esperando? Que os preços aumentem!

Preço: desde **10.750,** até em 25 suaves prestações sem taxas e despesas de condomínio durante os primeiros 10 anos apenas **500 VAGAS** aos preços atuais

TERMINAL-GARAGEM MENEZES CORTES

obra completa em 10 meses

inscrições: **STAND da OBRA - R. São José** Tels.: 222-4793 e 222-0387 (Atendimento diariamente, inclusive sábado e domingo)

FUNDAÇÃO DOS TERMINAIS RODOVIÁRIOS e de Estacionamentos do Estado de Guanabara

ESTACIONAMENTO PROIBIDO **SOMENTE DAS 20 AS 8 H.** **SOMENTE AOS SÁBADOS** **SOMENTE NOS DIAS PARES**

SOMENTE NOS DIAS IMPARES **SOMENTE CARGA E DESCARGA** **SOMENTE POR 1 HORA** **PROIBIDO ESTACIONAR HOJE**

- Que tal V. pensar numa chance para Você?

Temos vagas demarcadas. Para seu uso exclusivo durante 24 horas por dia. E com V. pode ceder a amigos, clientes, familiares. Uma vaga sua para sempre, no melhor ponto do Centro. Pague apenas mensalmente até em 25 prestações e sem nenhuma outra despesa adicional durante os primeiros 10 anos. Também suaves e amplas facilidades e estande adequado para cargas. Escritórios, lojas e diversos comércio para os usuários. E V. ainda tem o Terminal-Último e 105 vagas a sua disposição. Venha agora reservar a sua vaga...

Preço: desde **10.750,** até em 25 suaves prestações sem taxas e despesas de condomínio durante os primeiros 10 anos apenas **500 VAGAS** aos preços atuais

TERMINAL-GARAGEM MENEZES CORTES

obra completa em 10 meses

inscrições: **STAND da OBRA - R. São José** Tels.: 222-4793 e 222-0387 (Atendimento diariamente, inclusive sábado e domingo)

FUNDAÇÃO DOS TERMINAIS RODOVIÁRIOS e de Estacionamentos do Estado de Guanabara

E Começa a construção de um edifício-garagem para 3.500 vagas, uma paragem para ônibus e terminais para a instalação de telefones, correios e tele-

para resolver o problema do estacionamento comerciais.

Imagem 16 e 17: Anúncios no Correio da Manhã.

Os edifícios-garagem

Você vai ficar por fora desta?

vento **chuva** **sol** **poças**
lama **batidas** **arranhões** **reboques**

Desprotegido, seu carro sofre. E quem paga?

Preço: desde **10.750,** até em 25 suaves prestações sem taxas e despesas de condomínio durante os primeiros 10 anos apenas **500 VAGAS** aos preços atuais

TERMINAL-GARAGEM MENEZES CORTES

obras em andamento em 10 meses

Inscrições: **STAND da OBRA - R. São José**
 Tels.: 222-4793 e 222-0387

Insitiativa pioneira do Governo do Estado da Guanabara - Secretaria de Serviços Públicos

FUNDAÇÃO DOS TERMINAIS RODOVIÁRIOS
 de Estacionamentos do Estado da Guanabara

Você vai ficar por fora desta?

VAGAS NO CASTELO

-isentas de taxas e despesas de condomínio durante 10 anos!

O negócio é o seguinte: Ali no Castelo, estamos construindo o Terminal-Garagem "Menezes Cortes". Estacionamento fácil. E mais um centro-Comercial. E, ainda, o próprio terminal urbano. É a decidida ação do governo da Guanabara, através de FTREG, mostrando aos cariocas que, no Rio, só os carros estacionam. Venha já reservar a sua vaga demarcada! E venha já... pois nesta etapa apenas 500 vagas estão sendo demarcadas.

TERMINAL-GARAGEM MENEZES CORTES / Obra completa em 10 meses

Sua vaga - é inteiramente sua, 24 horas por dia. Você pode emprestá-la, ou transferi-la a terceiros. E durante os primeiros 10 anos, Você tem total isenção de taxas ou despesas de condomínio, assegurada em escritura. Preços: a partir de Cr\$ 10.750,00 até em 25 prestações.

Inscrições e informações:
STAND da OBRA - Rua São José
 Tels.: 222-4793 e 222-0387

Insitiativa pioneira do Governo do Estado da Guanabara - Secretaria de Serviços Públicos

FUNDAÇÃO DOS TERMINAIS RODOVIÁRIOS
 E DE ESTACIONAMENTOS DO ESTADO DA GUANABARA. FTREG

A L'S ROUPAS

P SÓMENTE AOS SÁBADOS

P SÓMENTE NOS DIAS PARES

P SÓMENTE POR 1 HORA

PROIBIDO ESTACIONAR HOJE

uma chance para Você?

Preço: desde **10.750,** até em 25 suaves prestações sem taxas e despesas de condomínio durante os primeiros 10 anos apenas **500 VAGAS** aos preços atuais

TERMINAL-GARAGEM MENEZES CORTES

obra completa em 10 meses

Inscrições: **STAND da OBRA - R. São José**
 Tels.: 222-4793 e 222-0387

Insitiativa pioneira do Governo do Estado da Guanabara - Secretaria de Serviços Públicos

FUNDAÇÃO DOS TERMINAIS RODOVIÁRIOS
 de Estacionamentos do Estado da Guanabara

ma do estacio- comerciais.

Imagem 18: Anúncio no Correio da Manhã.

Os edifícios-garagem

Observa-se a prática de forma recorrente nos dias atuais. Anúncios encontrados na internet, nos mostram os preços para adquirir uma vaga em alguns locais privilegiados do Rio de Janeiro, podendo variar de R\$35.000,00 a R\$80.000,00. Esses valores não incluem, obviamente, taxas de condomínio e IPTU, por mais que pareça estranho, os carros também demandam de funcionários. Podemos até fazer uma comparação do valor do metro quadrado da vaga e da habitação. Sem falar na possibilidade de alugar a própria vaga e transformá-la assim, em uma fonte de renda, e quem sabe, uma compra que pode ser um investimento a longo prazo. Ainda mais quando se trata de uma região onde o solo está completamente densificado e as possibilidades de estacionar são difíceis. A lei da oferta e da procura só valoriza cada vez mais tais bens imóveis.

Apontou-se aqui a problemática da segregação sócio-espacial que esses edifícios-garagem promovem, fortalecendo o privilégio dos mais ricos. Os valores de compra e venda de uma vaga ou de usufruto temporário por meio de estacionamento rotativo permitem que apenas uma pequena parcela da população usufrua desse conforto e portanto desse tipo de edifício. É preciso perceber, mais especificamente no Centro do Rio, algo comum em nosso cotidiano: a coexistência da formalidade e da informalidade. Isso se reverbera até na forma de estacionar, temos os edifícios-garagem, a rua e os estacionamentos clandestinos. Dessa forma diversos preços são praticados e diversos públicos são contemplados. Essa heterogeneidade precisa ser mantida e o informal e formal precisam se entrelaçar mais e quebrar a barreira invisível que existem entre eles.

Os edifícios-garagem



R\$ 35.000

condomínio R\$ 349 • IPTU R\$ 103

Vaga de garagem no melhor ponto do Centro do Rio. Garagem automática, única...[mais](#)

Rua do Carmo, Centro

22 m² 1

Telefone

Mensagem



R\$ 80.000

Ed Garagem na Rua do Carmo 55, Centro.

Rua do Carmo, Centro

Telefone

Mensagem



R\$ 58.000

IPTU R\$ 902

KAIC VENDE, VAGA DE GARAGEM NO CORAÇÃO DO CENTRO DO RIO DE...

[mais](#)

Rua do Carmo, Centro

18 m² 2

Telefone

Mensagem



Imagem 19: Anúncios no Zap Imóveis

super destaque

Os edifícios-garagem



Prédio Comercial à Venda, 10 m² por R\$ 35.000

COD. GR0002

Condomínio Ega1 • Avenida Presidente Vargas, 487 - Centro, Rio de Janeiro - RJ [VER NO MAPA](#)

10m²



Não informado
[SOLICITAR](#)



Não informado
[SOLICITAR](#)



Não informado
[SOLICITAR](#)

ponto nobre fácil acesso, Box/Garagem à venda por R\$ 35.000 - Centro - Rio de Janeiro/RJ
Vaga de garagem automática com 04 elevadores com carreta que buscam o carro para o elevador e deixam no box, funcionamento 24 horas, tem 30 pavimento e 62 Box para venda excelente ponto e localização prédio com elevadores, documentação devidamente registrada. -

Metrô e trens próximos

Metrô Presidente Vargas 149m

Metrô Central 385m

Estação Central Do Brasil 425m

Metrô Carioca 1.1km

Imagem 20: Anúncios no Zap Imóveis



R\$ 35.000

condomínio R\$ 349 • IPTU R\$ 103

Vaga de garagem no melhor ponto do Centro do Rio. Garagem automática, única...[mais](#)

Rua do Carmo, Centro

22 m² 1

Telefone

Mensagem



R\$ 80.000

Ed Garagem na Rua do Carmo 55, Centro.

Rua do Carmo, Centro

Telefone

Mensagem



R\$ 58.000

IPTU R\$ 902

KAIC VENDE, VAGA DE GARAGEM NO CORAÇÃO DO CENTRO DO RIO DE... [mais](#)

Rua do Carmo, Centro

18 m² 2

Telefone

Mensagem



super destaque

Os edifícios-garagem



Prédio Comercial à Venda, 10 m² por R\$ 35.000

COD. GR0002

Condomínio Ega1 • Avenida Presidente Vargas, 487 - Centro, Rio de Janeiro - RJ [VER NO MAPA](#)

10m²

Não informado
[SOLICITAR](#)

Não informado
[SOLICITAR](#)

Não informado
[SOLICITAR](#)

ponto nobre fácil acesso, Box/Garagem à venda por R\$ 35.000 - Centro - Rio de Janeiro/RJ
Vaga de garagem automática com 04 elevadores com carreta que buscam o carro para o elevador e deixam no box, funcionamento 24 horas, tem 30 pavimento e 62 Box para venda excelente ponto e localização prédio com elevadores, documentação devidamente registrada. -

Metrô e trens próximos

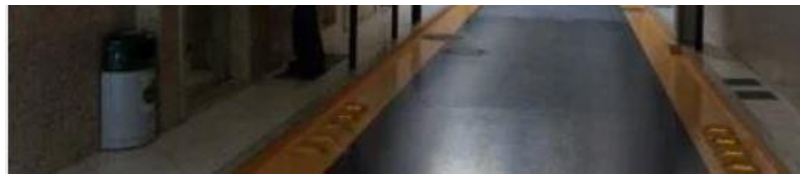
Metrô Presidente Vargas 149m

Metrô Central 385m

Estação Central Do Brasil 425m

Metrô Carioca 1.1km

Imagem 21: Anúncios no Zap Imóveis



R\$ 35.000

condomínio R\$ 349 • IPTU R\$ 103

Vaga de garagem no melhor ponto do Centro do Rio. Garagem automática, única...[mais](#)

Rua do Carmo, Centro

22 m²



Edifício garagem localizado próximo campo de Santana, SAARA, metro da Presidente Vargas e ao Tribunal de Contas do Estado (TCE-RJ), no centro da cidade.

37.500,00

Venda R\$

R\$ 80.0

Ed Garagem na Ru

Rua do Carmo, (

Código do Imóvel: **HA-09AGO-NE001**

Rua Buenos Aires 339, Centro, RJ, 20061-003

CONDOMÍNIO R\$	IPTU ANO R\$	M² R\$	ITBI R\$
-	931,00	2.500,00	1.125,00

R\$ 58.000

IPTU R\$ 902

KAIC VENDE, VAGA DE GARAGEM NO CORAÇÃO DO CENTRO DO RIO DE... [mais](#)

Rua do Carmo, Centro

18 m²



Telefone

Mensagem

super destaque

Os edifícios-garagem

R\$ 35.000

condomínio R\$ 349 • IPTU R\$ 103

Vaga de garagem no melhor ponto do Centro do Rio. Garagem automática, única...[mais](#)



Prédio Comer

35.000

COD. GR000

Condomínio Ega1 • Avenida Pr

10m²



ponto nobre fácil acesso, Box/Garagem automática com Vaga de garagem automática com box, funcionamento 24 horas, ter elevadores, documentação devid

Metrô e trens próximos

Metrô Presidente Vargas 149m

Estação Central Do Brasil 425m

Mais barato (R\$/m ²)	Região Médio (R\$/m ²)	Variação mensal	Variação anual
Grande Bangu	3.468	0,01%	2,97%
Zona Oeste	3.495	-0,07%	1,23%
Zona Norte	4.004	0,01%	-1,29%
Grande Méier	4.596	-1,06%	-2,07%
Ilha do Governador e Zona da Leopoldina	5.012	0,13%	-4,65%
Centro	6.471	-2,51%	-4,27%
Grande Tijuca	6.549	0,70%	3,82%
Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá	7.302	0,51%	2,38%
Zona Sul	13.204	-0,44%	0,20%

izado próximo ARA, metro da o Tribunal de E-RJ), no

37.500,00

Venda R\$

9AGO-NE001

61-003

NOR\$	M ² R\$	ITBIR\$
1,00	2.500,00	1.125,00



DO CENTRO DO RIO DE...

[mais](#)

Imagem 22: Tabela do valor médio do m² no Rio de Janeiro. Relatório do ImóvelWeb



kua do Carmo, Centro

18m²

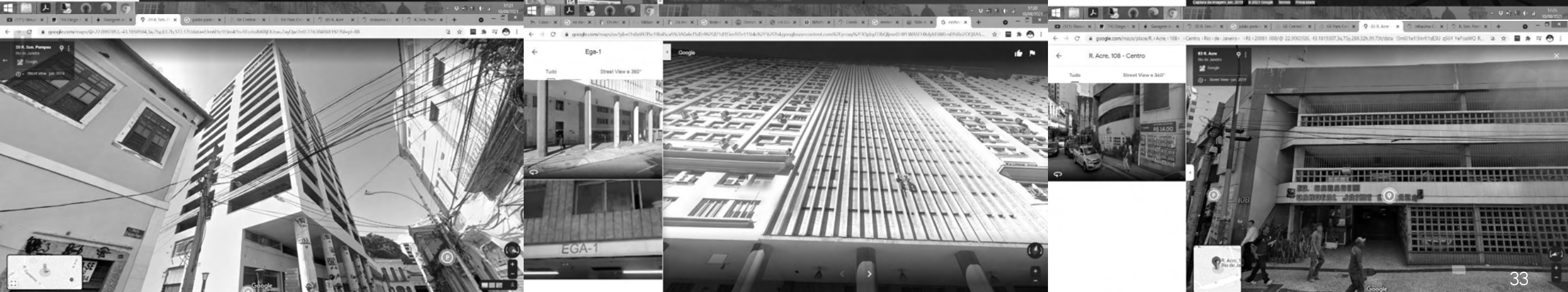
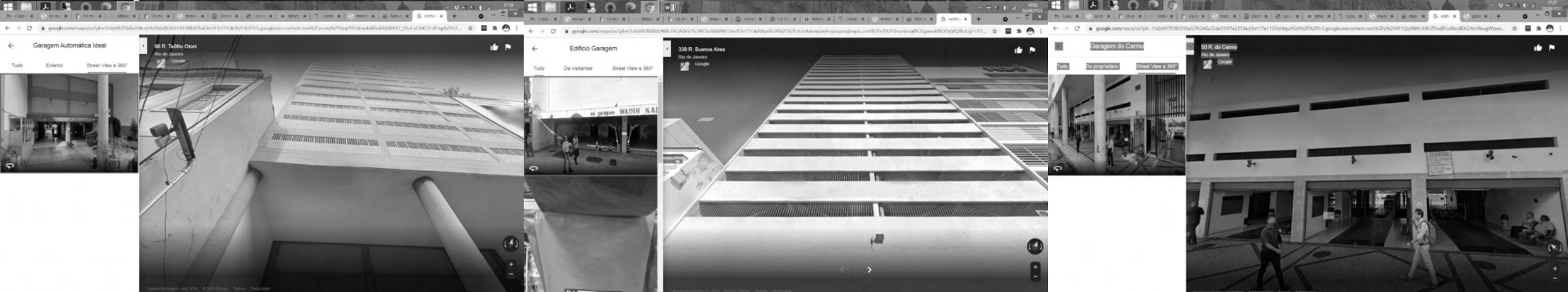
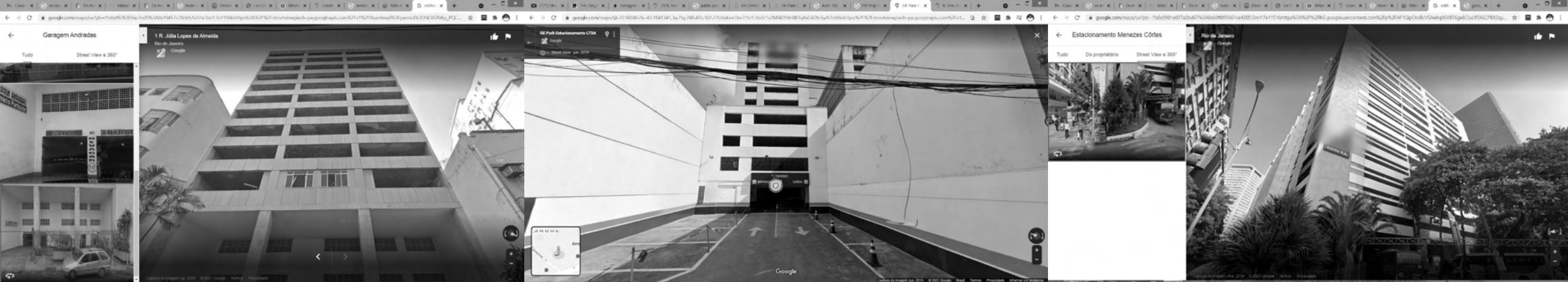


Telefone

Mensagem

Os 3 casos

O trabalho pretende analisar alguns edifícios garagens, problematizando a relação deles no espaço e no tempo. Não existe a intenção de mapear todos os exemplares no centro do Rio. Esta foi uma hipótese inicial abandonada, primeiro em função das descobertas de diversos edifícios-garagem, muito além do esperado, levando a questionar porque muitas vezes esses edifícios mostraram-se "invisíveis". Depois, em função das surpresas que vieram quando alguns exemplares passaram a ser estudados, mostrando certas peculiaridades. Por que então não pesquisar as qualidades intrínsecas de tais edifícios?



Os 3 casos

Pretende-se explorar as possibilidades do próprio edifício garagem enquanto estrutura existente em nossa cidade. Deseja-se levar tal experimentação ao máximo. Esse máximo pode ser também um mínimo. É fundamental entender que chegamos a um esgotamento da construção e que arquitetos e urbanistas precisam se desvencilhar desse ciclo vicioso. A partir de toda a crítica já realizada anteriormente ao caráter transformador e avassalador no Rio de Janeiro, julga-se aqui necessário reafirmar o valor da "não construção". A cidade contemporânea é uma megaestrutura consolidada, portanto deve-se modificá-la ao invés de artificializá-la. Considerar assim o valor do que de fato já está construído, fundamentado por exemplo no pensamento da dupla Lacaton & Vassal. No texto "*La libertad estructural, condición del milagro*" (2012), a dupla de arquitetos esclarece seu pensamento.

Os 3 casos

"Pensamos a cidade como um sistema aberto, disponível, capaz de aglomerar e fazer evoluir mecanismos heterogêneos, de relacionar novas situações, de compensar e lidar com interdependências. A profunda relação que desenvolvemos com o existente e seu poder de transcendência e abertura é toda uma forma de refletir a cidade que não mais concebe a interrupção, o parcelamento, o zoneamento, mas o adensamento pontual, a expansão com precisão, a reorganização do interior para dar o impulso inicial." (LACATON, VASSAL, 2012 - tradução livre de autoria própria)

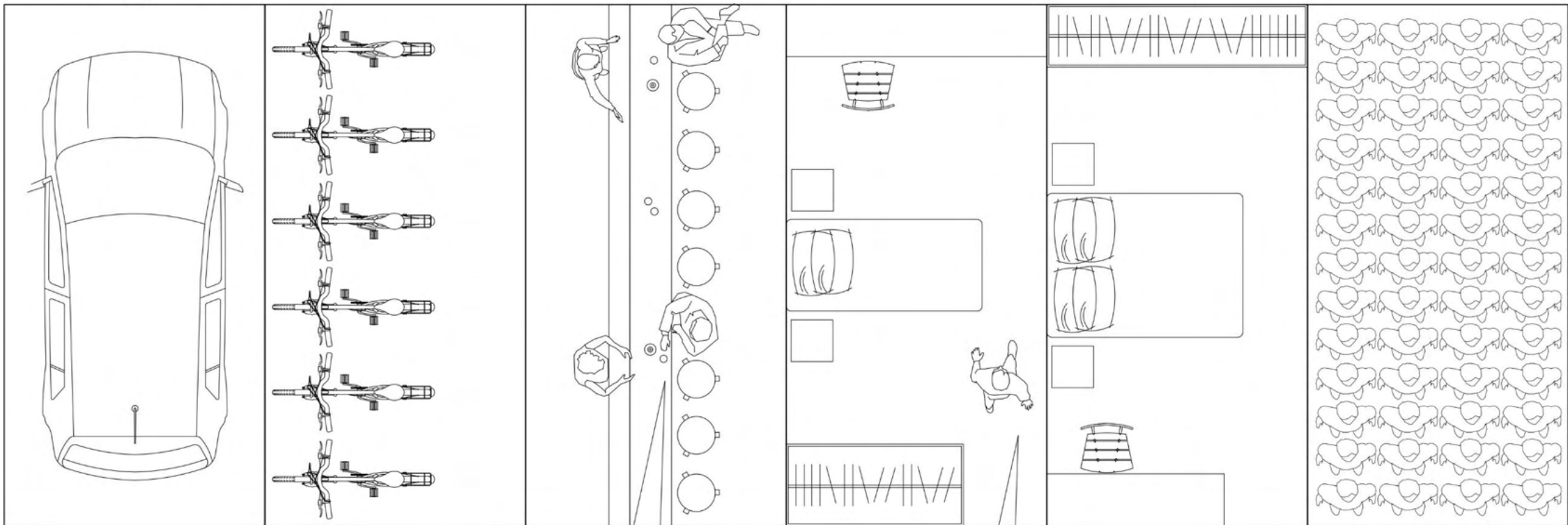
Os 3 casos

A partir das primeiras análises sobre os edifícios-garagem, percebemos o potencial do genérico presente. A neutralidade é uma forte característica e que concede a essa arquitetura possibilidades infinitas de assumir diversas transformações/intervenções ao longo do tempo. Essa característica está diretamente atrelada à concepção do próprio edifício a partir da vaga, potencializando o ritmo, o genérico e o neutro. Reafirmo essa capacidade de absorver diversas possibilidades segundo a fala de Guilherme Lassance et. al. no livro "Rio Metropolitano" sobre o edifício-garagem Terminal Menezes Cortes:

"A unidade espacial da 'vaga' confere assim ao edifício-garagem uma incrível versatilidade que o capacita a um autêntico e programático diálogo com a cidade." (LASSANCE et. al., 2012)

CARRO POPULAR!
R\$60.000,00

VENDE-SE CASA
VAGA!!



DESCE MAIS UMA, POR FAVOR!!! ESSE PAÍS NOS OBRIGA A BEBER.

HOJE FOI CANSATIVO. VOU DEITAR E APAGAR!

1 VAGA = 52 PESSOAS

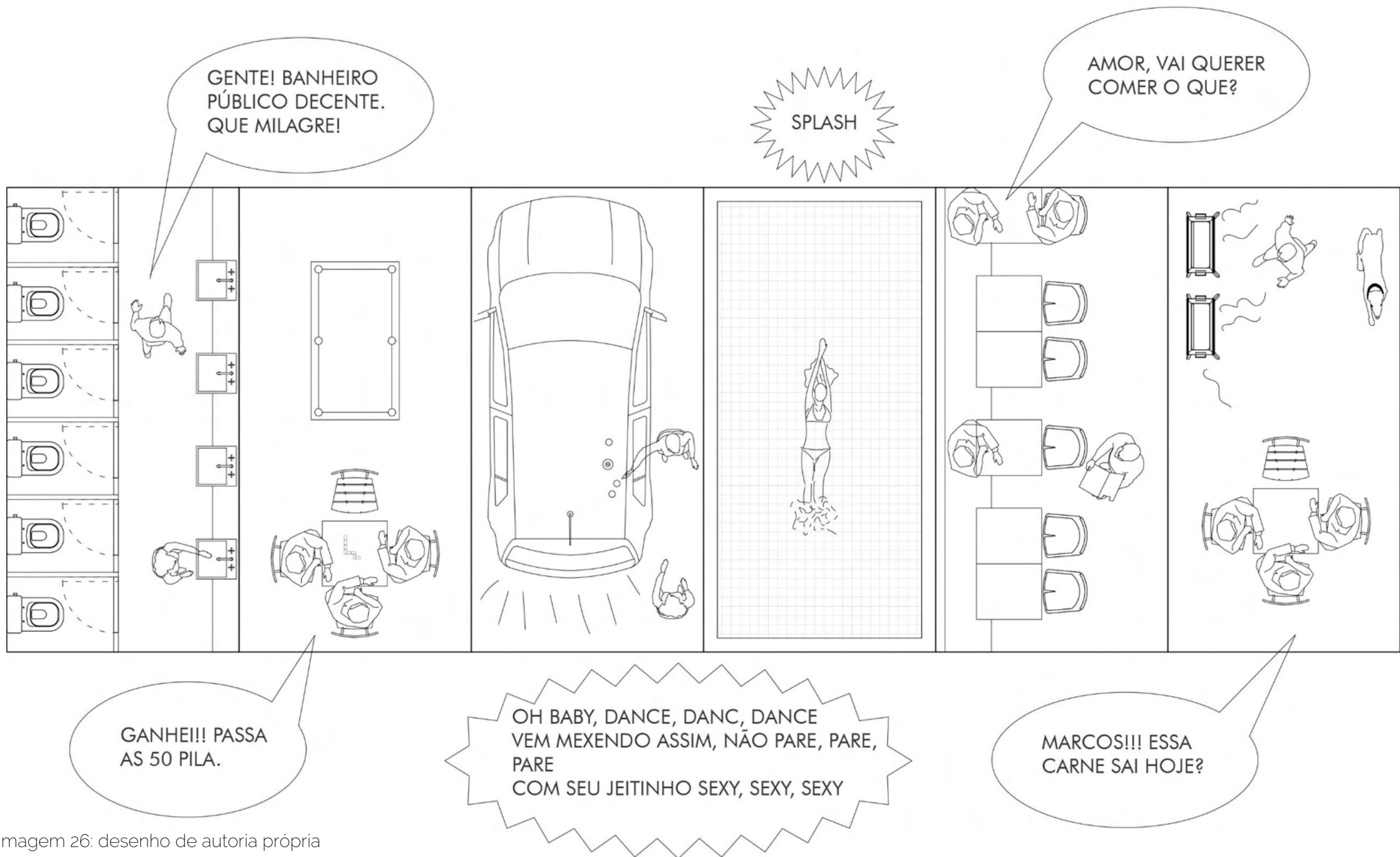
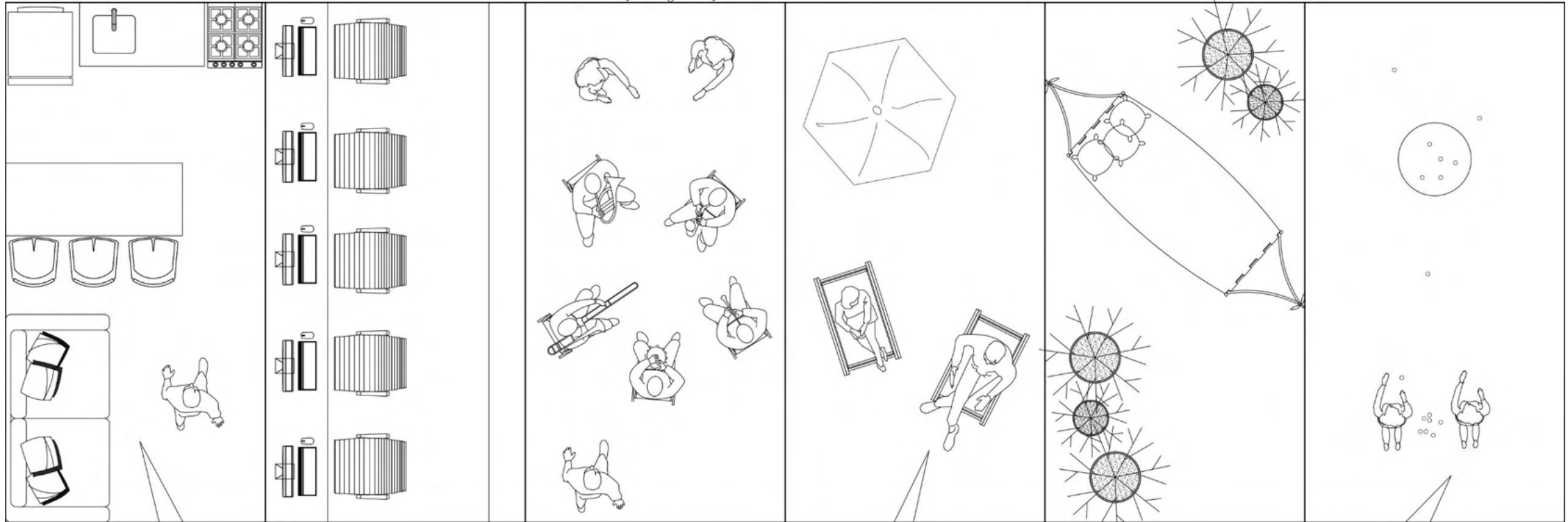


Imagem 26: desenho de autoria própria

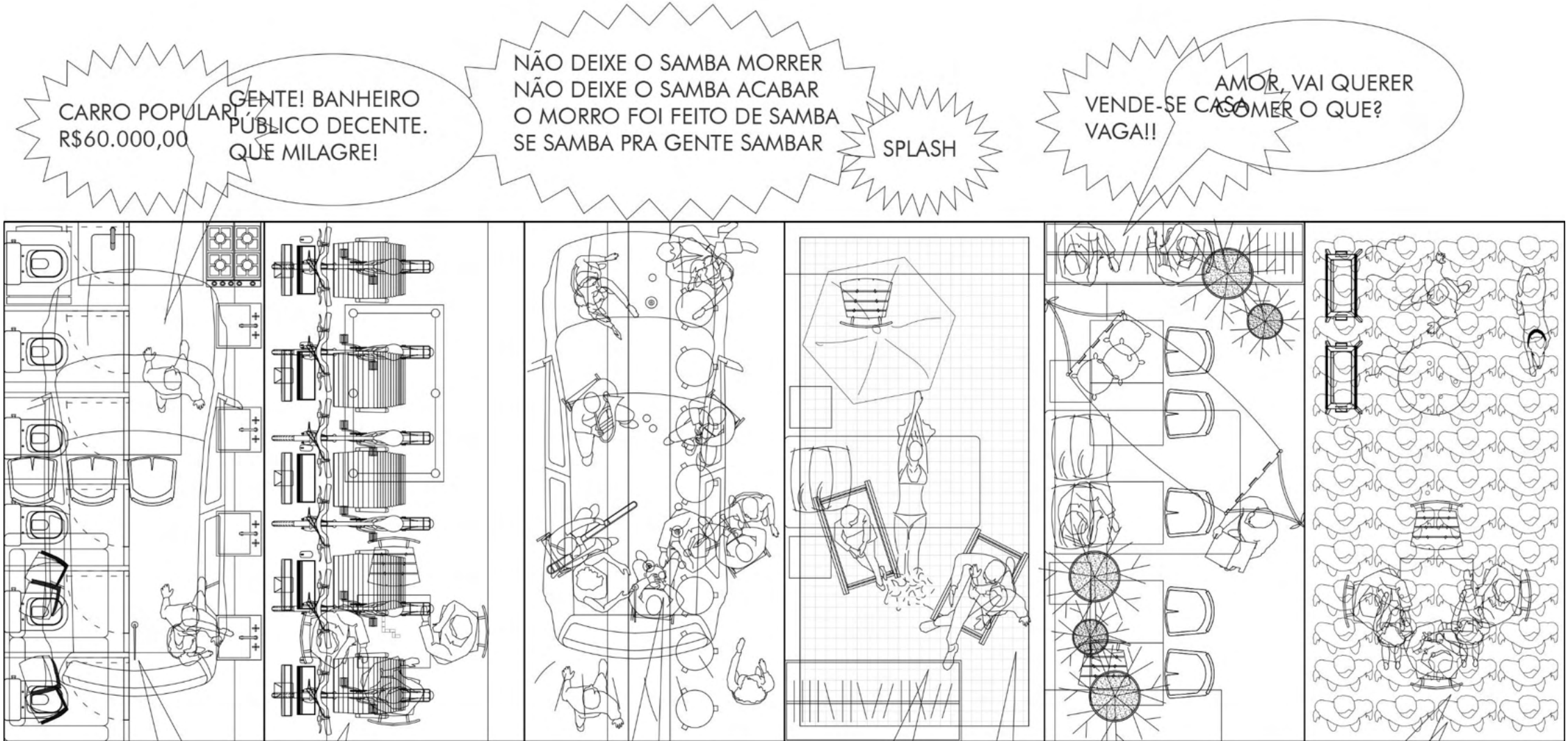
NÃO DEIXE O SAMBA MORRER
NÃO DEIXE O SAMBA ACABAR
O MORRO FOI FEITO DE SAMBA
SE SAMBA PRA GENTE SAMBAR



VOU ESQUENTAR
MINHA COMIDA E IR
EMBORA.

JÚLIA, OLHA ESSA
AREIA QUE DELÍCIA!
BOM PEGAR SOL AQUI.
PODEMOS JOGAR
ALTINHA DEPOIS

VOU LEVAR TODAS AS
SUAS BOLINHAS DE
GUDE!!



CARRO POPULAR
R\$60.000,00

GENTE! BANHEIRO
PÚBLICO DECENTE.
QUE MILAGRE!

NÃO DEIXE O SAMBA MORRER
NÃO DEIXE O SAMBA ACABAR
O MORRO FOI FEITO DE SAMBA
SE SAMBA PRA GENTE SAMBAR

SPLASH

AMOR, VAI QUERER
VENDE-SE CASA
VAGA!!

GANHEI!! PASSA
AS 50 PILA.

DESCA MAIS UMA, POR
FAVOR!!! ESSE PAÍS NOS
OBRIGA A BEBER.

DANCE, DANC DANCE
HOJE FOI CANSATIVO.
VOU DEITAR E APAGAR!

MARCOS!!! ESSA
VAGA = 52 PESSOAS
CARNE SAI HOJE?

Imagem 28: desenho de autoria própria

Os 3 casos

Apostando na contramão de muitos estudos nos dias atuais, este trabalho acredita na potencialidade do genérico. O genérico enquanto resposta assertiva para o erro, mutável, permitindo que a arquitetura perdure e se reinvente, se adaptando ao *zeitgeist* das diversas épocas. Não existe aqui a necessidade da reconstrução e sim da readequação. Este trabalho acredita que essa arquitetura genérica e banal traz qualidade a serem levantadas para questionamento e para serem estudadas.

A necessidade de observar e analisar atentamente alguns exemplares desses edifícios mostrou-se indispensável para que fosse feita qualquer tipo de interpretação. Algumas chaves de interpretação foram escolhidas para que estas pudessem ser levadas ao extremo de forma a escancarar suas problemáticas, são elas: a banalidade, os letreiros, a planta típica, o elevador e o rés do chão. Tais chaves foram escolhidas para que nos perguntássemos: o que se aprende então com o edifício-garagem? O objetivo aqui é debater e destrinchar cada um desses pontos de modo a fazê-los possibilitar uma reflexão crítica. Se a maior parte das qualidades levantadas não estão sendo utilizadas em sua maior potência, não seria então possível visualizá-las para então potencializá-las? .

Os objetos estudados e analisados são as arquiteturas "anônimas", onde o autor do projeto não se faz conhecido e nem mesmo sua autoria importa aqui. O que importa é que fazem parte da conformação da cidade. Os três edifícios escolhidos foram: o Edifício Garagem Automática N 1 (EGA-1) na Av. Presidente Vargas, o Edifício Garagem Wadih Kabarite na Rua Buenos Aires e a Garagem do Carmo na Rua do Carmo. A escolha desses 3 edifícios serve de base para que as problemáticas levantadas se estendam a vários outros espalhados pela cidade (e também por outras cidades), afinal trata-se muitas vezes da problemática do "tipo" edifício-garagem.

03 casos



Imagem 29: Colagem de autoria própria usando google maps como base

Edifício Garagem Wadih Kabarite

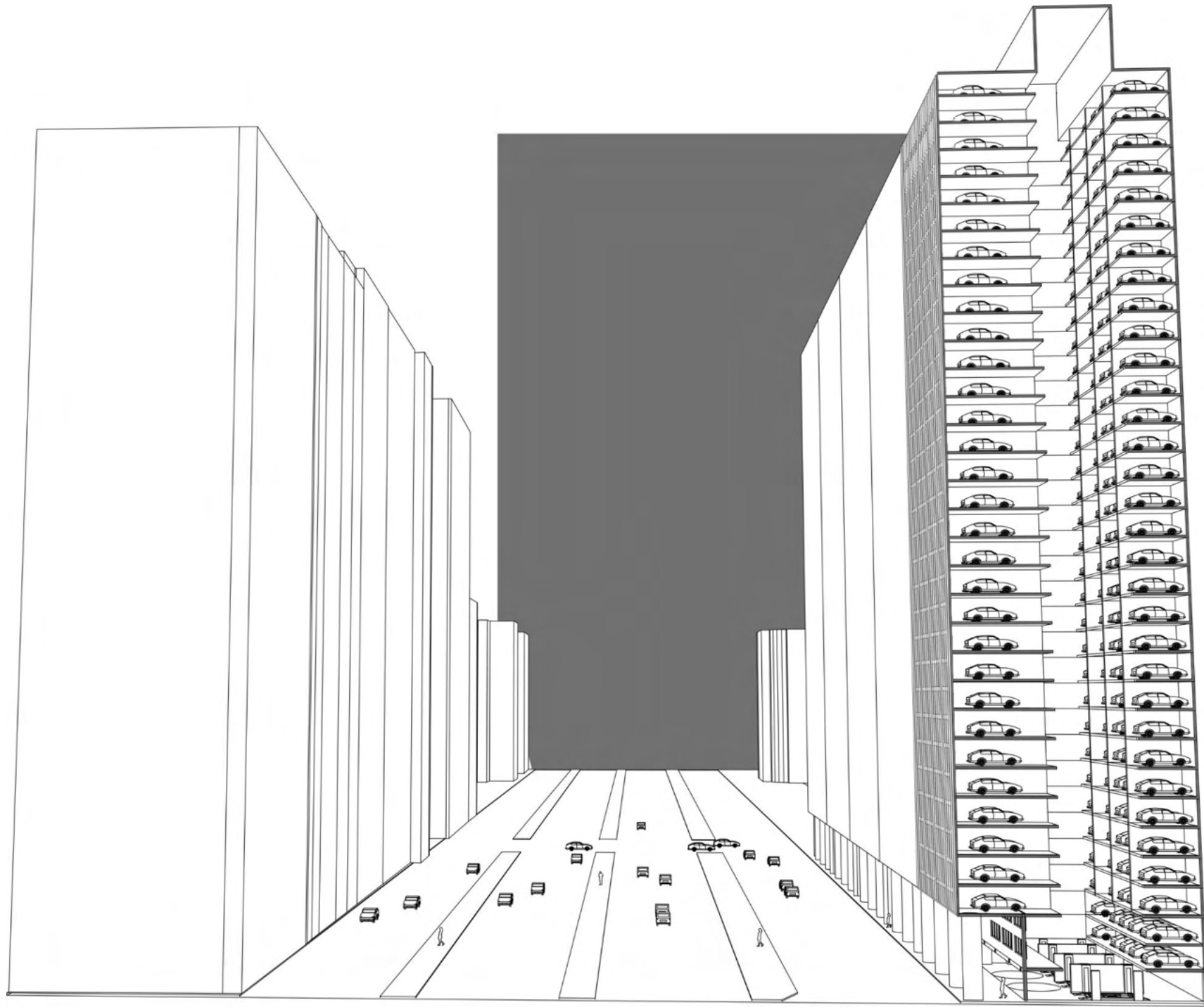
Rua Buenos Aires



Imagem 30: corte de autoria própria

EGA-1

Av. Presidente Vargas



Edifício Garagem do Carmo

Rua do Carmo

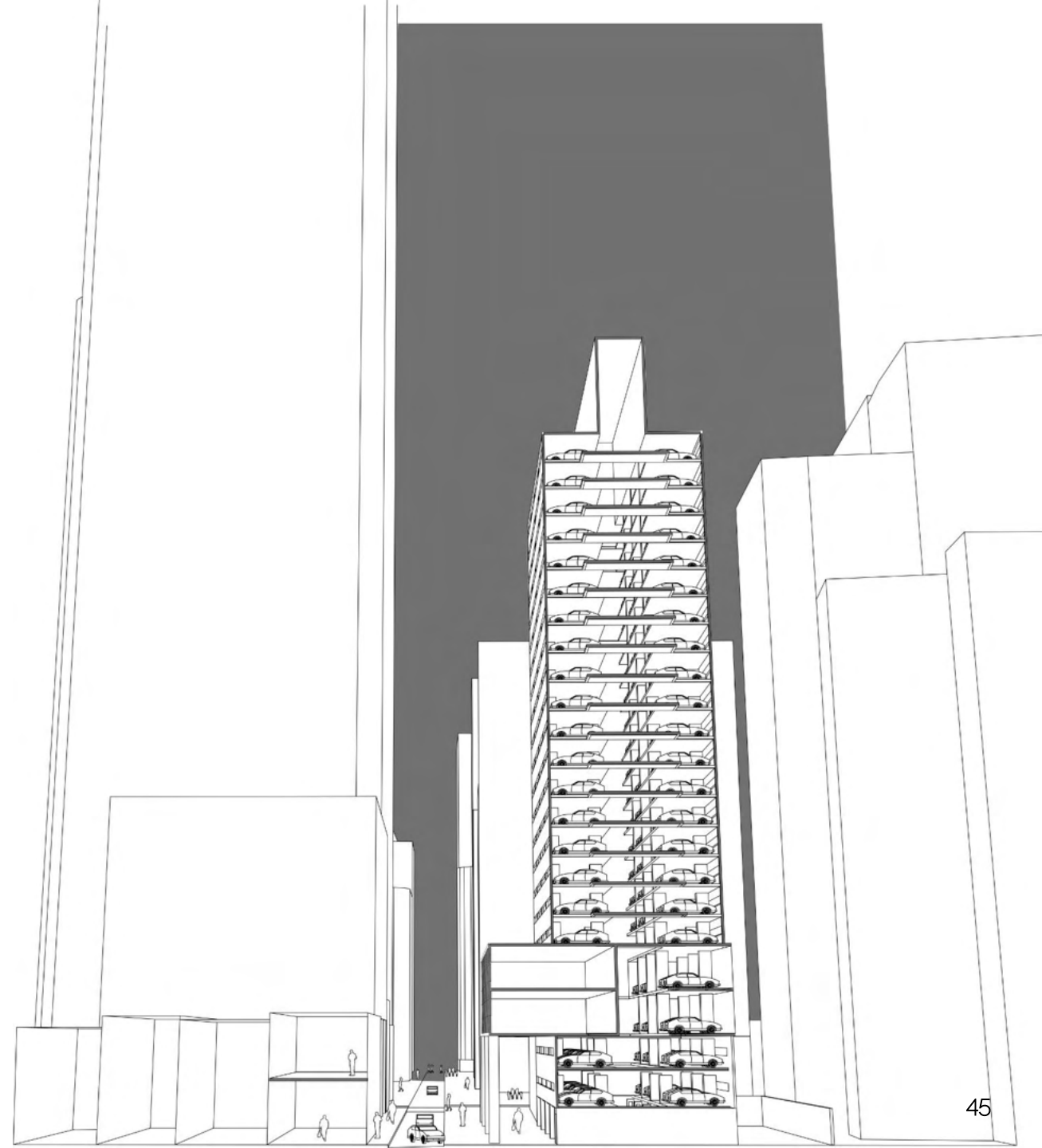


Imagem 32: corte de autoria própria

A banalidade e sua beleza

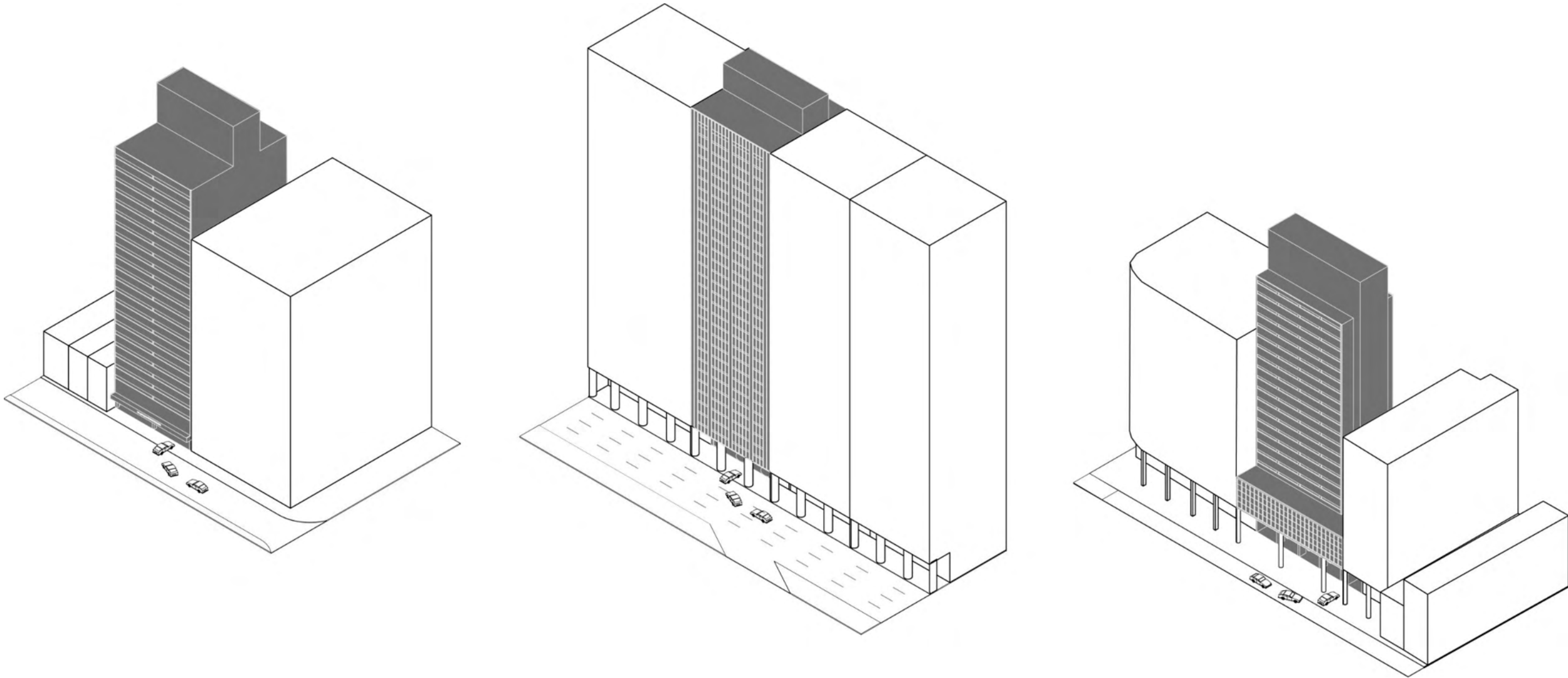


Imagem 33: diagrama de autoria própria

A banalidade e sua beleza

Ao olhar para tais edifícios, encontra-se uma imagem na fachada que se repete com suas devidas variações. As linhas verticais da estrutura estão marcadas e as linhas horizontais das aberturas, formando assim uma malha característica. As linhas de abertura chegam ao seu mínimo possível em alguns casos, pois o programa que ali está inserido não necessita de nenhum tipo de troca vital com o meio exterior. Observa-se assim a banalidade em sua construção, onde o sistema é levado à máxima simplicidade. O interior desses edifícios tem um aspecto de inacabado. Deve-se entender que o banal muitas vezes desperta uma beleza ao qual não se está habituado a reconhecer. Até porque, supostamente nestes casos, não existe essa necessidade. Na sociedade contemporânea onde cada vez o acabamento é o protagonista, será que não deve-se valorizar o inacabado? Que fim terá a sua banalidade quando máquinas e pessoas coabitarem nesses edifícios?

Outra forte característica dos edifícios-garagem é a vedação total da fachada posterior e lateral, chegando a ocupar o limite do lote. As empenas, tão presentes nas cidades, exaltam e levam ao extremo a questão da banalidade. Será então a empena a a beleza máxima do banal? Ou apenas um não reconhecimento de cidade?

A banalidade e sua beleza



Edifício Garagem Wadih Karabite

Imagem 34 e 35: fotos de autoria própria

A banalidade e sua beleza



EGA-1

Imagem 36 e 37: fotos de autoria própria

A banalidade e sua beleza



Edifício Garagem do Carmo

Imagem 38: foto de autoria própria

A banalidade e sua beleza

A presença apenas de carros dentro de tais edifícios, faz com que tal banalidade não seja percebida ou questionada. A partir do momento em que tais estruturas sejam habitadas por máquinas e pessoas, tal questão passará a estar mais em foco. Devemos então não autorizar o *showroom* de soluções que provavelmente irá acontecer? Acredito que não, até porque tal colagem representa a cultura da nossa cidade. Outros meios podem ser utilizados para valorizar tal beleza. Provavelmente em uma ocupação 100% privada, terá sua banalidade completamente extinguida. Em uma ocupação onde tenhamos áreas públicas, provavelmente a banalidade continuará e fará com que os usuários se acostumem e lutem por essa beleza inerente ao edifício-garagem, mas sempre com um toque de um azulejo em alguma parede. Não será essa a nossa identidade carioca?

A banalidade e sua beleza

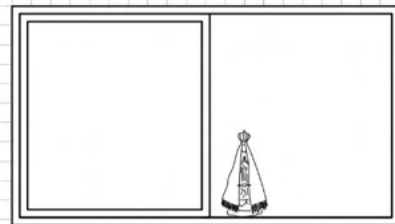
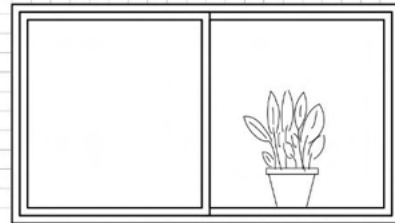
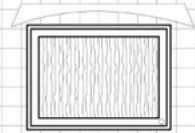
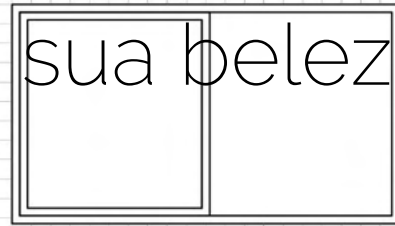
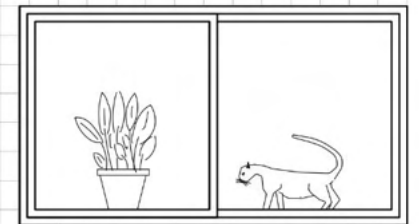
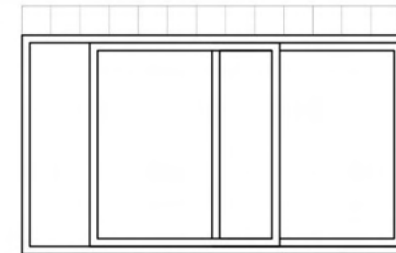
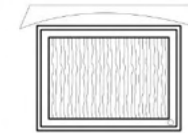
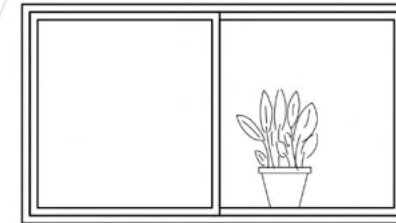
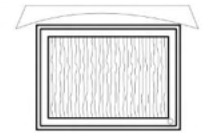
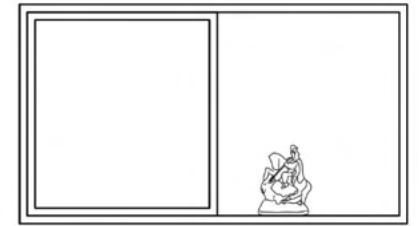
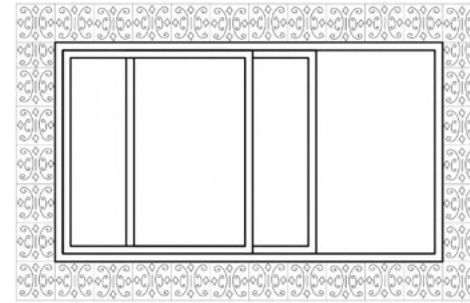


Imagem 39: imagem de autoria própria



Os letreiros

Pode-se pensar que a banalidade faz com que a identificação dos edifícios seja feita de forma simples e rápida, mas não necessariamente. Aqui está um ponto de contradição, pois o uso de sinalizações se faz necessária tanto para o pedestre como para o motorista. Em alguns casos, os edifícios-garagem se integram morfológicamente na paisagem urbana e passam despercebidos ao nível do observador motorizado. Desta forma, este, que está a uma certa velocidade, são os símbolos de "Estacione aqui" que o auxiliam a identificar a presença do edifício-garagem, para que ele possa então, parquear seu automóvel. Esse assunto é amplamente debatido no livro "Aprendendo com Las Vegas"(1972) de Robert Venturi e Denise Scott Brown onde afirmam que se "tirarmos o letreiro, não existe o lugar". Pode-se associar desta forma, o edifício-garagem ao conceito de "galpão decorado" cunhado pelos mesmos autores no mesmo livro, onde explicam:

Os letreiros

"E damos o nome de galpão decorado ao tipo de edifício cujos sistemas de espaço e estrutura estão diretamente a serviço do programa, e o ornamento se aplica sobre estes com independência." (VENTURI, SCOTT BROWN, 1972 p.118)



Os letreiros



Imagem 45 e 46: fotos de autoria própria

Os letreiros

Os apelos visuais também acontecem para os pedestres, além de apelos sonoros. É preciso interromper o fluxo natural da calçada para que os carros atravessem e adentrem aos edifícios-garagem. Os pedestres, na realidade, são o impeditivo de uma relação fácil e direta dos edifícios-garagem com a rua para os carros.

A disciplina da arquitetura talvez precise buscar na publicidade algumas referências. Afinal estamos inseridos numa sociedade de consumo. Já que os letreiros fazem a ponte entre os edifícios e aqueles que irão pagar pelo serviço ali dentro oferecido, porque não exacerbar essa necessidade do uso dos letreiros/signos? Será que é necessário atrelar palavras e signos para uma verdadeira compreensão? Será então que a arquitetura por si só não consegue se expressar?

O centro do Rio tem como forte presença os signos desse dia a dia como: as placas dos estacionamentos, os nomes dos edifícios (normalmente é como são referidos nas conversas do dia a dia), os letreiros dos comércios, as placas que apresentam todos os serviços que se encontram dentro dos edifícios, os letreiros dos ambulantes. Tudo isso está já enraizado no nosso imaginário. Não podemos então fazer no edifício-garagem propagando para aqueles que nele habitam e usufruem?



Imagem 47: colagem de autoria própria

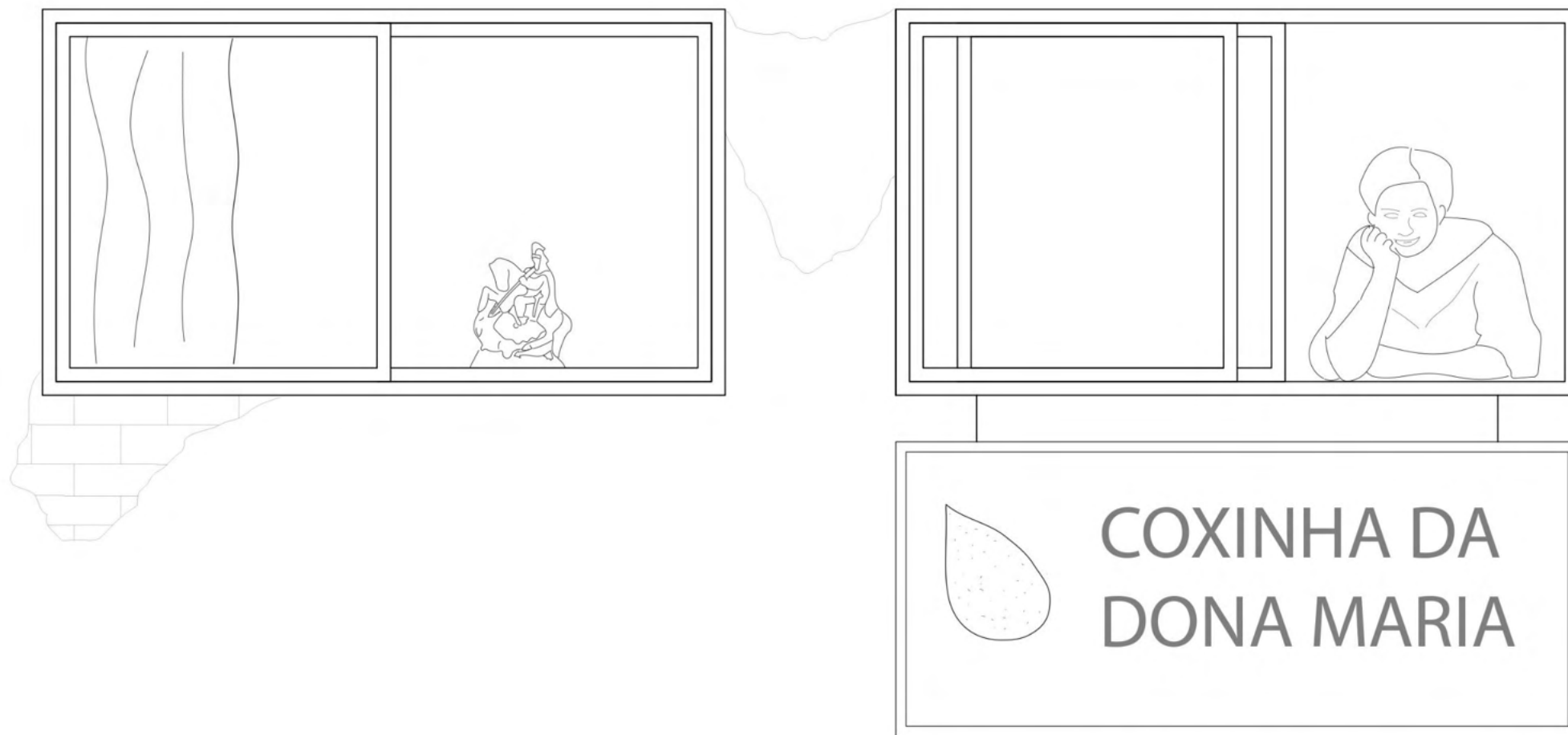
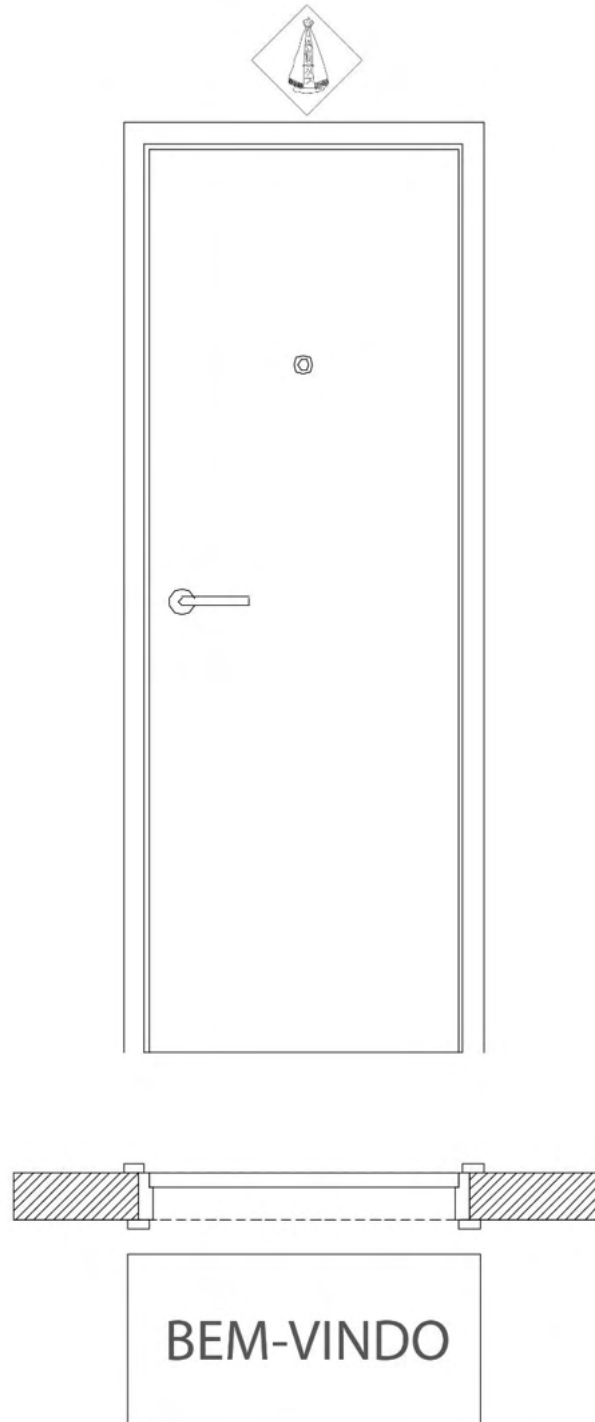


Imagem 48: colagem de autoria própria

"tiramos o letreiro, não existe o lugar"
VENTURI, R.



O elevador e planta típica

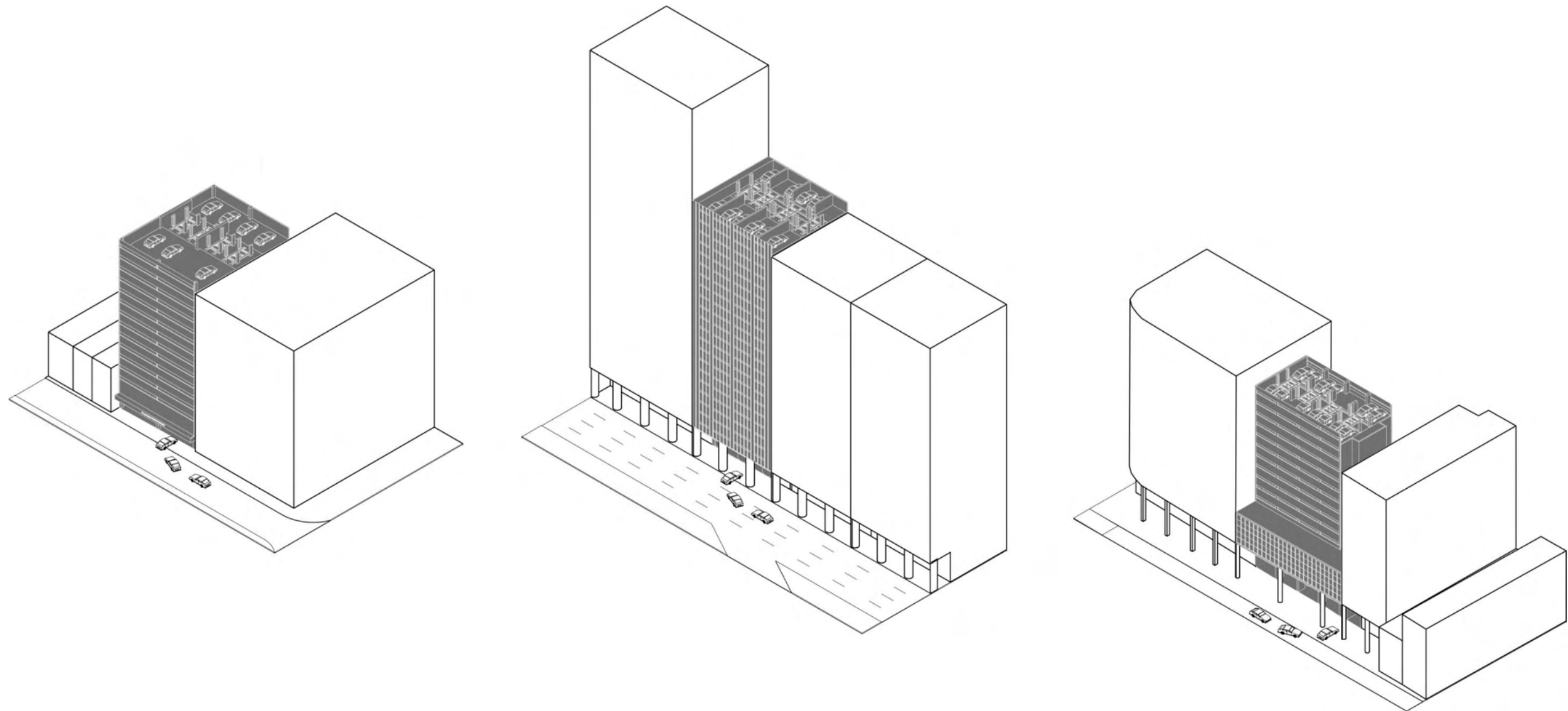


Imagem 50: diagrama de autoria própria

O elevador e planta típica

A concepção do edifício garagem é baseada no maior rendimento possível e a vaga é a medida a ser replicada. Dessa forma esses edifícios têm a qualidade genérica do espaço (LASSANCE et. al. 2012) e se replicam em seus sucessivos pavimentos tipo. A malha estrutural considera o seu máximo dentro do máximo de vagas possíveis uma ao lado da outra. Dentro dessa qualidade espacial genérica e aberta, o que nos impede de transformar os carros em acontecimentos para a cidade?

A qualidade genérica citada pode ser comparada ao "Typical Plan" que o arquiteto Rem Koolhaas fala em seu livro "S, M, L, XL", onde é dito que: "a planta típica é uma arquitetura grau zero, despida de todos os traços de singularidade e especificidade" (KOOLHAAS, 1995 - tradução livre de autoria própria). A planta típica é uma neutralidade platônica onde pragmatismo, racionalidade e eficiência assumem quase um status místico. Para ser típico, é preciso ser indefinido, mas permitindo a presença de muitas outras coisas. Nesse sentido, o edifício garagem não deixa de ter uma "typical plan" como base, capaz de receber diversas outras oportunidades.

O elevador no edifício garagem é a potência máxima do capital. Em "Nova York Delirante", Koolhaas afirma que o elevador foi o emancipador de todas as superfícies horizontais acima do térreo. No capítulo A Fronteira do Céu, o autor discorre sobre como essa invenção permitiu a reprodução do mundo. A definição do Teorema de 1909, "o arranha-céu como mecanismo utópico para a produção de quantidades ilimitadas de terrenos virgens no mesmo local metropolitano" (KOOLHAAS, 1978), escancara como a especulação utilizou esse terreno vago que antes pairava pelo ar.

O elevador e planta típica

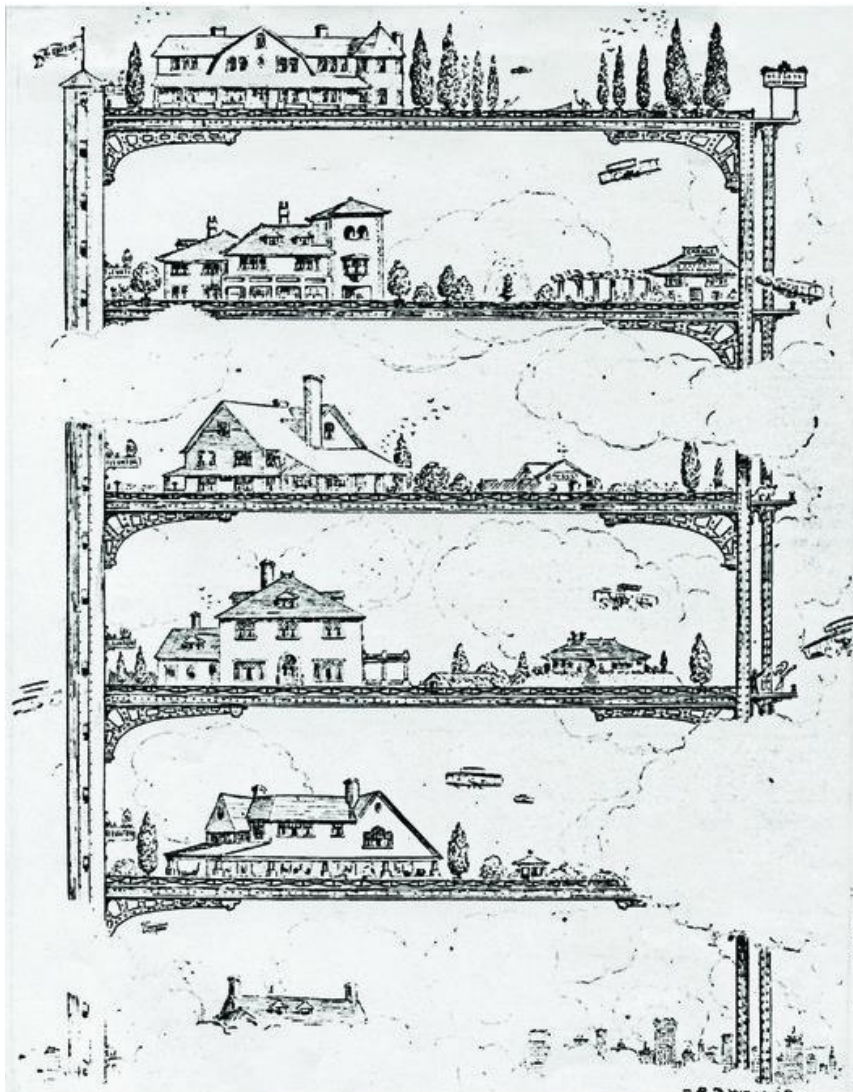


Imagem 51: Figura do livro *New York Delirante* de Rem Koolhaas sobre o teorema de 1909.

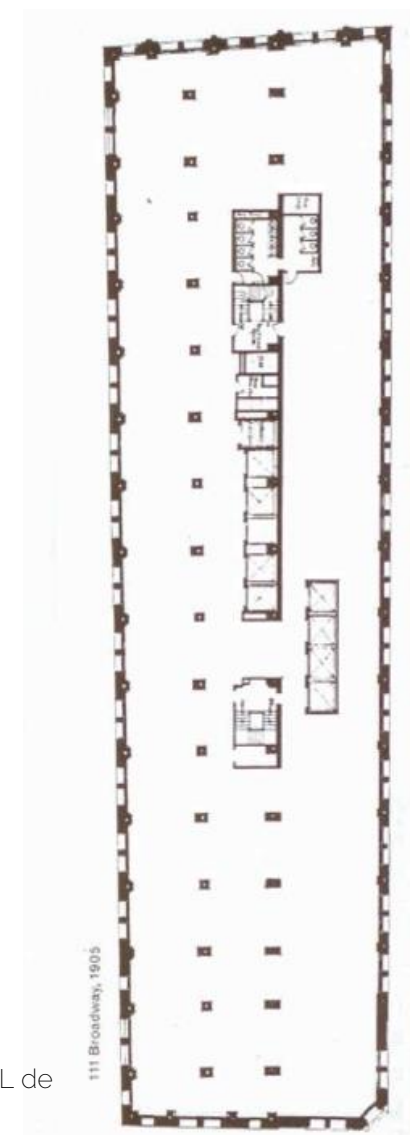


Imagem 52: Figura do livro *S, M, L, XL* de Rem Koolhaas sobre a *Typical Plan*.

O elevador e planta típica

O edifício garagem já era pensado com o maior aproveitamento possível, porém ganha quando o elevador leva o carro até a vaga. Antes, com a rampa, muito espaço era perdido e fazia-se com que o motorista levasse o carro até o local onde se estacionaria, o que certamente desvalorizaria os últimos andares. Com esse advento, existe uma desierarquização dos pavimentos, uma rapidez no estacionar e um máximo aproveitamento. Dessa forma, o máximo de lucro é adquirido. Porém o elevador é também a última ruptura da relação corpo humano e edifício, pois apenas o funcionário levará seu carro. Este é deixado logo na entrada para que entre nesse "universo paralelo".

Entende-se a partir dessa lógica que todo e qualquer pavimento acima do térreo será replicado igualmente, associado à extrusão máxima do terreno. O maior número de andares é obtido com um pé direito baixo. Está aqui apresentado a fórmula de projeto desses edifícios: usar todo o IAT (índice de aproveitamento do terreno) permitido, usar toda a taxa de ocupação permitida, usar o máximo gabarito associado ao pé direito mais baixo e a otimização do espaço. Tais intenções não necessariamente geram más arquiteturas, a força do capital em fazer com o que se extraia o maior rendimento financeiro possível do espaço é que muitas vezes não permite boas soluções dentro desses parâmetros. Talvez a impressão de que os edifícios-garagem são um desses casos é devido ao carro ser o seu habitante prioritário. Quando tiramos a sua prioridade, será que a relação não muda?

O elevador e planta típica

A faixa de elevadores divide os edifícios em 3 partes. Vagas na parte da frente e posterior e a faixa de circulação no meio. Essa circulação implica um grande vazio, onde outros artificios são necessários para ligar um lado ao outro. Será que são mesmo? Talvez os edifícios garagem tenham essa repartição como qualidade. O elevador é aqui o ativador dos pavimentos. O subir e descer de tais engrenagens, às vezes simultaneamente, às vezes desordenado, fazem dança dentro do vazio. Onde antes apenas se levavam máquinas, pode agora levar pessoas, levar sonhos, levar cidade.

O genérico é aqui mais uma vez enaltecido a partir dessa planta típica peculiar dos edifícios-garagem. A repetição dos pavimentos a partir de sua neutralidade, permite qualquer tipo de intervenção e programa. O elevador neste caso também propicia esta liberdade pois mesmo sendo feito para o transporte de carros, pode transportar pessoas, mercadorias e máquinas. Tudo isso acontece de forma especial dentro dos edifícios-garagem, pois os elevadores não são fechados, provocando assim uma experiência única aos seus usuários. Só ele por si já poderia ser a grande atração do edifício. Importante ressaltar que essa sucessão de pavimentos desprovidos de singularidades, podem ser entendidos como uma sucessão de lajes de acontecimentos. Isto está totalmente atrelado à cultura carioca de uso da laje, que no caso é a última a céu aberto, mas que aqui pode acontecer ao longo de todo o edifício.

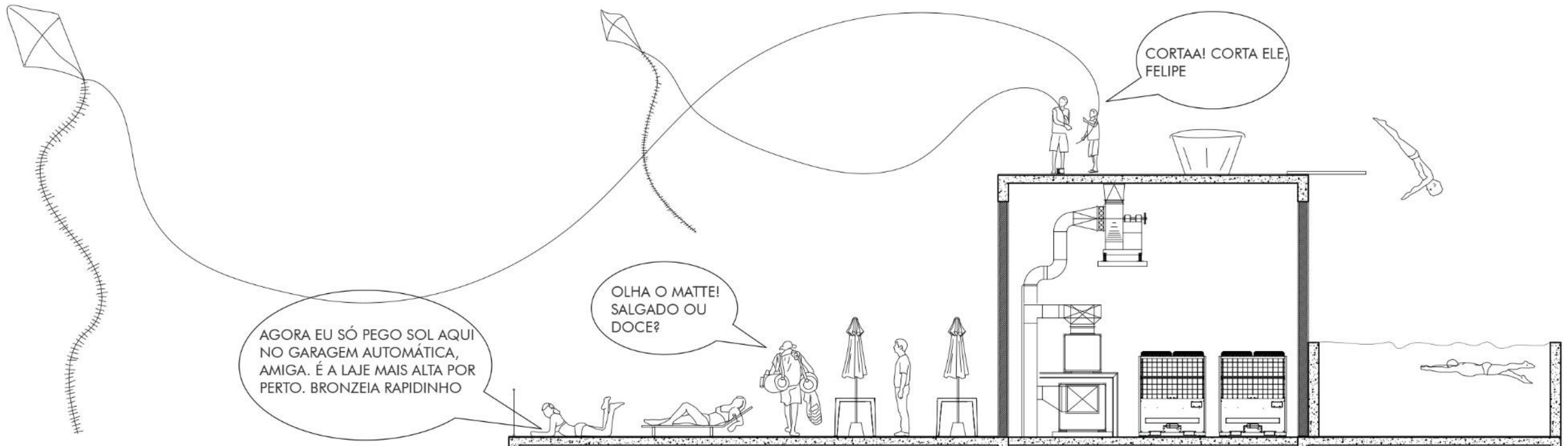
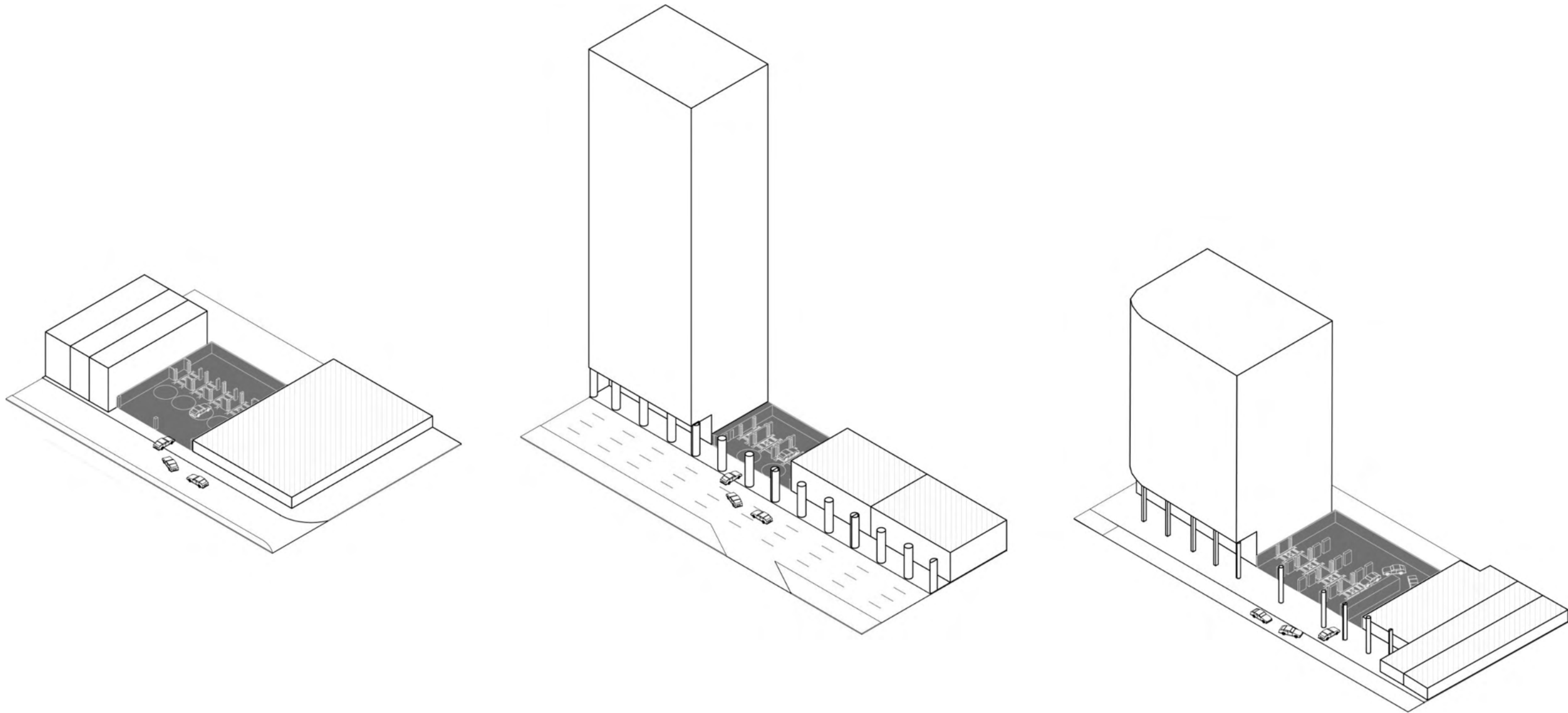


Imagem 53: desenho de autoria própria



Imagem 54: desenho de autoria própria

O rés do chão



O rés do chão

Os três edifícios-garagem escolhidos têm uma forte característica em comum no térreo: as fachadas frontais são em toda sua extensão entradas para o automóvel. Todo o térreo é subdividido a partir do elevador, ou seja, a partir do módulo do carro. Cada entrada tem seu elevador que em algumas situações pode atender até dois carros. Cada entrada tem seu manobrista (ou talvez seja ascensorista?). É um ambiente singular com o pé direito baixo. Tem-se as engrenagens funcionando, as portas metálicas que fecham o elevador no momento em que o carro entra e ele sobe. Depois que a porta fecha, qualquer relação com a cidade é perdida. As luzes alternam entre verde e vermelho para mostrar a disponibilidade. As sirenes soam para avisar aos que ali circulam.

Não se pode negar a grande movimentação que se tem durante todo o dia. O entrar e sair dos carros, o bom dia de quem deixa o carro para o manobrista, as conversas entre funcionários, os pedestres curiosos ou apenas de passagem e os ambulantes. Sem contar o funcionamento noturno. A maioria tem serviço 24 horas, afinal ninguém pode ser impedido de pegar seu carro no meio da madrugada. Imagine que jóia para a cidade, um local que funcione 24 horas trazendo uma luz em meio penumbra, trazendo segurança, trazendo uma conversa despretensiosa, trazendo um jogo de purrinha talvez.

O rés do chão

Edifício Garagem
Wadih Karabite



O rés do chão

EGA-1



O rés do chão

Edifício Garagem
do Carmo



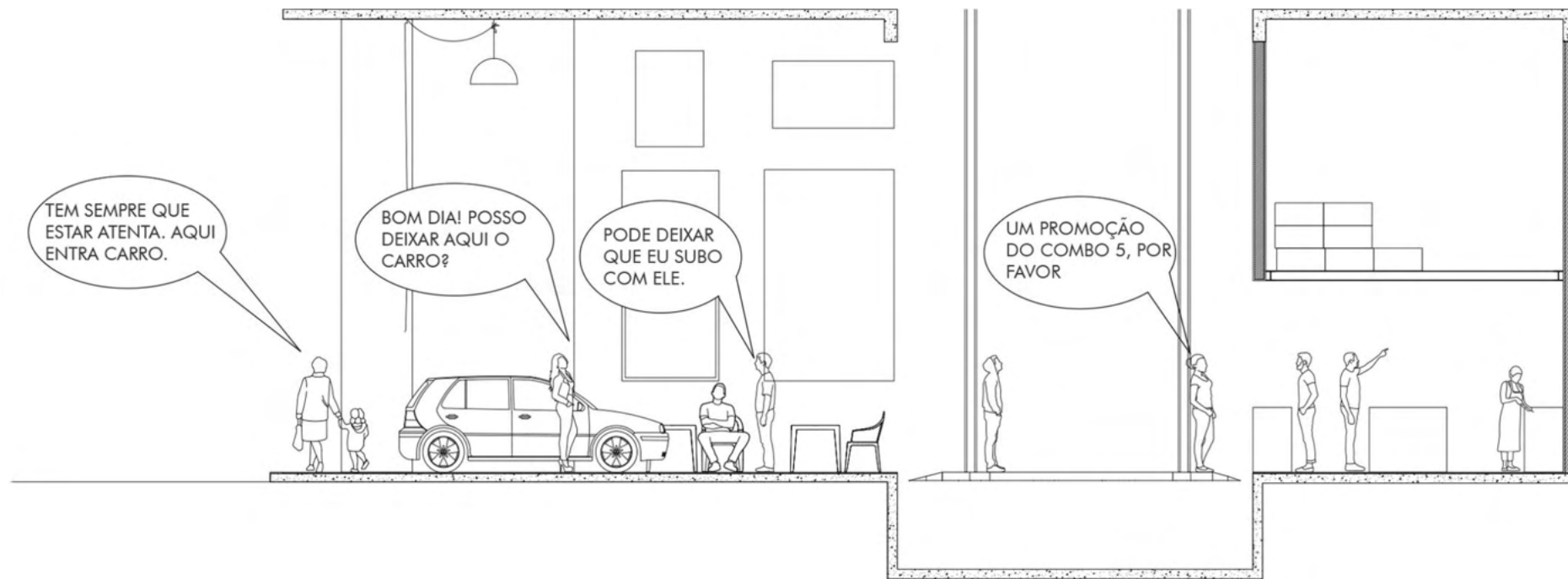
O rés do chão

A seleção de quem atravessa a barreira das portas do elevador é muito criteriosa. Numa análise rápida, talvez pudéssemos afirmar que o rés do chão desses edifícios nega completamente a cidade. Mas logo nos damos conta que trata-se de uma falácia. As características citadas anteriormente reforçam todo o potencial de que esse rés do chão tem a contribuir para que seja um chão da cidade para os habitantes. E se pudessem conviver diferentes eventos nesse chão? Entrada para os carros e para as pessoas, com os elevadores sem exclusividade para um uso específico. Imagine a convivência da vida cotidiana das ruas nesse espaço de extensão da cidade junto com os eventos particulares de uma vida privada. O rotineiro e o ocasional se entrelaçam. É nesse espaço que a transição da vida acontece.

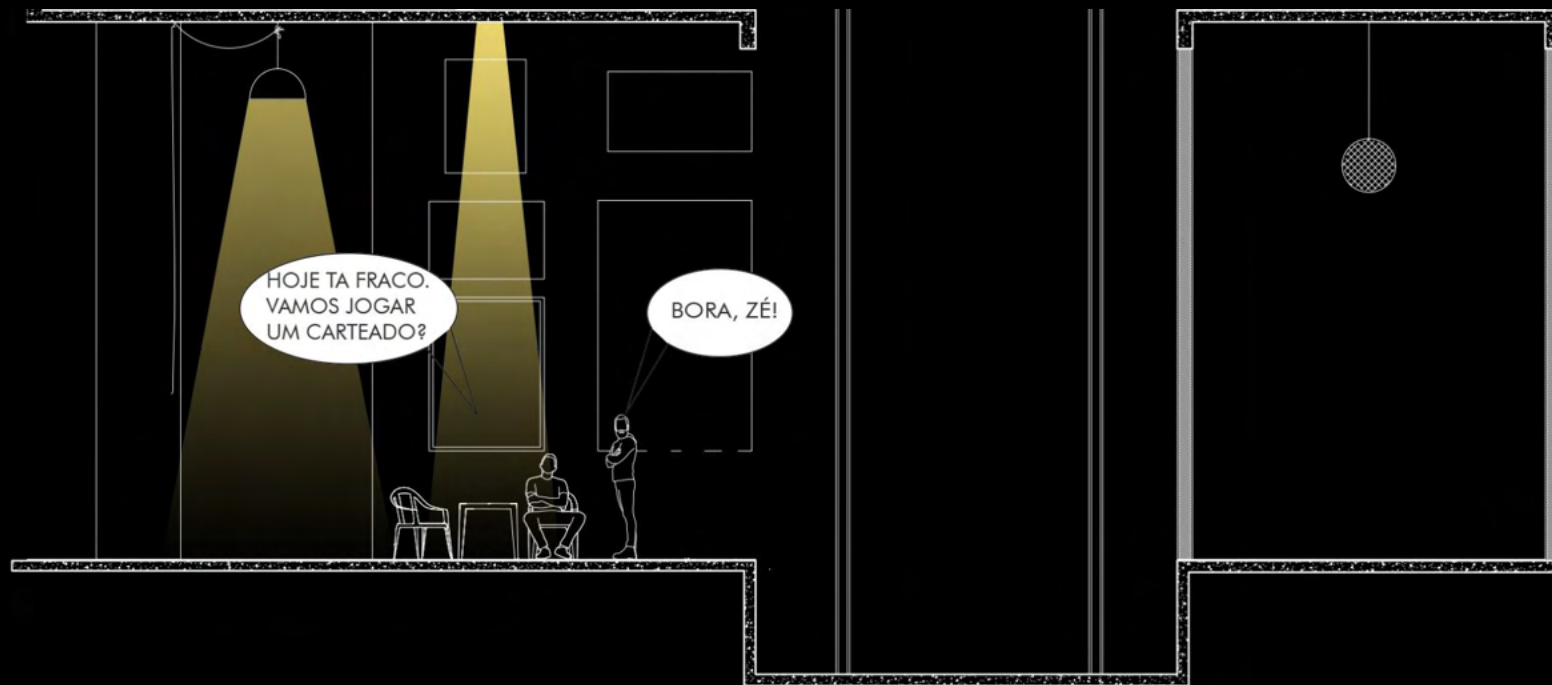
O funcionamento do rés do chão permite uma grande variedade de usos nos diferentes horários do dia, nos diversos dias da semana. Poderíamos ter o edifício-garagem como, por exemplo, local de estacionamento durante o dia e ter um uso noturno como um grande aglomerado de celebração (danças, músicas e praças públicas). O rés do chão que abriga a movimentada vida diurna e a intensa vida noturna. Os elevadores em constante movimento deixando esse térreo sempre habitado, para além dos controladores dos mesmos que se tornam verdadeiros seguranças e curiosos da vida cotidiana. Para que esse funcionamento exista, é necessário entender que o edifício ainda abrigará os carros em uma quantidade menor, permitindo assim os outros usos. Será então que o edifício-garagem se torna um possibilitador de qualquer atividade que aconteça na cidade?



Imagem 59: desenhode autoria própria







Questionamentos finais

Toda a crítica aqui realizada esteve pautada na ideia de entender o carro e também o edifício garagem como parte integrante das dinâmicas urbanas. A ideia é construir uma narrativa crítica e questionadora a reverberação deles no que tange a cidade e seus usuários. O edifício garagem é neste trabalho uma estrutura consolidada utilizada como palco para discutir diversas questões: a sociedade contemporânea, a capacidade da arquitetura de se moldar às transformações ao longo do tempo, às dinâmicas monetárias por trás do carro e tudo aquilo atrelado a ele.

O edifício-garagem, ao ser olhado criticamente, pode nos ensinar diversas questões acerca de suas qualidades intrínsecas que muitas vezes estão despercebidas. Tais qualidades foram apontadas pelas cinco chaves de interpretações que foram escolhidas como forma de pensar a cidade a partir do edifício, e como pensar o edifício a partir da cidade.

Este trabalho não tem como objetivo encerrar aqui. Fazendo jus ao título do trabalho, ele ensaia diversas situações. O desejo não era fazer um projeto nos termos tradicionais. Acredito que o pensar a cidade e o edifício deva ser a partir da chave da possibilidade de friccionar possibilidades como uma outra forma de pensar projeto ou futuros possíveis. O próprio subtítulo do trabalho mostra a pista, "ensaio para um manifesto", confirmando a ideia da experimentação, aqui de possibilidades de vivências cidadinas, para quem sabe atingir um objetivo final. O meio se torna mais importante do que o fim.

Questionamentos finais

O corte apresentado não se enquadra como um produto final, mas sim um processo de reflexão, que rebateu o que se aprendeu com o próprio edifício. Observa-se uma promiscuidade de usos, aqui sem nenhuma ligação com a verdade, mas totalmente ligado à realidade do nosso dia-a-dia. A ideia foi exaltar os eventos da cultura ao invés da cultura do evento tão presente hoje em nossas cidades, parafraseando o historiador, professor e escritor Luiz Antônio Simas. A construção de sociabilidade dentro dessa estrutura antes dominada pelo carro. A maioria das ideias presentes são um culto à celebração, representado pela cidade do Rio de Janeiro: a laje enquanto uso público e para o lazer, o carnaval, a comida, o bar, a habitação, os serviços. O corte tenta abordar a complexidade da possibilidade de vida dentro do genérico.

A mesma banalidade com que o edifício-garagem é concebido é levada para dentro dele, aqui o banal da cidade enquanto suas trivialidades. O tempero do feijão, a pipa sendo solta, o jogo do bicho, o entregador de gás, os animais domésticos. Resgatar esse Centro do Rio enquanto exemplo do ser carioca.

Este ensaio buscou questionar, criticar e ironizar o que no edifício-garagem já se mostra presente ou nas suas potencialidades, muito mais do que propor uma intervenção e a reconversão do edifício-garagem em outros usos. As proposições até aparecem de certa forma, mais para transmitir uma ideia do que para propor verdades. Buscou-se escancarar as cicatrizes, mais do que escondê-las, estabelecer críticas em tom de ironia, potencializar qualidades e até mesmo experimentar livremente cenários de um futuro possível ou provável (talvez não tão desejável). Não espera-se assim que este ensaio tenha respondido a todas as perguntas, e nem levantado todas as questões possíveis. Agora, se surgiu a vontade de se deslocar até tais edifícios e ir entender tudo o que foi debatido, ele cumpriu seu propósito.

Questionamentos finais

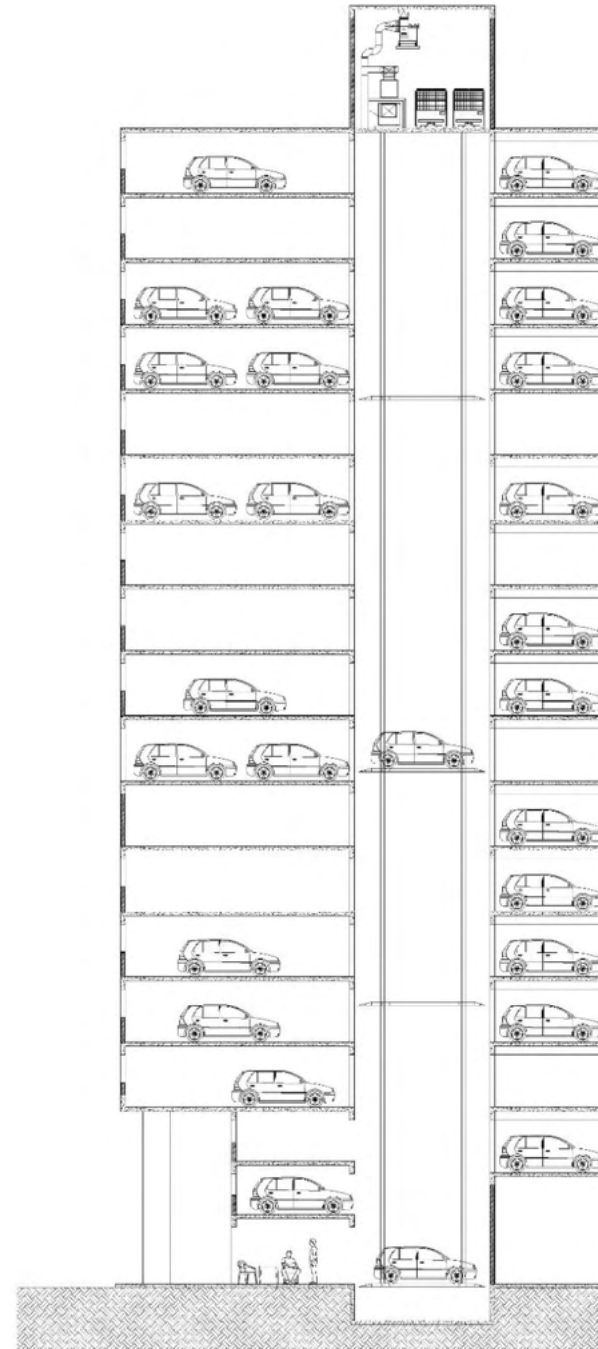


Imagem 63: desenho de autoria própria

Questionamentos finais

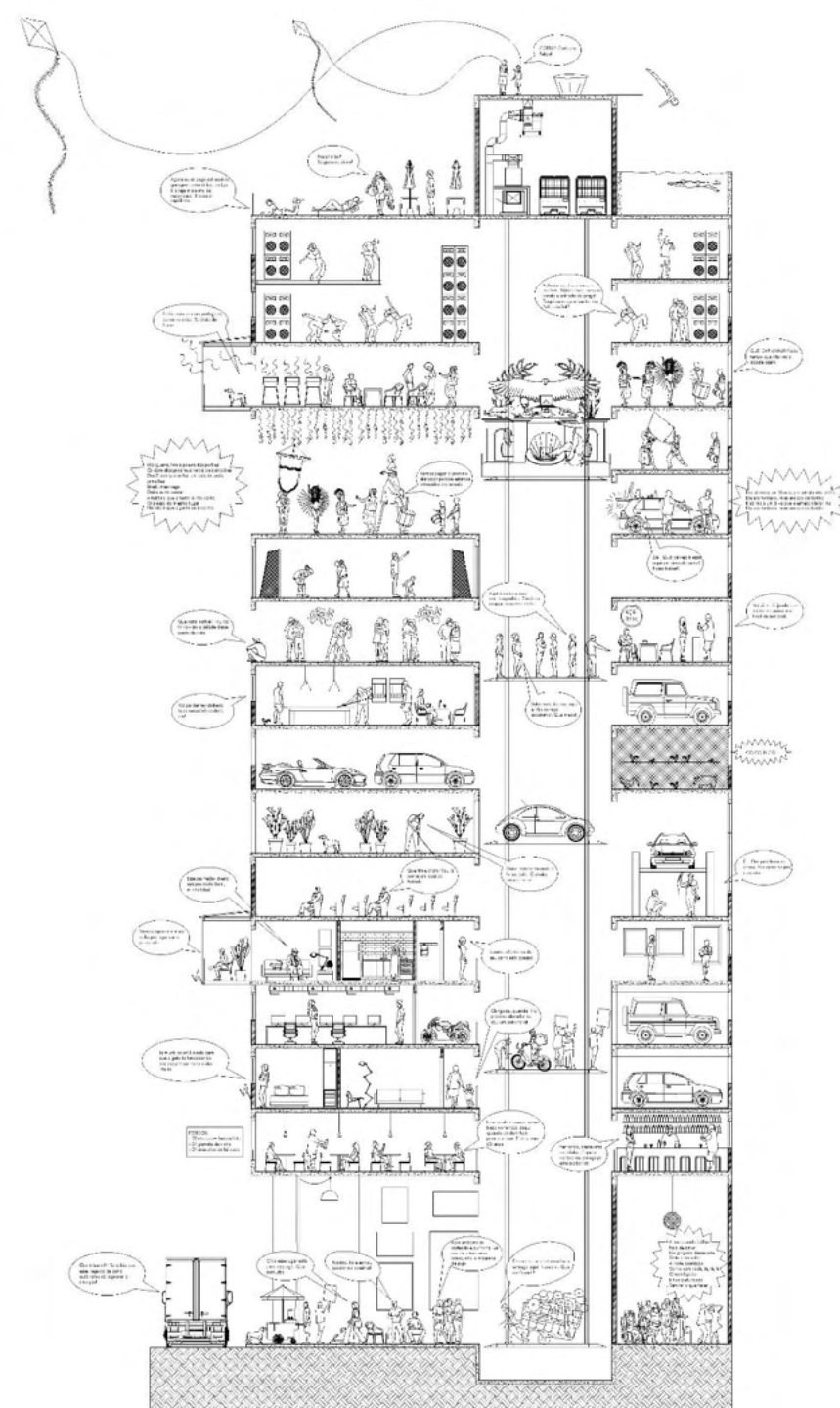


Imagem 64: desenho de autoria própria

Bibliografia

ABREU, M. D. Evolução Urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPP, 2013 [1987].

ANDRÉS, R. O mundo sem carros. PISEAGRAMA, Belo Horizonte, número 14, página 92 - 99, 2020a.

ANDRÉS, R. O cortejo errante. *PISEAGRAMA*, Belo Horizonte, número 07, página 78 - 85, 2015.

ANDRÉS, R. A dupla exclusão: Como a quarentena joga luz sobre as crises do clima e das cidades. Revista Piauí, n 65, junho 2020b.

BAUDRILLARD, J. O sistema de objetos. Tradução de Zulmira Ribeiro Tavares. São Paulo: Perspectiva, 2015.

BOCATER, R. Cidade temporalidade: a hegemonia do automóvel no espaço tempo da cidade. Um estudo sobre Botafogo. Orientador: Prof. Dr. James Shoiti Miyamoto. Dissertação de Mestrado. Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2019.

BRABO, P. O que o carro nos fez esquecer. PISEAGRAMA, Belo Horizonte, sem número, 24 set. 2015. <<https://piseagrama.org/o-que-o-carro-nos-fez-esquecer>>.

CANÇADO, Wellington. Desconstrução civil. *PISEAGRAMA*, Belo Horizonte, número 10, página 102 - 111, 2017.

GORZ, A. A ideologia social do carro a motor. Le Sauvage, setembro 1973.

KOOLHAAS, R. Nova York Delirante. Trad. Sob a direção de Denise Bottmann. São Paulo: Cosac Naify, 2010. (Coleção Face Norte)

KOOLHAAS, R; MAU, B. S, M, L, XL. New York: The Monacelli Press, 1995.

LASSANCE, G.; CAPILLÉ, C. C.; VARELLA, P. Rio Metropolitano: Guia para uma arquitetura. 1. ed. Rio de Janeiro: Rio Books, 2012.

Bibliografia

SENNETT, R. Construir e Habitar: Ética para uma cidade aberta. 2 ed. Rio de Janeiro: Record, 2021.

SIMAS, L. A. O corpo encantado das ruas. 8 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2021.

SOUZA, Gabriel Girnos Elias de. A monografia como manifesto, ou o lugar estratégico do livro impresso na arquitetura contemporânea. *Arquitextos*, São Paulo, ano 21, n. 244.01, Vitruvius, set. 2020 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/21.244/7875>>.

VARELLA, P. Estrutura aberta: o caso da arquitetura de Nantes, projeto de Lacaton e Vassal. Orientador: Prof. Dr. Guilherme Carlos Lassance dos Santos Abreu. Dissertação de Mestrado. Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016

VENTURI, R.; SCOTT BROWN, D.; IZENOUR, S. Aprendendo com Las Vegas: o simbolismo (esquecido) da forma arquitetônica. São Paulo: Cosac Naify, 2003. (Coleção Face Norte)

APRENDENDO COM O EDIFÍCIO-GARAGEM: ENSAIO PARA UM MANIFESTO

Aluno: Diego Pinheiro Rodrigues

Orientadora: Ana Paula Polizzo

Apresentação



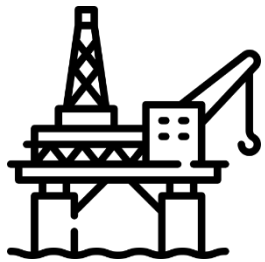
Imagem 01: colagem de autoria própria



Imagem 02: capas de livros de arquitetura, autores: Rem Koolhaas; Robert Venturi, Denis Scott Brown e Steven Izenour; Luiz Antonio Simas

A sociedade do carro

Algo que surgir para ser artigo de luxo poderia ser "democratizado"?



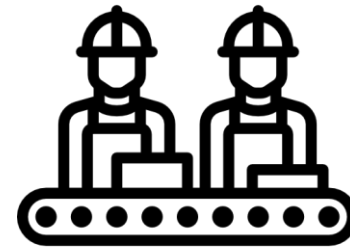
+



+



+



+



A sociedade do carro



Imagem 03- Getúlio Vargas examinando o protótipo de um carro brasileiro produzido pela Fábrica Nacional de Motores, em 1951 (Fonte: carroantigo.com)



Imagem 04- Juscelino Kubitschek apresentando a construção de novas ferrovias (Fonte: <https://cpdoc.fgv.br/>)

A sociedade do carro

"A estratégia utilizada para enfrentar o mal-estar do automóvel foi tornar o supérfluo necessário. E a ferramenta utilizada foi o urbanismo: abrir largas avenidas, construir viadutos, espriar as cidades em novos bairros periféricos. A ampliação da infraestrutura rodoviária urbana induzia a mais automóveis; o aumento de carros tornava os centros das cidades cada vez mais inóspitos; enquanto novos bairros nos subúrbios e condomínios ofereciam mais qualidade de vida – para quem tivesse carro! O urbanismo automobilista batia com uma mão e oferecia o curativo com a outra." (ANDRÉS, 2020)

A sociedade do carro

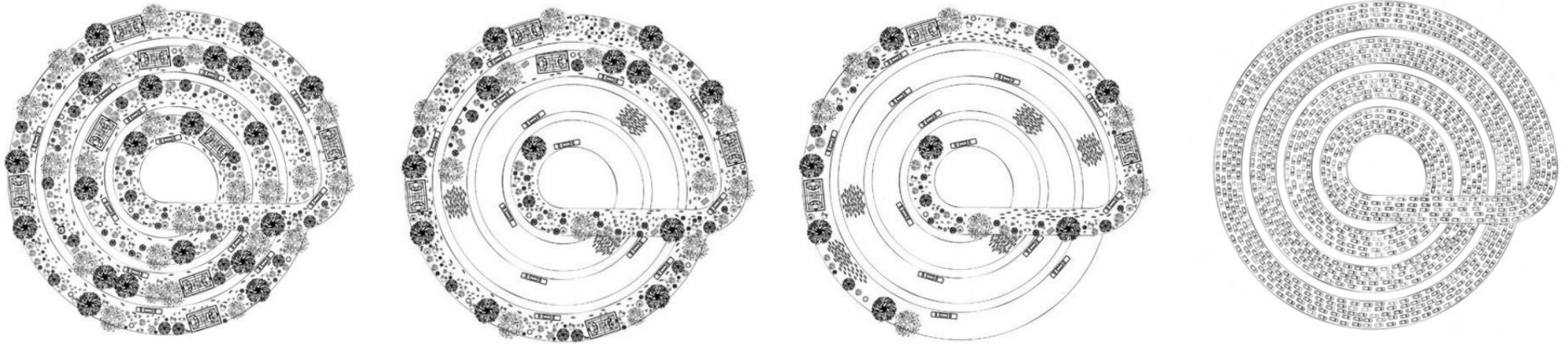


Imagem 05: Intervenções de Roberto Andrés sobre Autopista Del Sur de León Ferrari

A sociedade do carro



A máquina dos acidentes



Imagem 07: reprodução do primeiro carro no Rio de Janeiro pertencente a José do Patrocínio. Revista O Globo

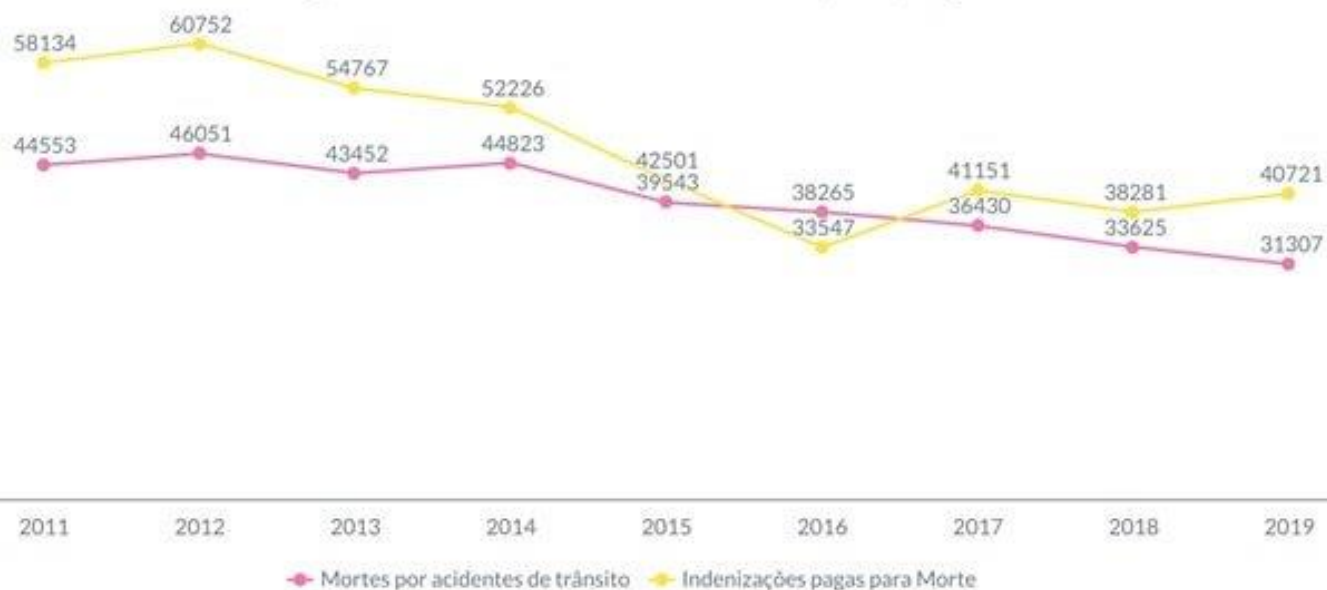
A máquina dos acidentes

SINISTROS DE TRÂNSITO

Em 10 anos no Brasil, 400.000 pessoas morreram em acidentes de trânsito e 472.000 indenizações por mortes foram pagas. O trânsito brasileiro gera mais mortes do que uma guerra civil.

Mortes no Trânsito em todo o Brasil 2011-2019

Infografia: Mel Murialdo / Fontes: Sistema Único de Saúde (DataSUS) | Seguro DPVAT



As grandes transformações



Imagem 09: Detalhe do Projeto da Avenida Central (atual Rio Branco). Fonte: Marc Ferrez. O Álbum da Avenida Central, 1982.

As grandes transformações



Imagem 10: Demolições para abertura da avenida e reurbanização do Largo da Carioca. Jornal O Malho. BN Digital, domínio público.

As grandes transformações

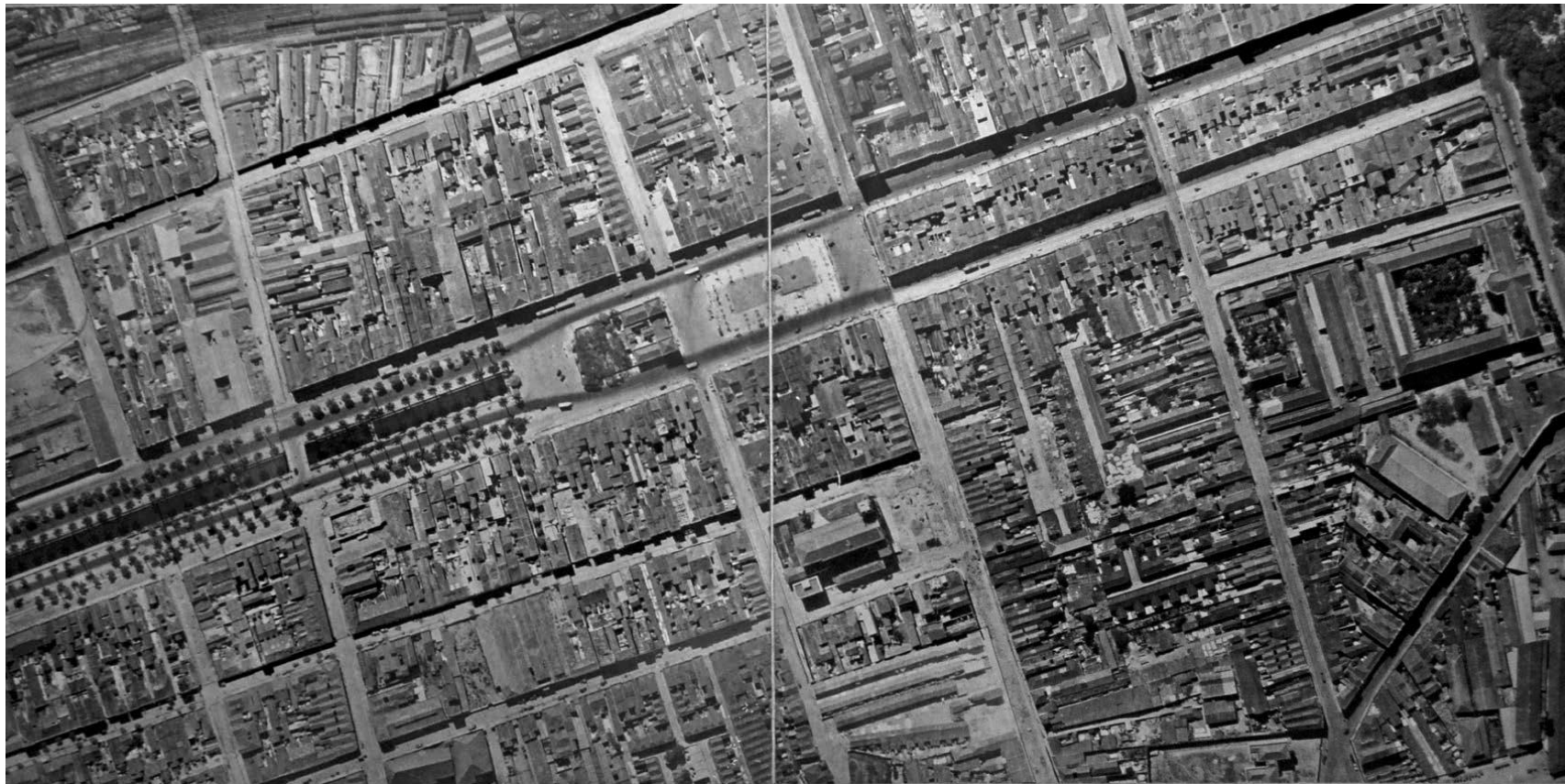


Imagem 11: A Estrutura urbana da área central antes da abertura da Avenida Presidente Vargas registrada no Mosaico Fotográfico de 1928/1935. Fonte: AGCRJ, Avenida Presidente Vargas – Prefeitura do Distrito Federal, Diretoria de Secretaria do Gabinete (sem autor), 1935.

As grandes transformações

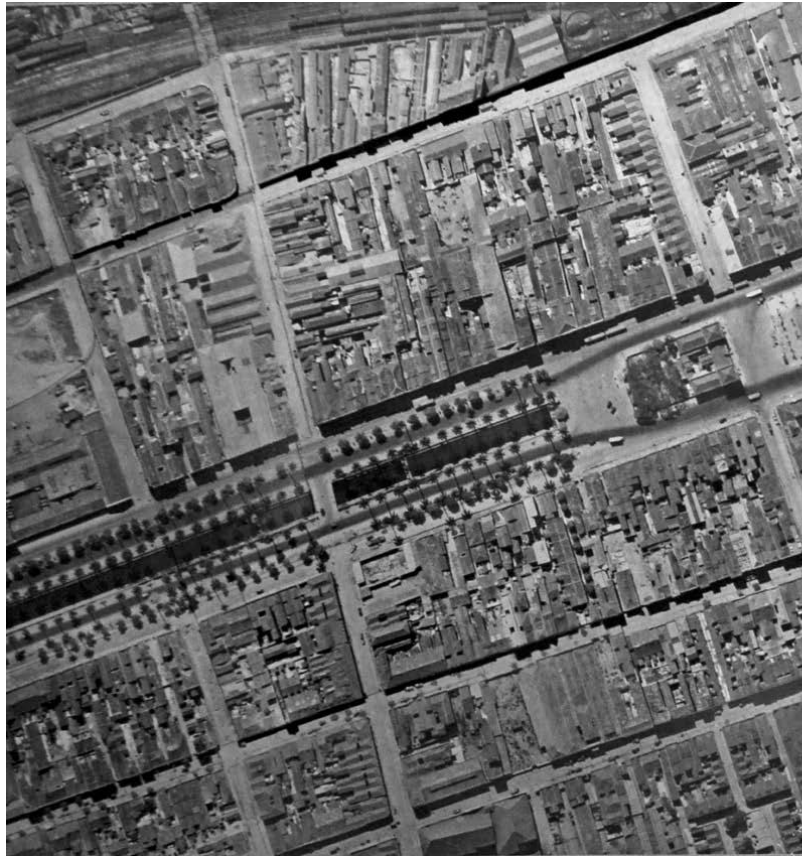


Imagem 12: obras de abertura da Avenida Presidente Vargas (sem autor), 1942.

As grandes transformações

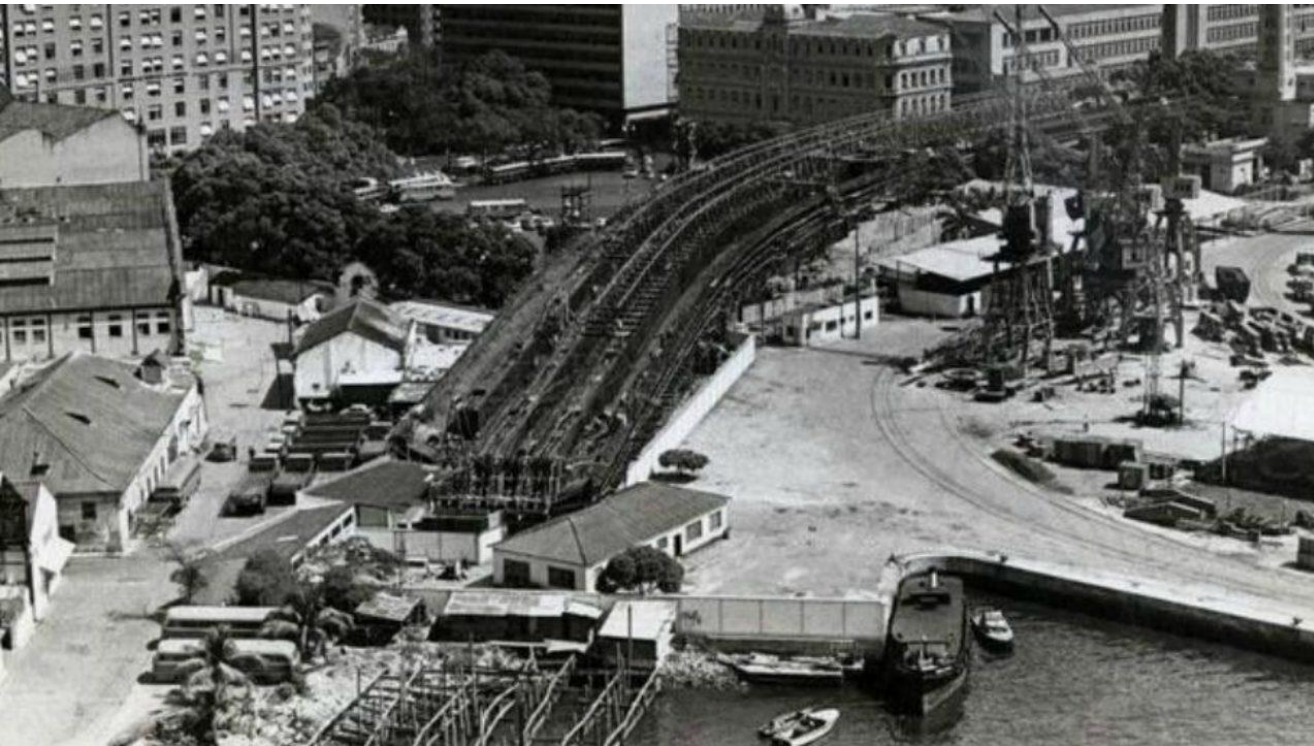


Imagem 13: Construção da Perimetral. Imagem: Diário do Rio.



Imagem 14: Implosão da perimetral. Imagem: Folha de São Paulo.

As grandes transformações



Imagem 15: Feira de antiguidades da Praça XV debaixo da perimetral.

Os edifícios-garagem

**É UM PROBLEMA RESOLVIDO!
AFASTE-O DE SUA CABEÇA**

**Adquirindo já
seu ponto de estacionamento
bem no centro da cidade!**



**Na primeira
garage automática
do Brasil**

SEM UM MINUTO DE ESPERA

Num instante V. estaciona ou retira o seu carro! Para estacionar é só deixá-lo fechado e desbracadado em frente ao elevador.

NINGUÉM TOCARÁ EM SEU CARRO

Ninguém mexerá! Todo o trabalho é inteiramente automático e dispensa manobrista.

SEU CARRO JAMAIS SOFRERÁ ARRANHÕES

O sistema automático - único que oferece inflexível segurança - anula qualquer possibilidade de acidentes com o seu carro.

VOCÊ ENTRA E SAI A QUALQUER HORA

V. pode estacionar ou retirar o seu carro a qualquer hora. A garage funciona dia e noite, ininterruptamente.

CONDIÇÕES EXCEPCIONAIS DE VENDA:

ENTRADA DE 10%

MENSALIDADES DE 1% ATÉ A ENTREGA DAS CHAVES

E O RESTANTE COM GRANDES FACILIDADES.

(Após a entrega da garage, as prestações serão inferiores ao preço de qualquer estacionamento).

PREÇO FIXO- PRAZO CERTO DE ENTREGA

Para maiores detalhes solicite a presença de um dos nossos corretores.

Além de suas cogitações o problema de estacionamento do seu carro no centro da cidade! A GARAGE AUTOMÁTICA ATLAS é o método e sistema mais avançado de estacionamento elevado. Nela o seu carro fica totalmente protegido e isolado dos demais em seu box individual, para onde é conduzido e retirado automaticamente por meio de elevadores especiais. Foi eliminado o tempo perdido com manobras inúteis, bem como as rampas que esforçam e desgastam os carros nas garages comuns.



Propriedade e Incorporação

ELEVADORES ATLAS S. A.



SEVERO & VILLARES S.A.

ALFREDO BRASIL JUNIOR

Imagem 16: Anúncio publicado nos principais jornais paulistas no ano de 1958

Os edifícios-garagem

"E, como sinal decisivo da supremacia dos automóveis, os seres humanos aprenderam *a desejar que houvesse um estacionamento* nos lugares em que não encontram habitat favorável para o automóvel do qual são hospedeiros." (BRABO, 2015)

Os edifícios-garagem



Estão demolindo, mas sem projeto

Começou ontem a demolição dos abrigos do Castelo. Em um mês poderão ser iniciadas as obras do terminal rodoviário da Guanabara e do edifício-garagem, que terá vagas para 3.500 carros. Daqui a seis meses, uma parte estará pronta. A outra, em junho do ano que vem.

Os engenheiros da Fundação dos Terminais Rodoviários ainda não terminaram o projeto, que prevê a construção de lojas e sobrelojas para a instalação de todos os serviços públicos: telefones, correios e telé-

grafos etc. As vagas serão cedidas por dez anos e custarão NCr\$ 11.000,00, pagos em doze meses. Durante os dez anos o comprador não terá qualquer despesa de condomínio, que só será pago depois de terminada a cessão das vagas.

O edifício terá 15 andares, 13 para estacionamento. Em cada andar serão colocados cerca de 230 carros. Quando a construção estiver terminada a Fundação dos Terminais começará outras obras, no Centro, para resolver o problema do estacio-

namento: ao todo serão construídos 10 edifícios para 25 mil automóveis.

As lojas do prédio em construção — Edifício **Menezes Côrtes** — serão de frente para a Avenida Erasmo Braga e Rua São José e estarão prontas em fevereiro. O prédio todo custará NCr\$ 33.000.000,00, que já foram levantados pelo PTER-GB através de empréstimos no exterior. O pagamento desses recursos será feito com o dinheiro da cessão das vagas e das lojas, vendidas às casas comerciais.

Os edifícios-garagem

Volante de Xal: Jurgênio da Silva no Lado do Necessário em 1978

vento **chuva** **sol** **poeira**

lama **batidas** **arranhões**

e mais:
reboques tentativa de roubo
reboques pequenos furtos
reboques depredações diversas
reboques

Desprotegido, seu carro sofre. E quem paga?

Finalmente, seu mais econômico V. tem uma vaga, protegida, e por isso bem mais segura. A construção de um carro em estacionamento abrigado a mais barato. Alvar Cortes, os vagões tem estantes elevando sua altura demarcada. Para ser exclusivo durante 24 h. por dia. E tem taxa de despesas de condomínio durante os primeiros 10 anos. Quanto mais cedo você entrar, melhor. Total apenas 500 VAGAS aos preços atuais.

Preço: desde **10.750,** até em 25 suaves prestações sem taxas e despesas de condomínio durante os primeiros 10 anos apenas **500 VAGAS** aos preços atuais.

TERMINAL-GARAGEM MENEZES CORTES

obra completa em 10 meses

Iniciativa pioneira do Governo do Estado de Guanabara - Secretaria de Serviços Públicos

Inscrições:
STAND da OBRA - R. São José
 Tels.: 222-4793 e 222-0387
 (Atendimento diariamente, inclusive sábado e domingo)

FUNDAÇÃO DOS TERMINAIS RODOVIÁRIOS
 e de Estacionamentos do Estado de Guanabara

ESTACIONAMENTO PROIBIDO **SOMENTE DAS 20 AS 8 H.** **SOMENTE AOS SÁBADOS** **SOMENTE NOS DIAS PARES**

SOMENTE NOS DIAS IMPARES **SOMENTE CARGA E DESCARGA** **SOMENTE POR 1 HORA** **PROIBIDO ESTACIONAR HOJE**

- Que tal V. pensar numa chance para Você?

Temos vagas demarcadas. Para seu exclusivo durante 24 horas por dia. E com V. pode ceder a amigos, clientes, familiares. Uma vaga sua para sempre. No melhor ponto do Centro. Pagando suavemente até em 25 prestações e sem nenhuma outra despesa adicional durante os primeiros 10 anos. Também suaves e amplas facilidades, e entrada abrigada para vagões. E estantes elevando o nível para os usuários. E V. ainda tem o Terminal-Último e 105 vagas a sua disposição. Venha agora reservar a sua vaga... por apenas 10-10-10 sua.

Preço: desde **10.750,** até em 25 suaves prestações sem taxas e despesas de condomínio durante os primeiros 10 anos apenas **500 VAGAS** aos preços atuais.

TERMINAL-GARAGEM MENEZES CORTES

obra completa em 10 meses

Iniciativa pioneira do Governo do Estado de Guanabara - Secretaria de Serviços Públicos

Inscrições:
STAND da OBRA - R. São José
 Tels.: 222-4793 e 222-0387
 (Atendimento diariamente, inclusive sábado e domingo)

FUNDAÇÃO DOS TERMINAIS RODOVIÁRIOS
 e de Estacionamentos do Estado de Guanabara

Cobrirá a área de 3 uma em :
 Os Term term cons ra a públicos: telefones, correios e telé- ra resolver o problema do estacio- comerciais.

Imagem 18 e 19: Anúncios no Correio da Manhã.

Os edifícios-garagem

Você vai ficar por fora desta?

Desprotegido, seu carro sofre. E quem paga?

Preço: desde **10.750,** até em 25 suaves prestações sem taxas e despesas de condomínio durante os primeiros 10 anos apenas **500 VAGAS** aos preços atuais

TERMINAL-GARAGEM MENEZES CORTES

obras em andamento em 10 meses

Inscrições: **STAND da OBRA - R. São José**
Tels.: 222-4793 e 222-0387
(Atendimento diariamente, inclusive sábado e domingo)

Insitiativa pioneira do Governo do Estado da Guanabara - Secretaria de Serviços Públicos

FUNDAÇÃO DOS TERMINAIS RODOVIÁRIOS
de Estacionamentos do Estado da Guanabara

Você vai ficar por fora desta?

VAGAS NO CASTELO

-isentas de taxas e despesas de condomínio durante 10 anos!

O negócio é o seguinte: All no Castelo, estamos construindo o Terminal-Garagem "Menezes Cortes". Estacionamento fácil. E mais um centro-Comercial. E, ainda, o próprio terminal urbano. É a decidida ação do governo da Guanabara, através de FTREG, mostrando aos cariocas que, no Rio, só os carros estacionam. Venha já reservar a sua vaga demarcada! E venha já... pois nesta etapa apenas 500 vagas estão sendo demarcadas.

TERMINAL-GARAGEM MENEZES CORTES / Obra completa em 10 meses

Sua vaga - é inteiramente sua, 24 horas por dia. Você pode emprestá-la, ou transferi-la a terceiros. E durante os primeiros 10 anos, Você tem total isenção de taxas ou despesas de condomínio, assegurada em escritura. Preços: a partir de Cr\$ 10.750,00 até em 25 prestações.

Inscrições e informações:
STAND da OBRA - Rua São José
Tels.: 222-4793 e 222-0387

Insitiativa pioneira do Governo do Estado da Guanabara - Secretaria de Serviços Públicos

FUNDAÇÃO DOS TERMINAIS RODOVIÁRIOS
E DE ESTACIONAMENTOS DO ESTADO DA GUANABARA, FTREG

Você vai ficar por fora desta?

uma chance para Você?

Preço: desde **10.750,** até em 25 suaves prestações sem taxas e despesas de condomínio durante os primeiros 10 anos apenas **500 VAGAS** aos preços atuais

TERMINAL-GARAGEM MENEZES CORTES

obra completa em 10 meses

Inscrições: **STAND da OBRA - R. São José**
Tels.: 222-4793 e 222-0387
(Atendimento diariamente, inclusive sábado e domingo)

Insitiativa pioneira do Governo do Estado da Guanabara - Secretaria de Serviços Públicos

FUNDAÇÃO DOS TERMINAIS RODOVIÁRIOS
de Estacionamentos do Estado da Guanabara

Imagem 20: Anúncio no Correio da Manhã.

Os edifícios-garagem



R\$ 35.000

condomínio R\$ 349 • IPTU R\$ 103

Vaga de garagem no melhor ponto do Centro do Rio. Garagem automática, única...[mais](#)

Rua do Carmo, Centro

22 m² 1

Telefone

Mensagem



R\$ 80.000

Ed Garagem na Rua do Carmo 55, Centro.

Rua do Carmo, Centro

Telefone

Mensagem



R\$ 58.000

IPTU R\$ 902

KAIC VENDE, VAGA DE GARAGEM NO CORAÇÃO DO CENTRO DO RIO DE... [mais](#)

Rua do Carmo, Centro

18 m² 2

Telefone

Mensagem

Imagem 21: Anúncios no Zap Imóveis

super destaque

Os edifícios-garagem



Prédio Comercial à Venda, 10 m² por R\$ 35.000

COD. GR0002

Condomínio Ega1 • Avenida Presidente Vargas, 487 - Centro, Rio de Janeiro - RJ [VER NO MAPA](#)

10m²

Não informado
[SOLICITAR](#)

Não informado
[SOLICITAR](#)

Não informado
[SOLICITAR](#)

ponto nobre fácil acesso, Box/Garagem à venda por R\$ 35.000 - Centro - Rio de Janeiro/RJ
Vaga de garagem automática com 04 elevadores com carreta que buscam o carro para o elevador e deixam no box, funcionamento 24 horas, tem 30 pavimento e 62 Box para venda excelente ponto e localização prédio com elevadores, documentação devidamente registrada. -

Metrô e trens próximos

Metrô Presidente Vargas 149m

Metrô Central 385m

Estação Central Do Brasil 425m

Metrô Carioca 1.1km

Imagem 22: Anúncios no Zap Imóveis



R\$ 35.000

condomínio R\$ 349 • IPTU R\$ 103

Vaga de garagem no melhor ponto do Centro do Rio. Garagem automática, única...[mais](#)

Rua do Carmo, Centro

22 m² 1

Telefone

Mensagem



R\$ 80.000

Ed Garagem na Rua do Carmo 55, Centro.

Rua do Carmo, Centro

Telefone

Mensagem



R\$ 58.000

IPTU R\$ 902

KAIC VENDE, VAGA DE GARAGEM NO CORAÇÃO DO CENTRO DO RIO DE...

[mais](#)

Rua do Carmo, Centro

18 m² 2

Telefone

Mensagem



super destaque

Os edifícios-garagem



Prédio Comercial à Venda, 10 m² por R\$ 35.000

COD. GR0002

Condomínio Ega1 • Avenida Presidente Vargas, 487 - Centro, Rio de Janeiro - RJ [VER NO MAPA](#)

10m²

Não informado
[SOLICITAR](#)

Não informado
[SOLICITAR](#)

Não informado
[SOLICITAR](#)

ponto nobre fácil acesso, Box/Garagem à venda por R\$ 35.000 - Centro - Rio de Janeiro/RJ
Vaga de garagem automática com 04 elevadores com carreta que buscam o carro para o elevador e deixam no box, funcionamento 24 horas, tem 30 pavimento e 62 Box para venda excelente ponto e localização prédio com elevadores, documentação devidamente registrada. -

Metrô e trens próximos

Metrô Presidente Vargas 149m

Metrô Central 385m

Estação Central Do Brasil 425m

Metrô Carioca 1.1km

Imagem 23: Anúncios no Zap Imóveis



R\$ 35.000

condomínio R\$ 349 • IPTU R\$ 103

Vaga de garagem no melhor ponto do Centro do Rio. Garagem automática, única...[mais](#)

Rua do Carmo, Centro

22 m²



Edifício garagem localizado próximo campo de Santana, SAARA, metro da Presidente Vargas e ao Tribunal de Contas do Estado (TCE-RJ), no centro da cidade.

37.500,00

Venda R\$

R\$ 80.0

Ed Garagem na Ru

Rua do Carmo, (

Código do Imóvel: **HA-09AGO-NE001**

Rua Buenos Aires 339, Centro, RJ, 20061-003

CONDOMÍNIO R\$	IPTU ANO R\$	M² R\$	ITBI R\$
-	931,00	2.500,00	1.125,00

R\$ 58.000

IPTU R\$ 902

KAIC VENDE, VAGA DE GARAGEM NO CORAÇÃO DO CENTRO DO RIO DE... [mais](#)

Rua do Carmo, Centro

18 m²



Telefone

Mensagem

super destaque

Os edifícios-garagem

R\$ 35.000

condomínio R\$ 349 • IPTU R\$ 103

Vaga de garagem no melhor ponto do Centro do Rio. Garagem automática, única...[mais](#)



Prédio Comer

35.000

COD. GR000

Condomínio Ega1 • Avenida Pr

10m²



ponto nobre fácil acesso, Box/Garagem
Vaga de garagem automática com
box, funcionamento 24 horas, ter
elevadores, documentação devid

Metrô e trens próximos

Metrô Presidente Vargas 149m

Estação Central Do Brasil 425m

Imagem 24: Tabela do valor
m² no Rio de Janeiro. Relatório do
ImóvelWeb

Mais barato (R\$/m ²)	Região Médio (R\$/m ²)	Variação mensal	Variação anual
Grande Bangu	3.468	0,01%	2,97%
Zona Oeste	3.495	-0,07%	1,23%
Zona Norte	4.004	0,01%	-1,29%
Grande Méier	4.596	-1,06%	-2,07%
Ilha do Governador e Zona da Leopoldina	5.012	0,13%	-4,65%
Centro	6.471	-2,51%	-4,27%
Grande Tijuca	6.549	0,70%	3,82%
Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá	7.302	0,51%	2,38%
Zona Sul	13.204	-0,44%	0,20%

izado próximo
ARA, metro da
o Tribunal de
E-RJ), no

37.500,00

Venda R\$

9AGO-NE001

61-003

NO R\$

M² R\$

ITBI R\$

1,00

2.500,00

1.125,00



DO CENTRO DO RIO DE...

[mais](#)

kua do Carmo, Centro

18m²



2

Telefone

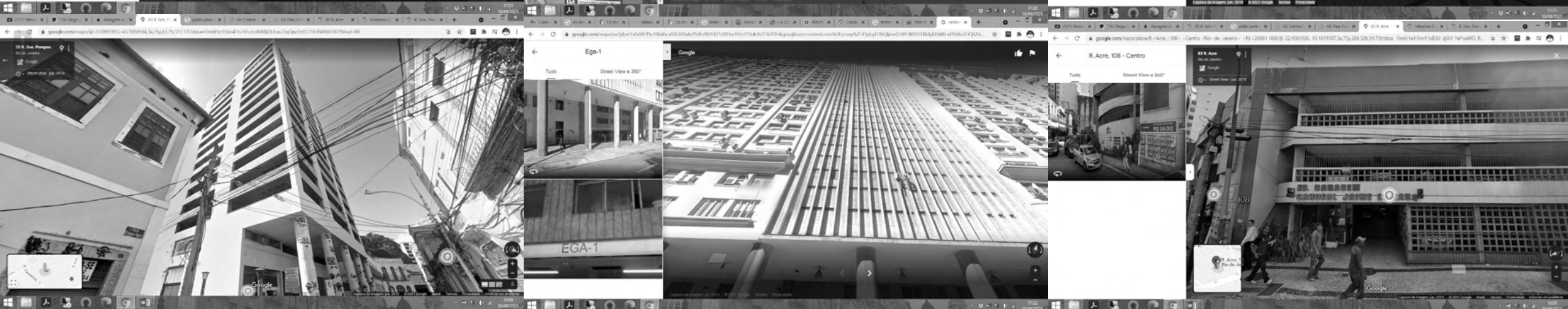
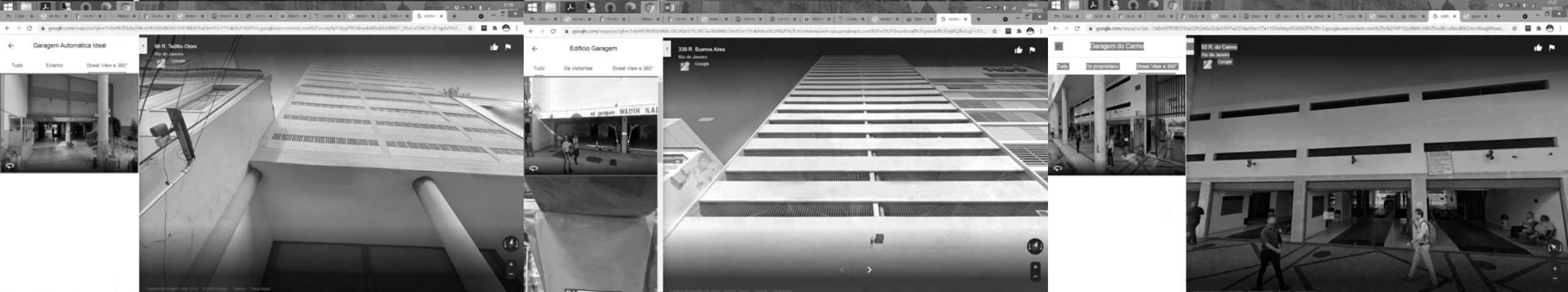
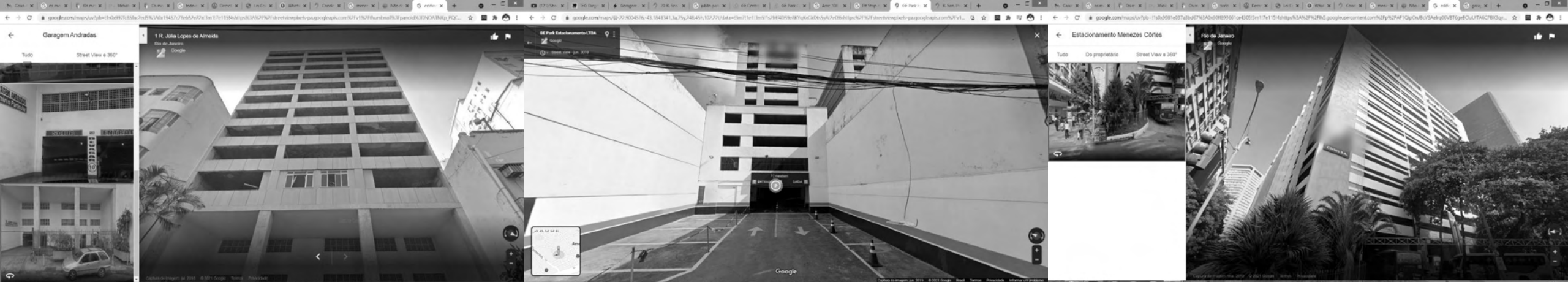
Mensagem



Os edifícios-garagem



Imagem 25 estacionamento clandestino. Fonte: site da prefeitura do rio



Os 3 casos

"Pensamos a cidade como um sistema aberto, disponível, capaz de aglomerar e fazer evoluir mecanismos heterogêneos, de relacionar novas situações, de compensar e lidar com interdependências. A profunda relação que desenvolvemos com o existente e seu poder de transcendência e abertura é toda uma forma de refletir a cidade que não mais concebe a interrupção, o parcelamento, o zoneamento, mas o adensamento pontual, a expansão com precisão, a reorganização do interior para dar o impulso inicial." (LACATON, VASSAL, 2012 - tradução livre de autoria própria)

03 casos



Imagem 26: Colagem de autoria própria usando google maps como base

Edifício Garagem Wadih Kabarite

Rua Buenos Aires



Imagem 27: corte de autoria própria

EGA-1

Av. Presidente Vargas

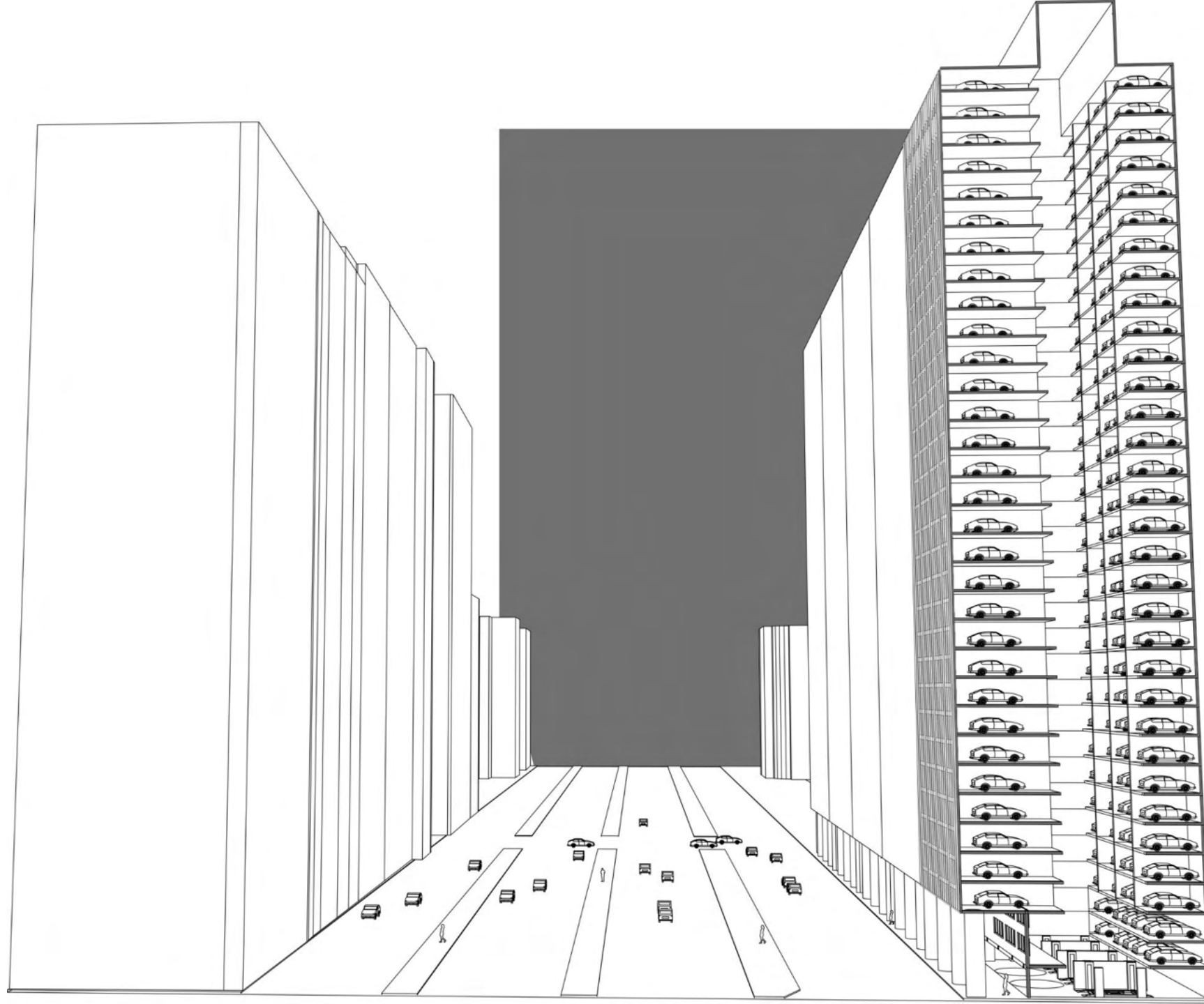


Imagem 28: corte de autoria própria

Edifício Garagem do Carmo

Rua do Carmo

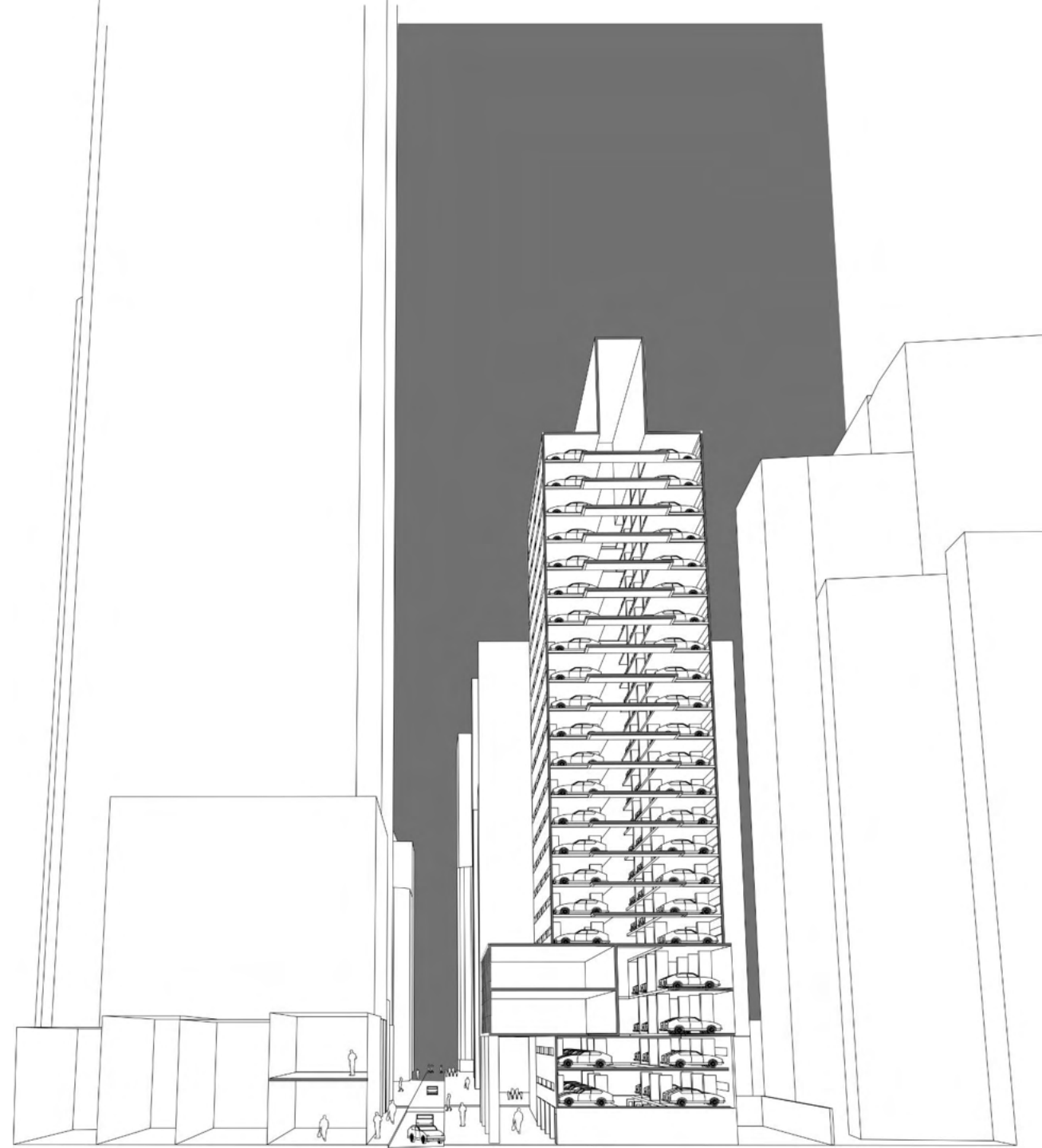


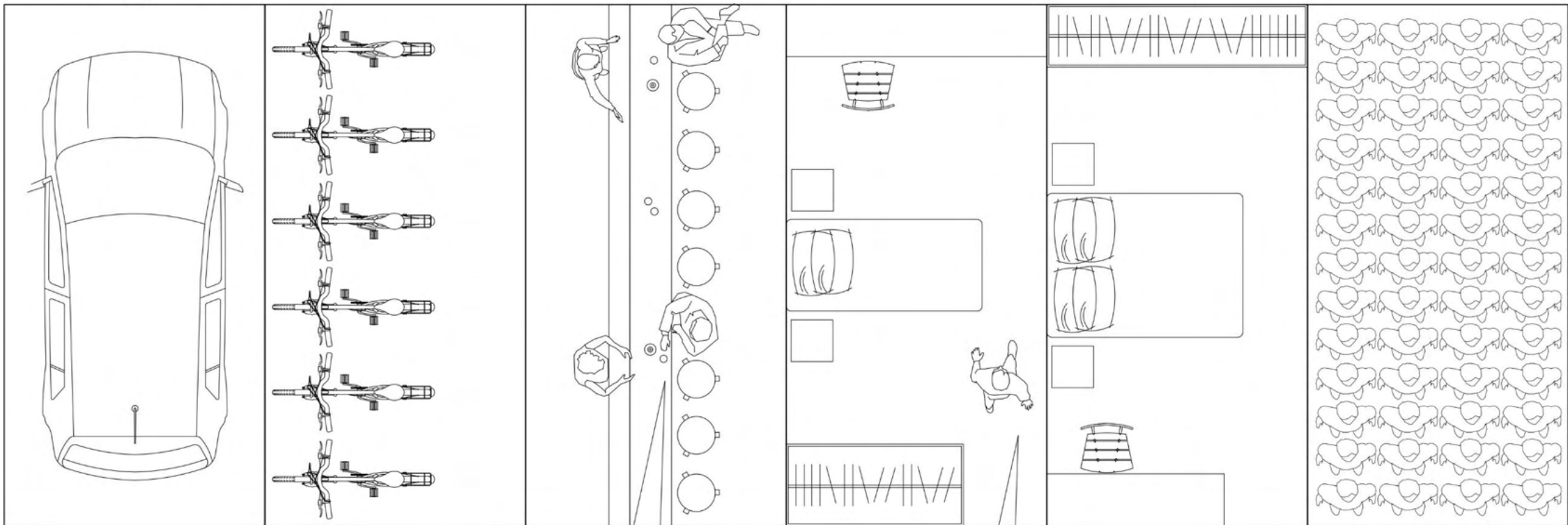
Imagem 28: corte de autoria própria

Os 3 casos

"A unidade espacial da 'vaga' confere assim ao edifício-garagem uma incrível versatilidade que o capacita a um autêntico e programático diálogo com a cidade." (LASSANCE et. al., 2012)

CARRO POPULAR!
R\$60.000,00

VENDE-SE CASA
VAGA!!

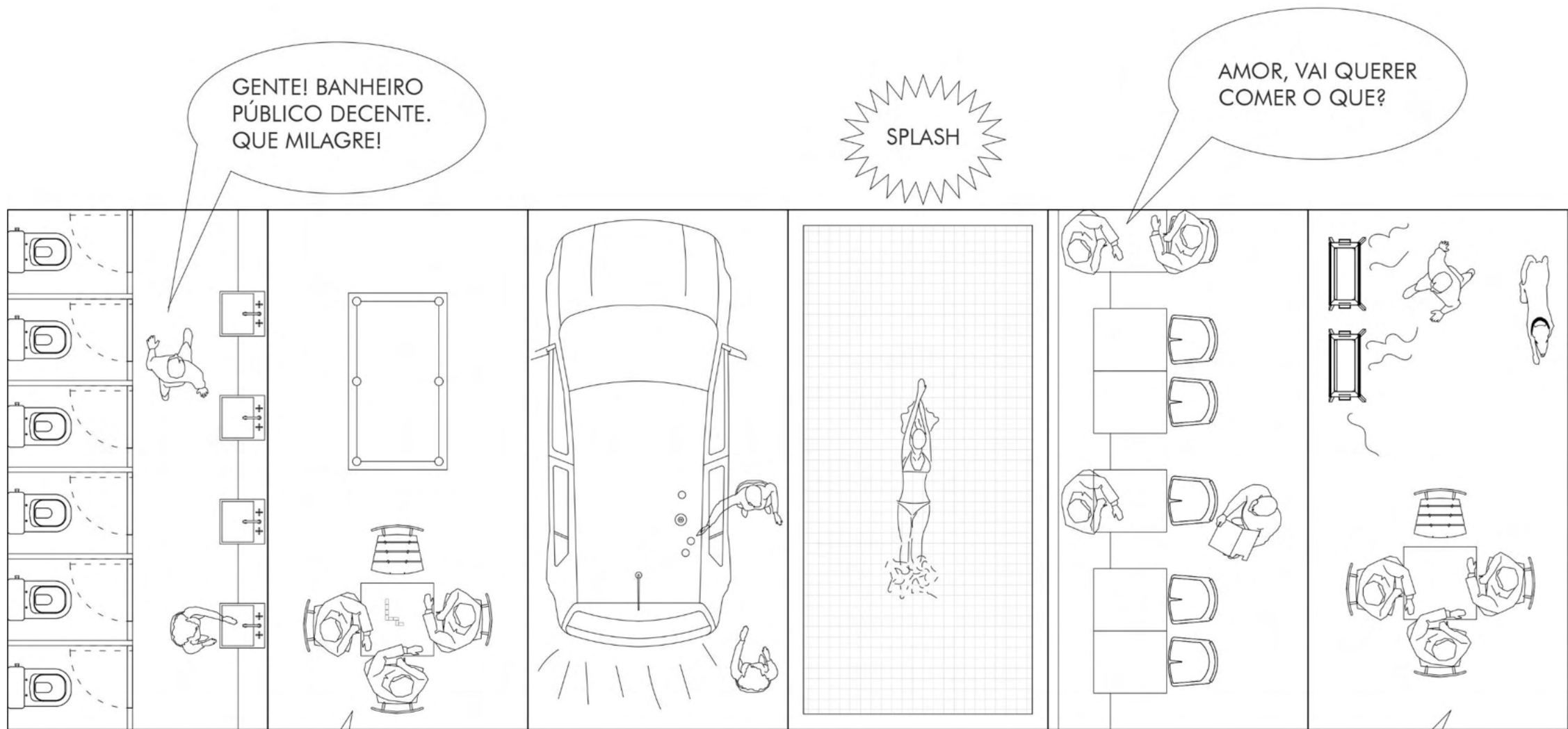


DESCE MAIS UMA, POR FAVOR!!! ESSE PAÍS NOS OBRIGA A BEBER.

HOJE FOI CANSATIVO. VOU DEITAR E APAGAR!

1 VAGA = 52 PESSOAS

Imagem 29: desenho de autoria própria



GENTE! BANHEIRO PÚBLICO DECENTE. QUE MILAGRE!

SPLASH

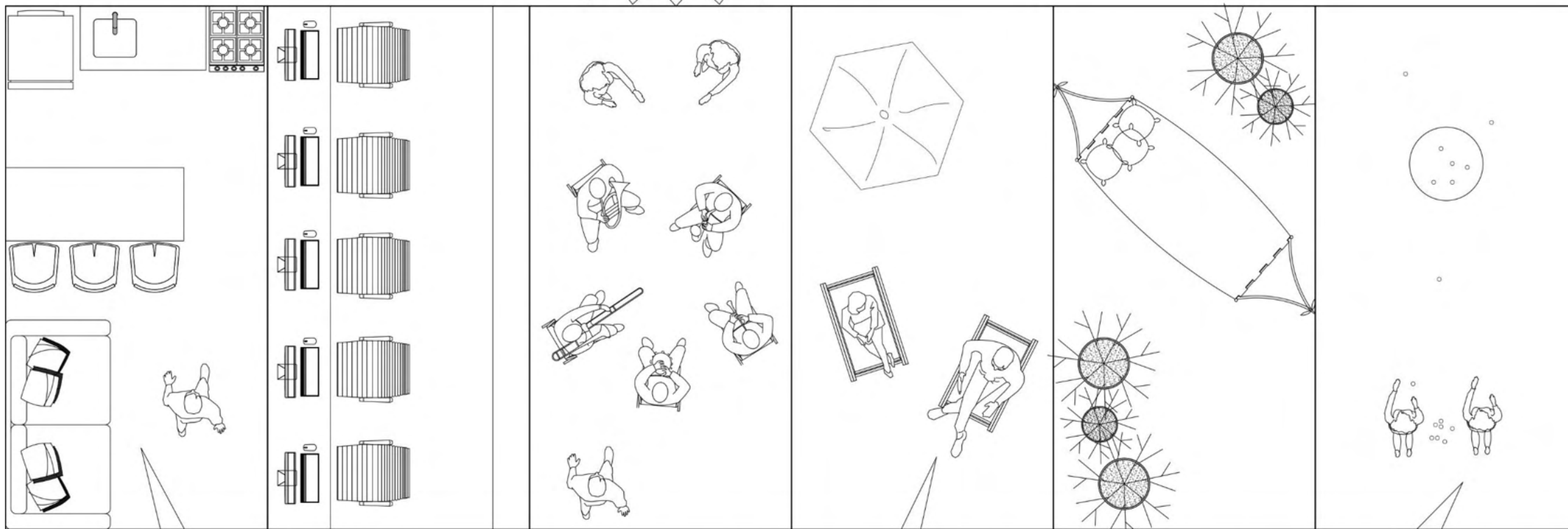
AMOR, VAI QUERER COMER O QUE?

GANHEI!! PASSA AS 50 PILA.

OH BABY, DANCE, DANC, DANCE VEM MEXENDO ASSIM, NÃO PARE, PARE, PARE COM SEU JEITINHO SEXY, SEXY, SEXY

MARCOS!!! ESSA CARNE SAI HOJE?

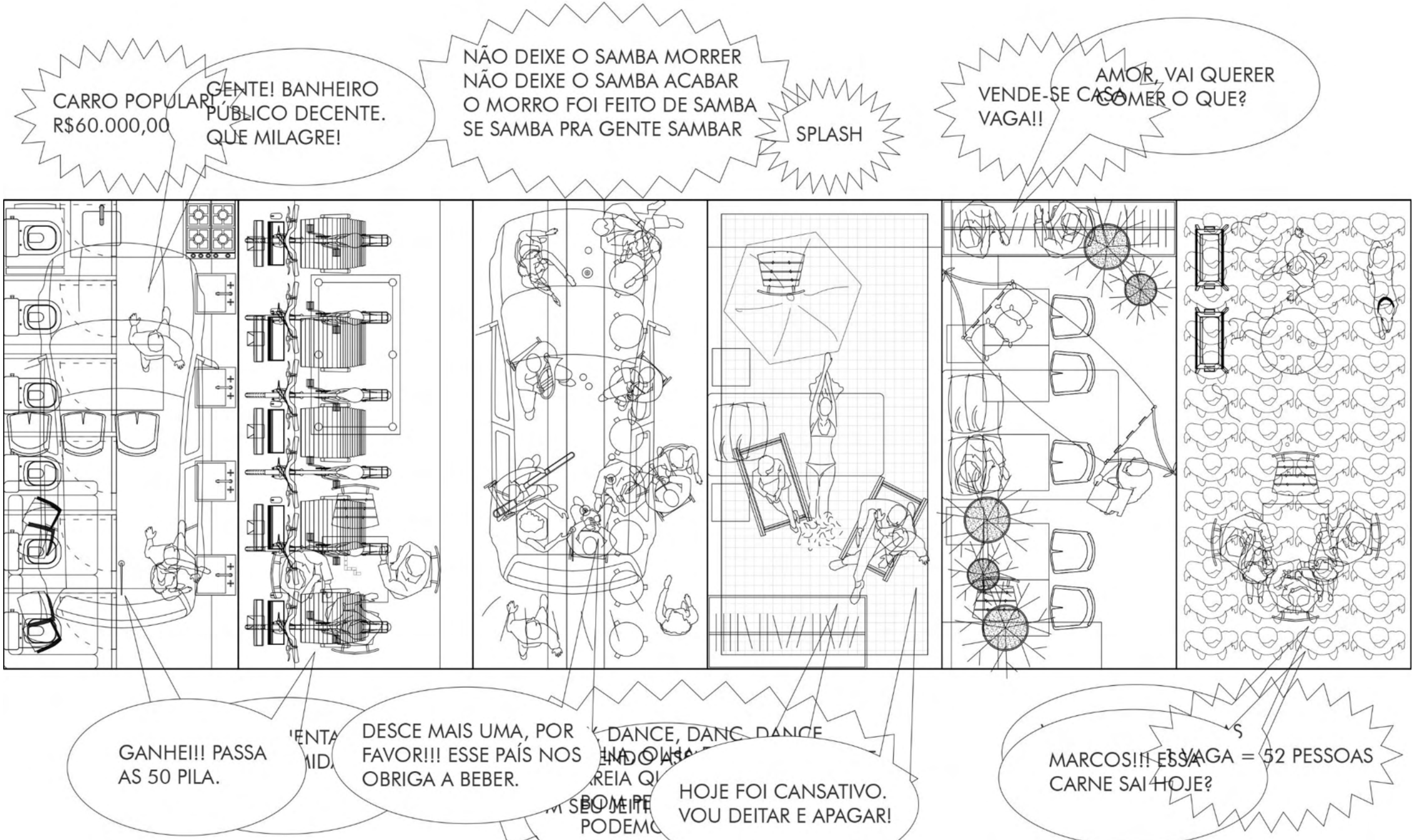
NÃO DEIXE O SAMBA MORRER
NÃO DEIXE O SAMBA ACABAR
O MORRO FOI FEITO DE SAMBA
SE SAMBA PRA GENTE SAMBAR



VOU ESQUENTAR
MINHA COMIDA E IR
EMBORA.

JÚLIA, OLHA ESSA
AREIA QUE DELÍCIA!
BOM PEGAR SOL AQUI.
PODEMOS JOGAR
ALTINHA DEPOIS

VOU LEVAR TODAS AS
SUAS BOLINHAS DE
GUDE!!



CARRO POPULAR
R\$60.000,00

GENTE! BANHEIRO
PÚBLICO DECENTE.
QUE MILAGRE!

NÃO DEIXE O SAMBA MORRER
NÃO DEIXE O SAMBA ACABAR
O MORRO FOI FEITO DE SAMBA
SE SAMBA PRA GENTE SAMBAR

SPLASH

AMOR, VAI QUERER
VENDE-SE CASA
COMER O QUE?
VAGA!!

GANHEI!! PASSA
AS 50 PILA.

DESCA MAIS UMA, POR
FAVOR!!! ESSE PAÍS NOS
OBRIGA A BEBER.

DANCE, DANC DANCE

HOJE FOI CANSATIVO.
VOU DEITAR E APAGAR!

MARCOS!!! ESSA VAGA = 52 PESSOAS
CARNE SAI HOJE?

Imagem 31: desenho de autoria própria

A banalidade e sua beleza

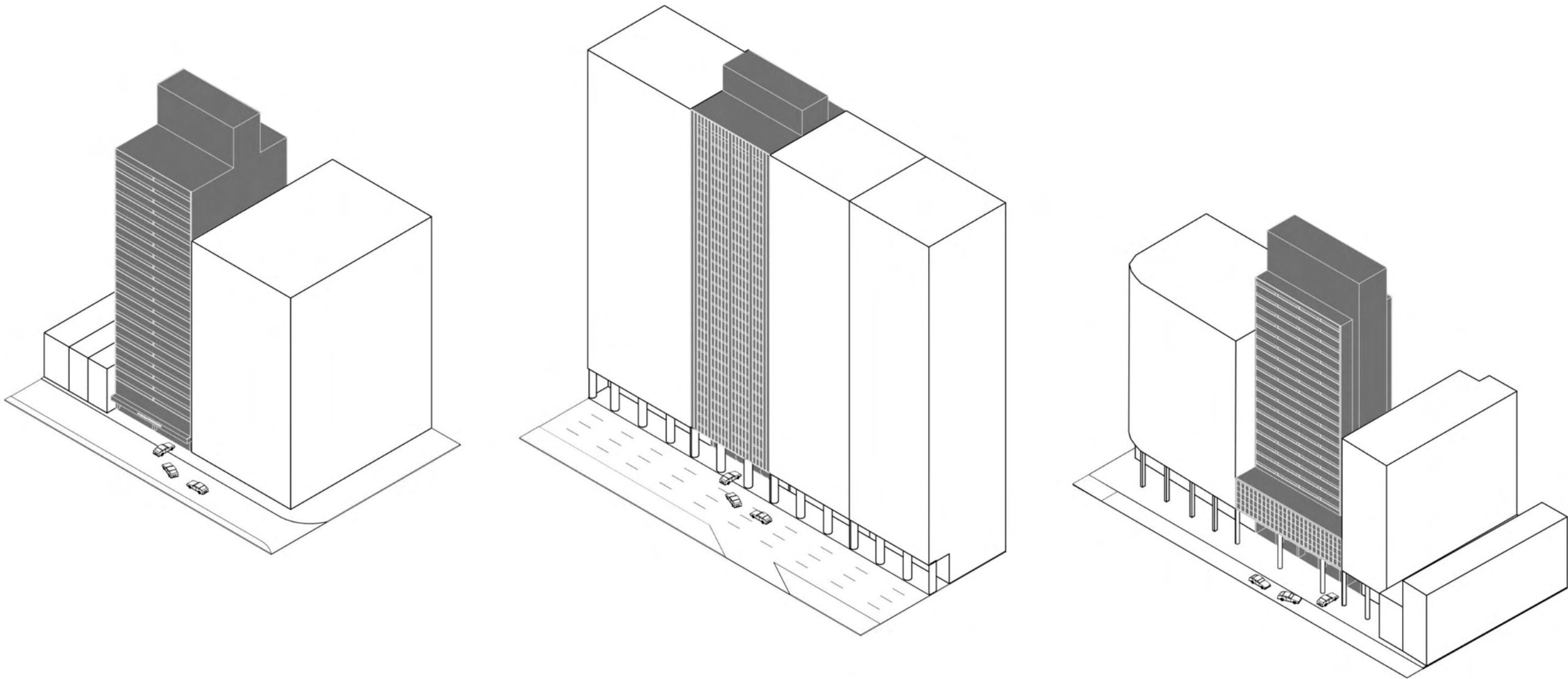


Imagem 32: diagrama de autoria própria



Imagem 33: foto de autoria própria – Ed. Wadih Kabarite



Imagem 34: fotos de autoria própria – EGA-1



Imagem 35: foto de autoria própria – Ed. Garagem do Carmo



Imagem 36: foto de autoria própria – Ed. Wadih Kabarite



Imagem 37: fotos de autoria própria – EGA-1



Imagem 38: foto de autoria própria



Imagem 39: Interior do EGC. Fonte: página de Facebook da Garagem do Carmo.

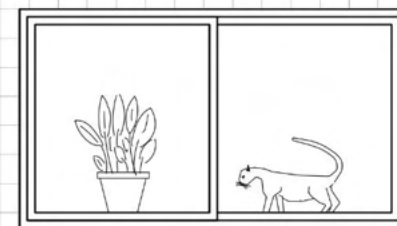
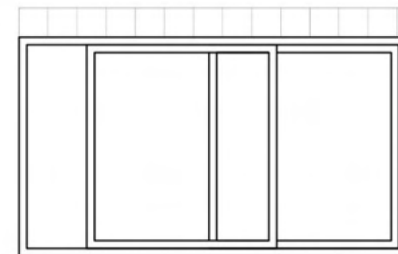
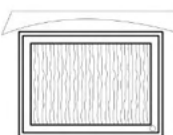
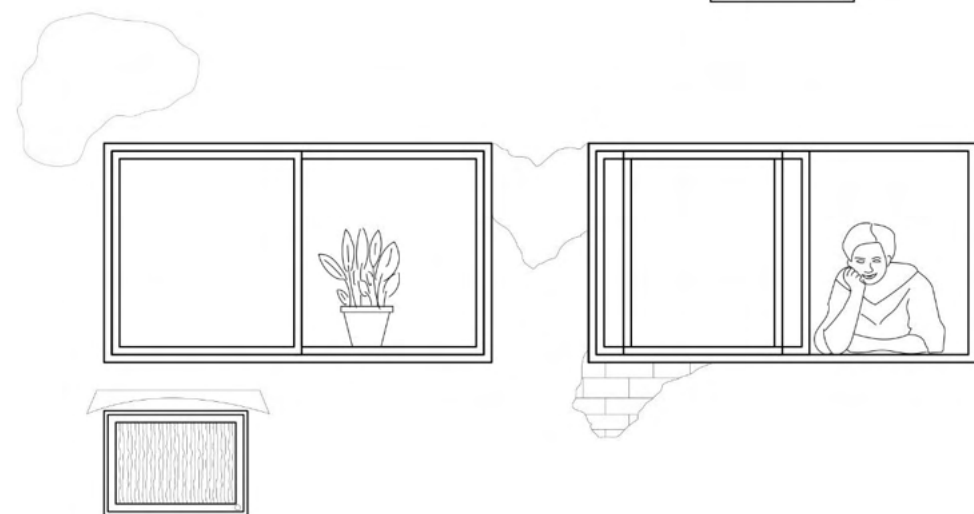
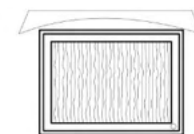
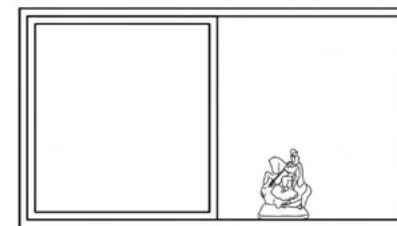
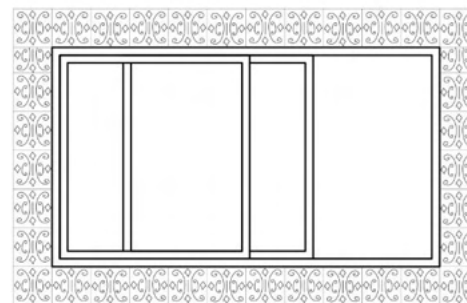
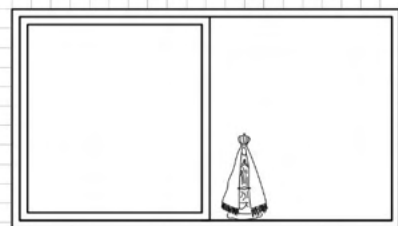
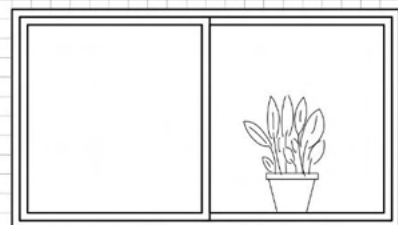
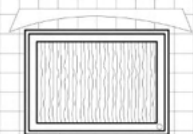
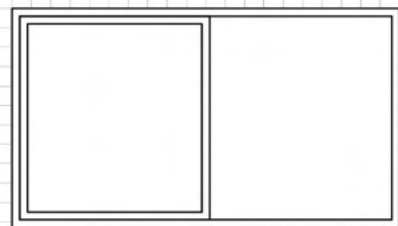


Imagem 40: desenho de autoria própria



Os letreiros

Imagem 41, 42, 43, 44 e 45: fotos de autoria própria

Os letreiros

"E damos o nome de galpão decorado ao tipo de edifício cujos sistemas de espaço e estrutura estão diretamente a serviço do programa, e o ornamento se aplica sobre estes com independência." (VENTURI, SCOTT BROWN, 1972 p.118)

Os letreiros





Imagem 48: colagem de autoria própria

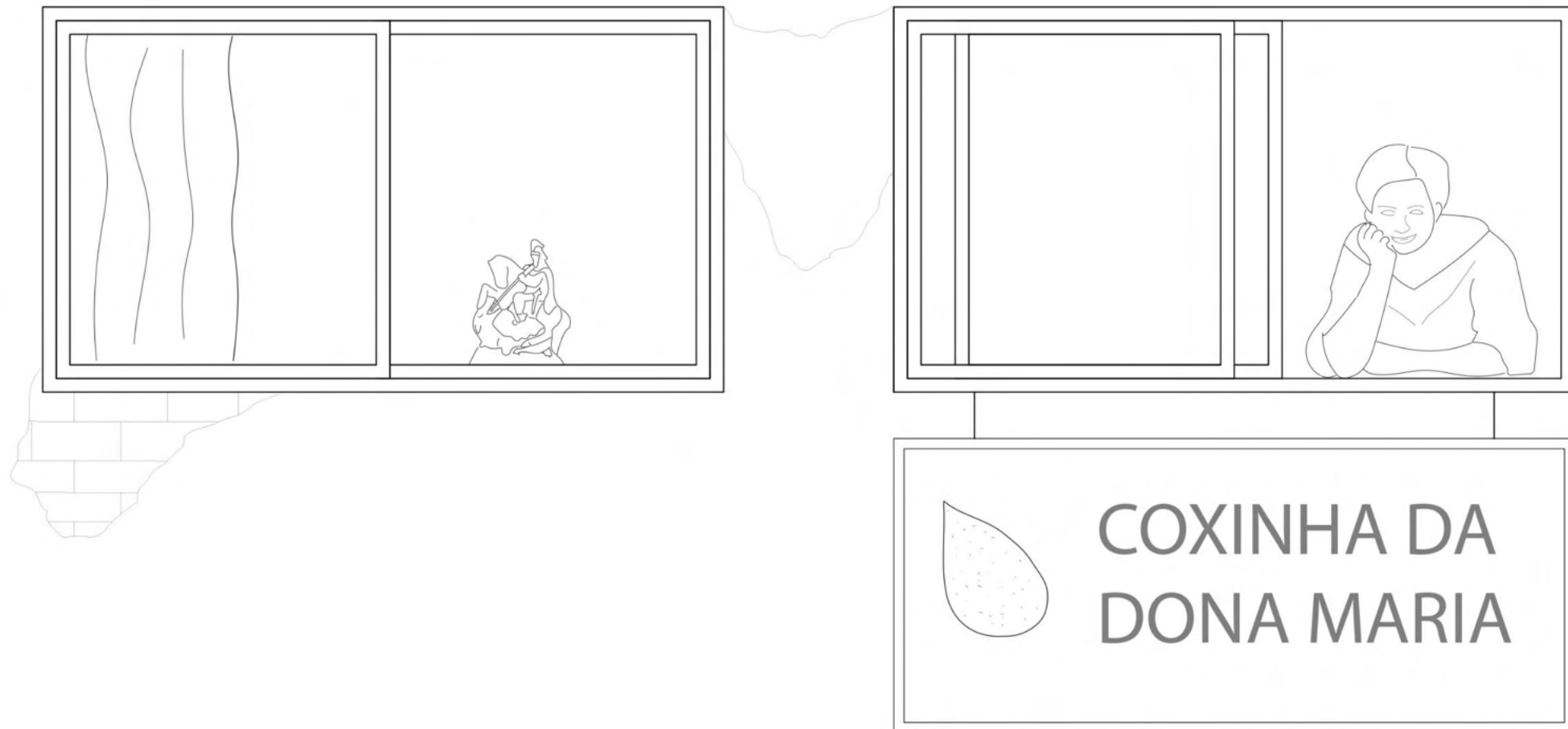
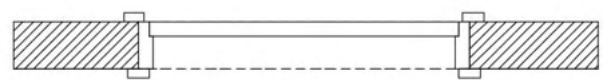
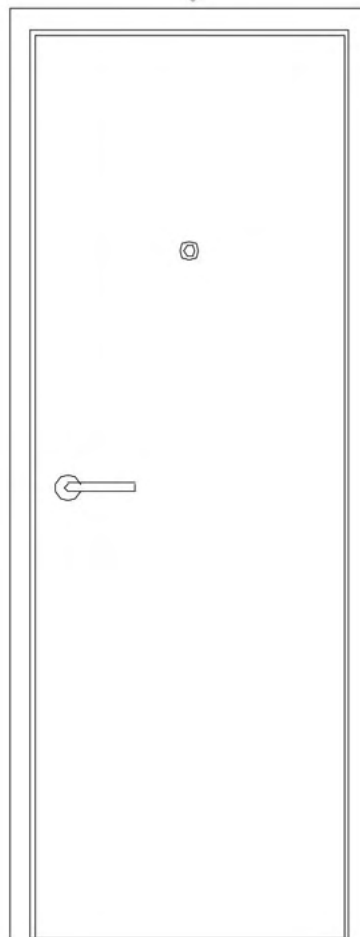


Imagem 48: colagem de autoria própria

"tiram os o letreiro, não existe o lugar"
VENTURI, R.



BEM-VINDO

O elevador e planta típica

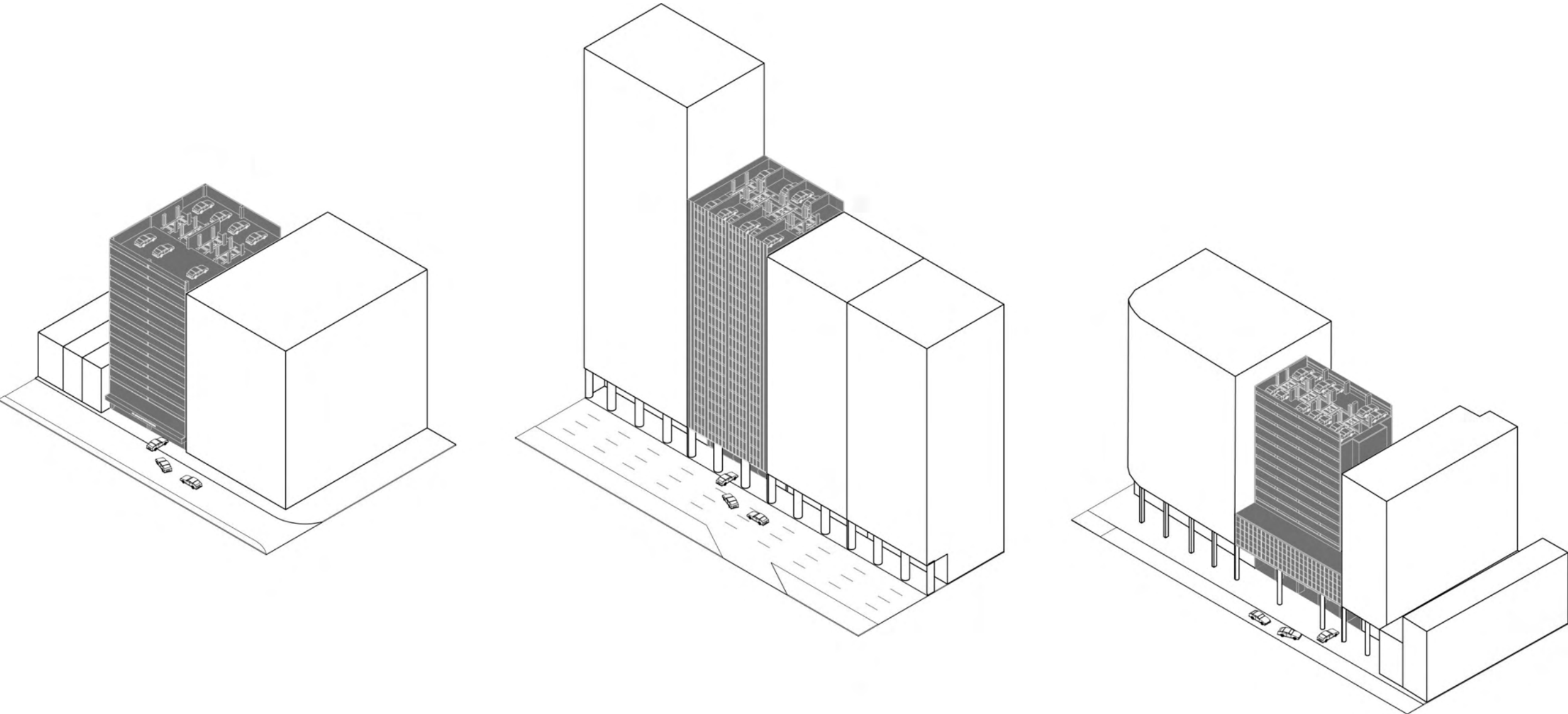


Imagem 50: diagrama de autoria própria

O elevador e planta típica

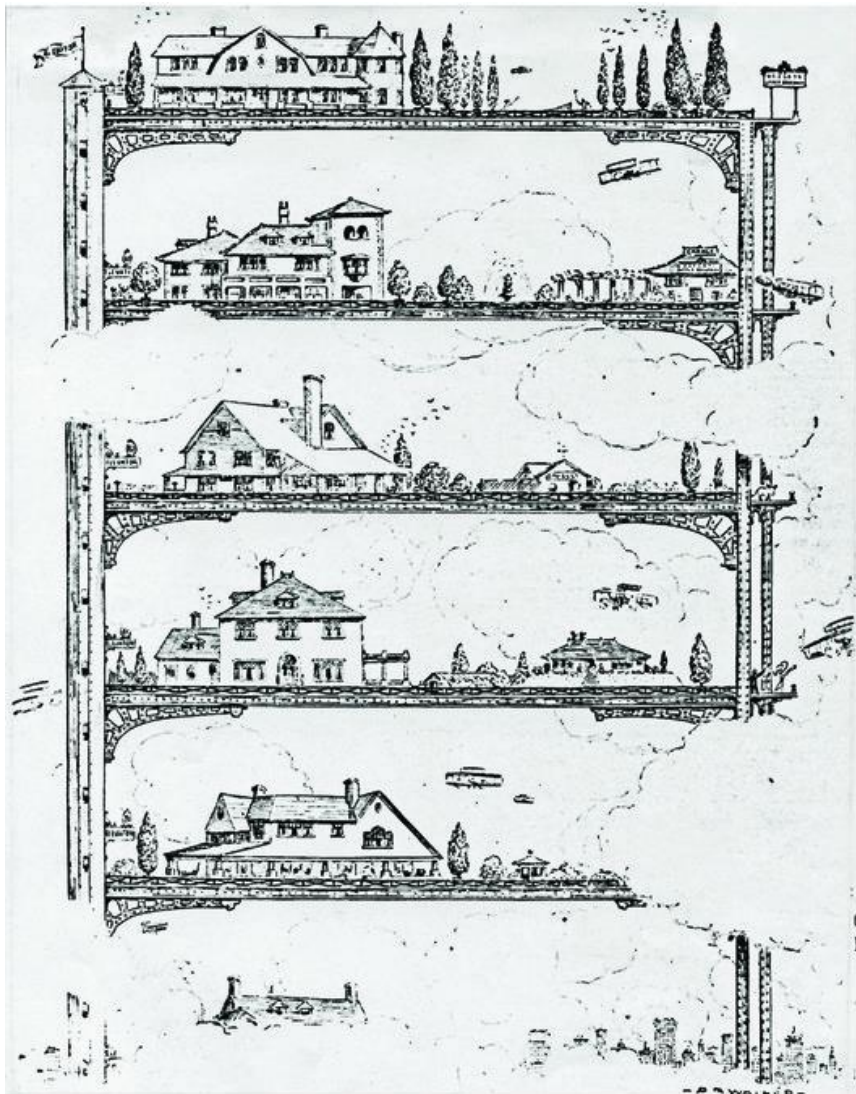


Imagem 51: Figura do livro *New York Delirante* de Rem Koolhaas sobre o teorema de 1909.

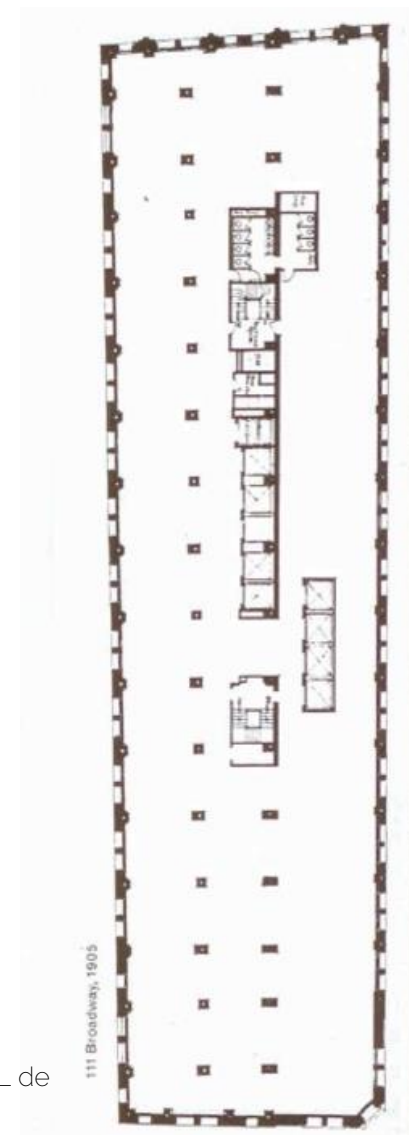


Imagem 52: Figura do livro *S, M, L, XL* de Rem Koolhaas sobre a *Typical Plan*.

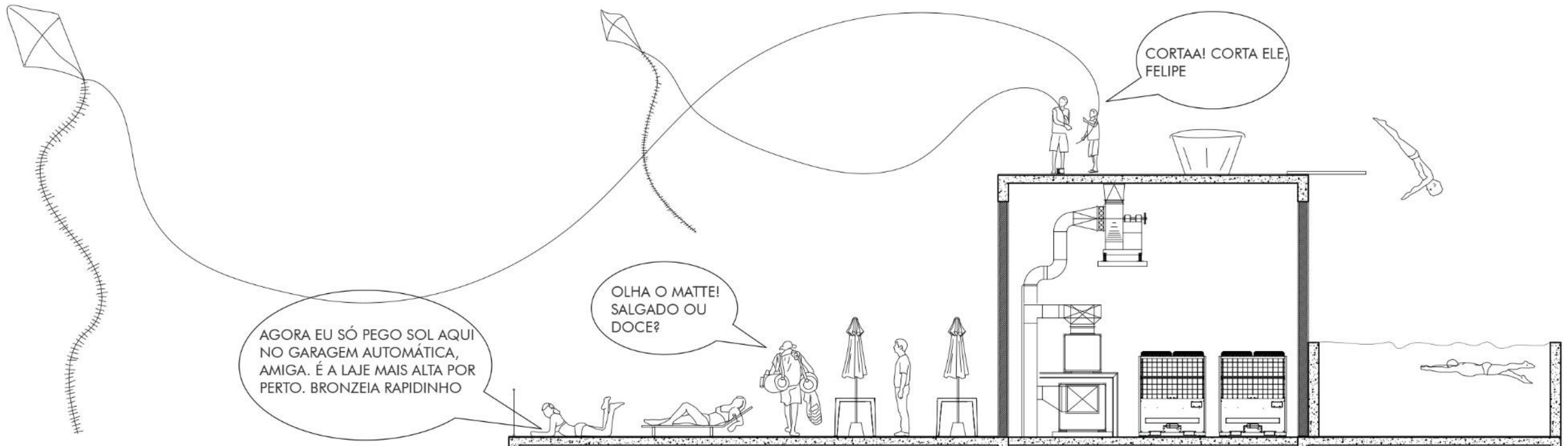


Imagem 53: desenho de autoria própria



Imagem 54: desenho de autoria própria

O rés do chão

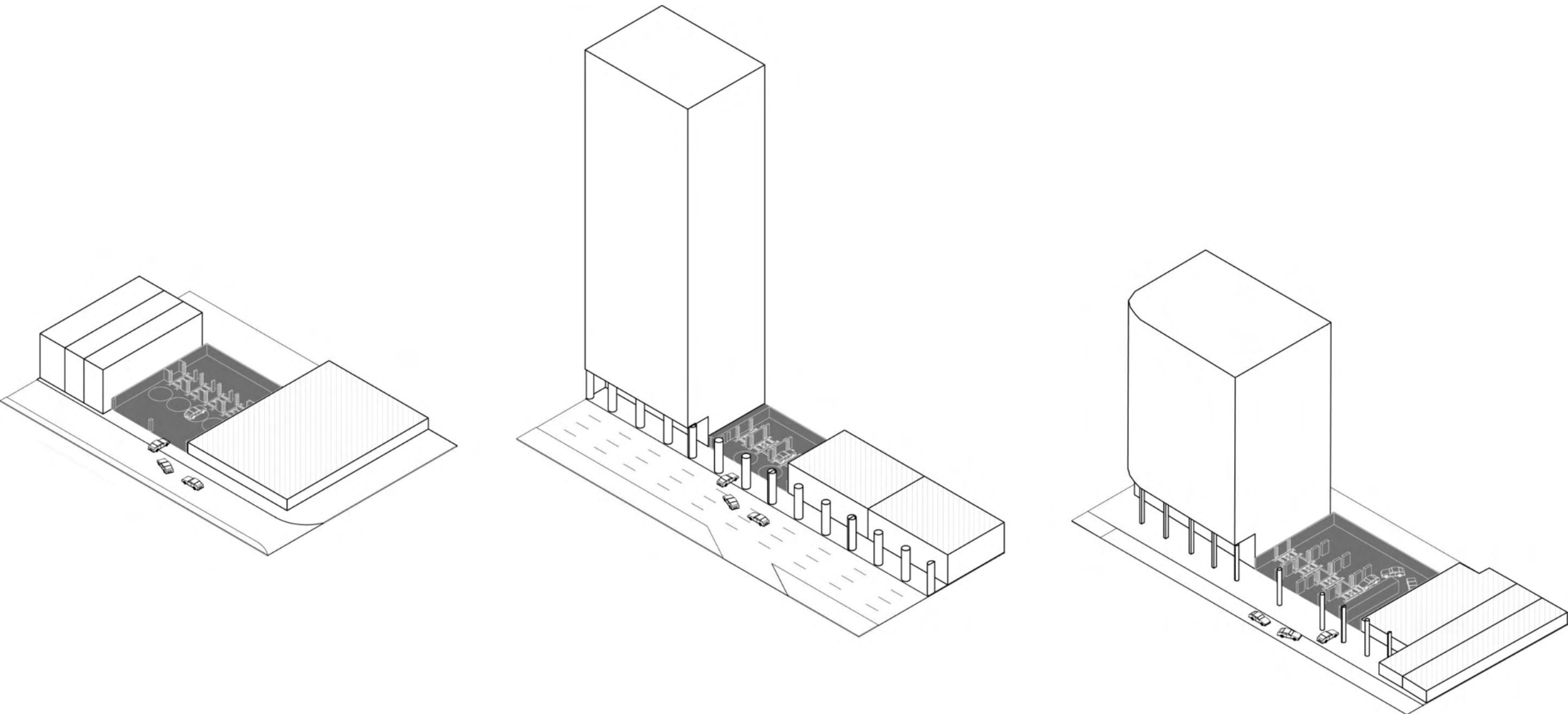


Imagem 55: diagrama de autoria própria

O rés do chão

Edifício Garagem
Wadih Karabite



O rés do chão

EGA-1



O rés do chão

Edifício Garagem
do Carmo





Imagem 59: desenhode autoria própria

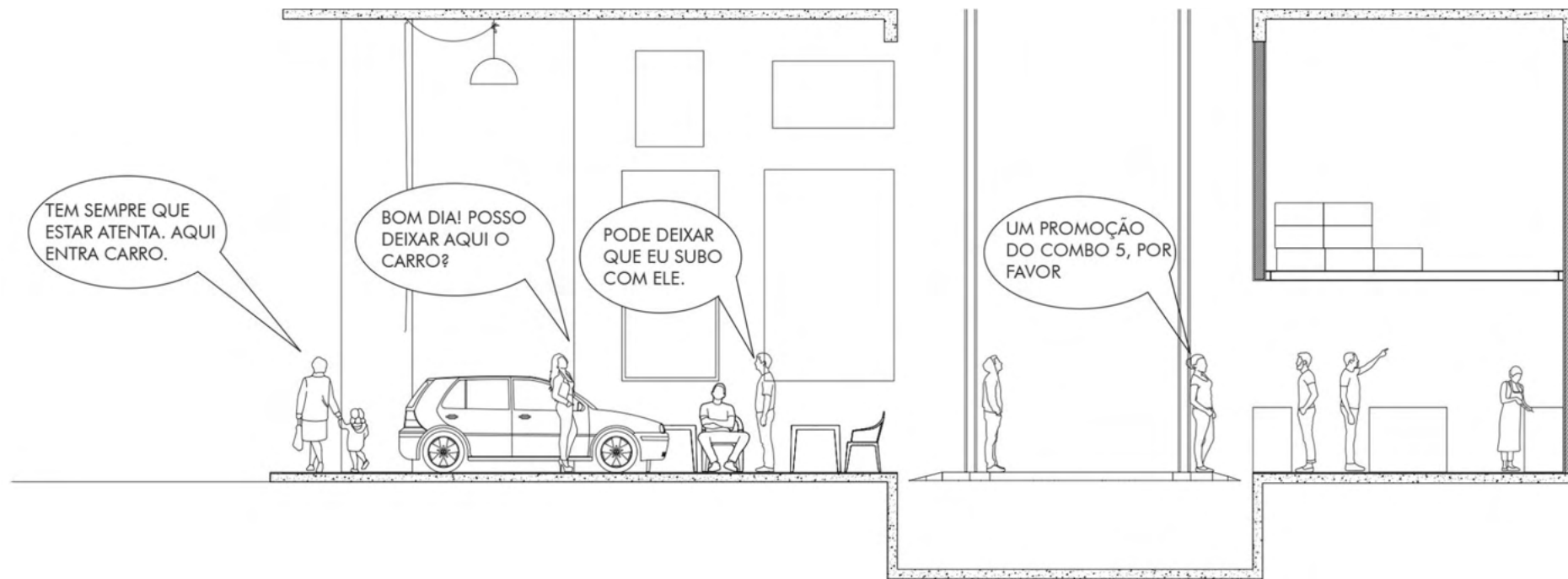


Imagem 60: desenho de autoria própria



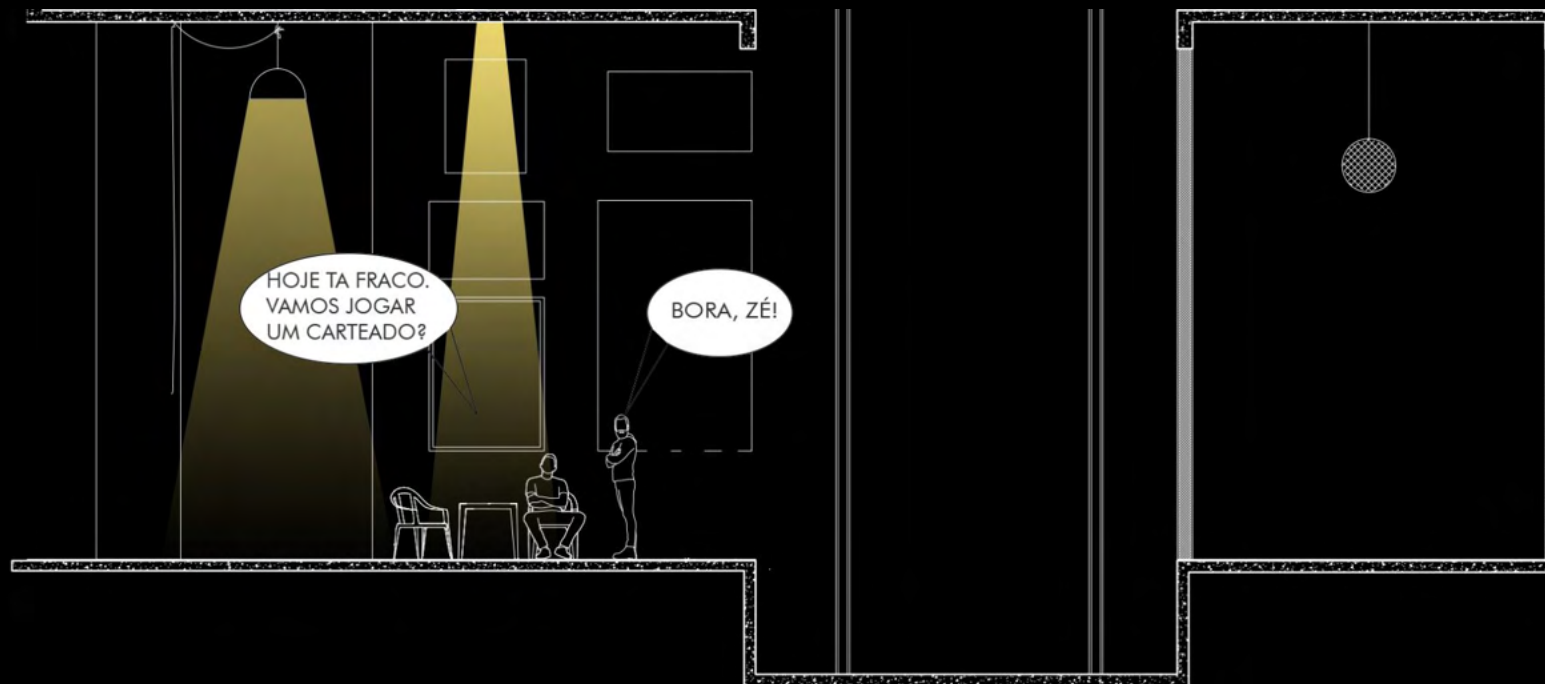


Imagem 62: desenho de autoria própria

Questionamentos finais

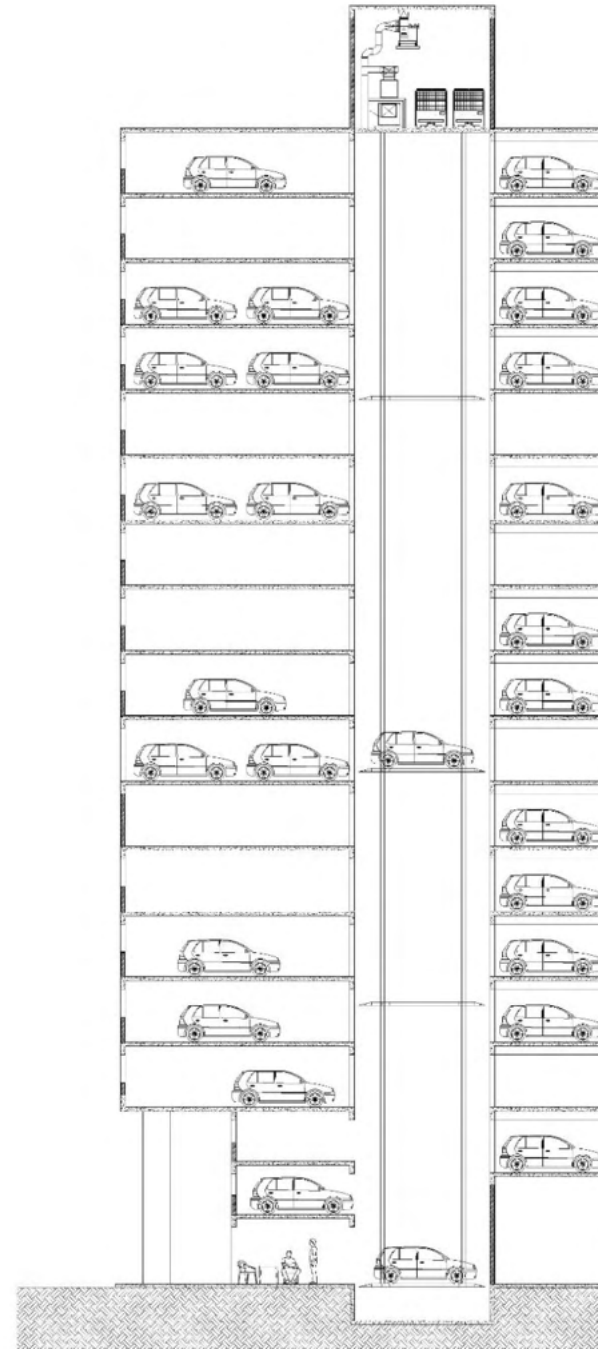


Imagem 63: desenho de autoria própria

Questionamentos finais

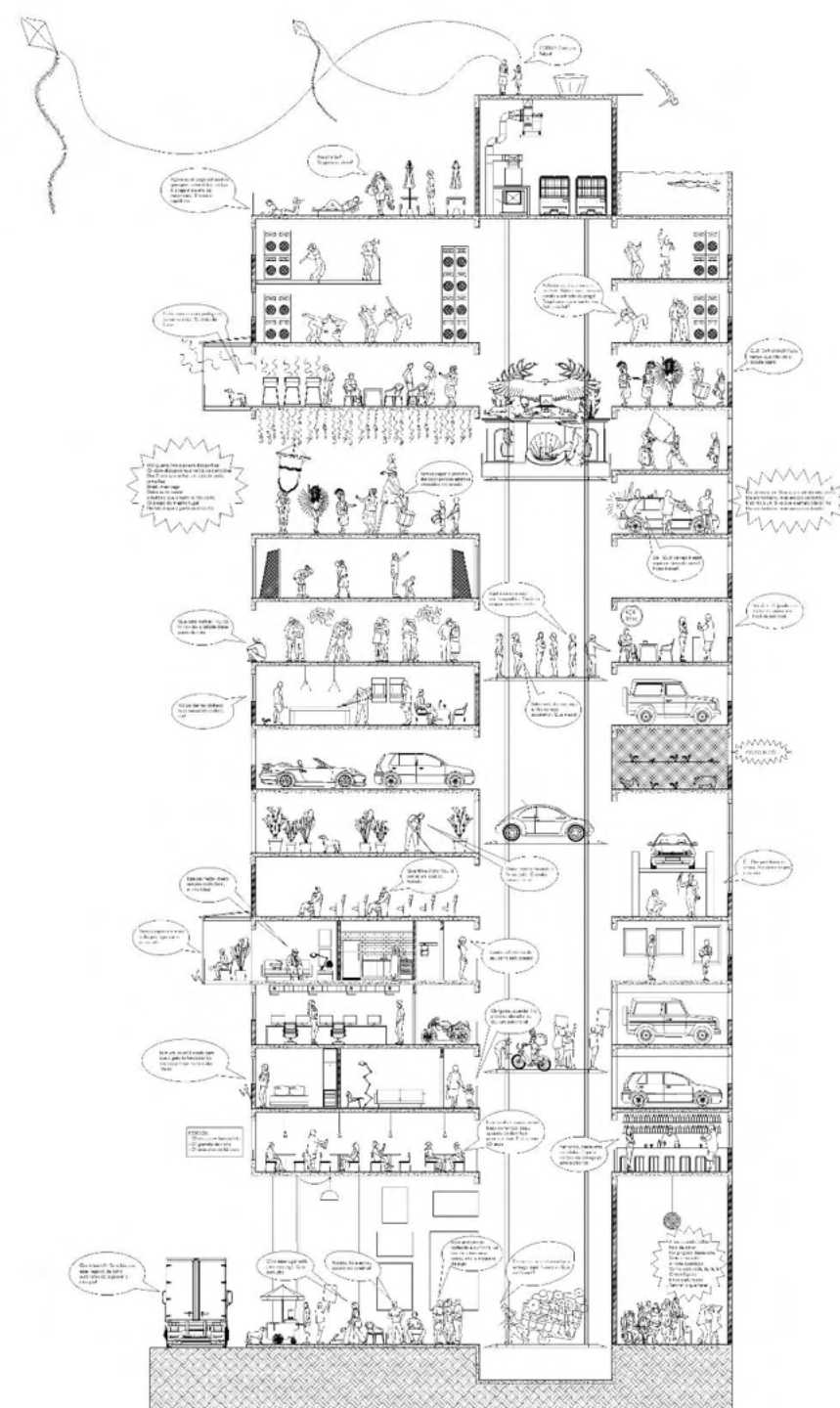
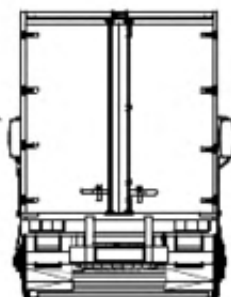


Imagem 64: desenho de autoria própria

Que trânsito!!! Eu sabia que esse negócio de carro autônomo só ia piorar a situação!



Opa esse lugar está uma bagunça. Que confusão!

Ricardo, hoje eu vou apostar no avestruz!

Aqui embaixo só cartão e pumilha. Lá em cima tem uma sinuquinha e máquina de jogo

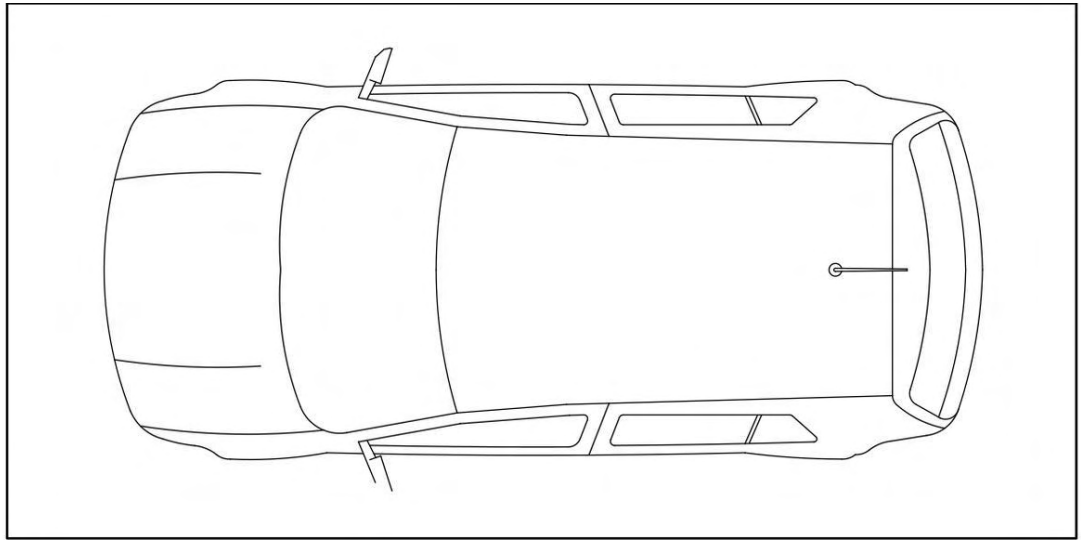
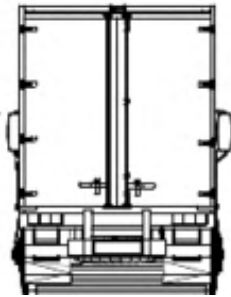


É sempre um problema fazer entrega aqui. Nunca vi. Que confusão!!!



A lua quando brilha
Falo de amor
No gingado desse xote
Sinto o teu calor
A noite acordada
Sonho com você, iê, iê, ê
O som ligado
E fico perturbado
Sem ter o que fazer

Que trânsito!!! Eu sabia que esse negócio de carro autônomo só ia piorar a situação!



Bibliografia

ABREU, M. D. Evolução Urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPP, 2013 [1987].

ANDRÉS, R. O mundo sem carros. *PISEAGRAMA*, Belo Horizonte, número 14, página 92 - 99, 2020a.

ANDRÉS, R. O cortejo errante. *PISEAGRAMA*, Belo Horizonte, número 07, página 78 - 85, 2015.

ANDRÉS, R. A dupla exclusão: Como a quarentena joga luz sobre as crises do clima e das cidades. *Revista Piauí*, n 65, junho 2020b.

BAUDRILLARD, J. O sistema de objetos. Tradução de Zulmira Ribeiro Tavares. São Paulo: Perspectiva, 2015.

BOCATER, R. Cidade temporalidade: a hegemonia do automóvel no espaço tempo da cidade. Um estudo sobre Botafogo. Orientador: Prof. Dr. James Shoiti Miyamoto. Dissertação de Mestrado. Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2019.

BRABO, P. O que o carro nos fez esquecer. *PISEAGRAMA*, Belo Horizonte, sem número, 24 set. 2015. <<https://piseagrama.org/o-que-o-carro-nos-fez-esquecer>>.

CANÇADO, Wellington. Desconstrução civil. *PISEAGRAMA*, Belo Horizonte, número 10, página 102 - 111, 2017.

GORZ, A. A ideologia social do carro a motor. *Le Sauvage*, setembro 1973.

KOOLHAAS, R. Nova York Delirante. Trad. Sob a direção de Denise Bottmann. São Paulo: Cosac Naify, 2010. (Coleção Face Norte)

KOOLHAAS, R; MAU, B. S, M, L, XL. New York: The Monacelli Press, 1995.

LASSANCE, G.; CAPILLÉ, C. C.; VARELLA, P. Rio Metropolitano: Guia para uma arquitetura. 1. ed. Rio de Janeiro: Rio Books, 2012.

SENNETT, R. Construir e Habitar: Ética para uma cidade aberta. 2 ed. Rio de Janeiro: Record, 2021.

SIMAS, L. A. O corpo encantado das ruas. 8 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2021.

SOUZA, Gabriel Girnos Elias de. A monografia como manifesto, ou o lugar estratégico do livro impresso na arquitetura contemporânea. *Arquitextos*, São Paulo, ano 21, n. 244.01, Vitruvius, set. 2020 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/21.244/7875>>.

VARELLA, P. Estrutura aberta: o caso da arquitetura de Nantes, projeto de Lacaton e Vassal. Orientador: Prof. Dr. Guilherme Carlos Lassance dos Santos Abreu. Dissertação de Mestrado. Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016

VENTURI, R.; SCOTT BROWN, D.; IZENOUR, S. Aprendendo com Las Vegas: o simbolismo (esquecido) da forma arquitetônica. São Paulo: Cosac Naify, 2003. (Coleção Face Norte)

OBRIGADO!