



Universidades Lusíada

Carreiro, Pedro Alexandre Couchinho Rodrigues,
1983-

As propostas de Le Corbusier para o Rio de Janeiro e a sua influência na arquitectura modernista no Brasil

<http://hdl.handle.net/11067/3141>

Metadados

Data de Publicação	2017-04-05
Resumo	Le Corbusier aproveita a participação num ciclo de conferências pela América do Sul sobre urbanismo e arquitectura, para conhecer os vários países por onde foi passando, em especial o Brasil e a cidade do Rio de Janeiro, com a qual facilmente criou uma grande intimidade e admiração tanto com as pessoas como com as características do lugar que o fizeram pensar e desenhar propostas capazes de resolver os problemas urbanísticos e aproveitar para iniciar uma nova fase na investigação da arquitectura...
Palavras Chave	Movimento moderno (Arquitectura) - Brasil, Le Corbusier, 1887-1965 - Crítica e interpretação, Le Corbusier, 1887-1965 - Viagens - Brasil, Rio de Janeiro (Brasil) - Edifícios, estruturas, etc.
Tipo	masterThesis
Revisão de Pares	Não
Coleções	[ULL-FAA] Dissertações

Esta página foi gerada automaticamente em 2024-05-01T03:13:28Z com informação proveniente do Repositório



UNIVERSIDADE LUSÍADA DE LISBOA

Faculdade de Arquitectura e Artes

Mestrado Integrado em Arquitectura

**As propostas de Le Corbusier para o Rio de Janeiro e a sua
influência na arquitectura modernista no Brasil**

Realizado por:

Pedro Alexandre Couchinho Rodrigues Carreiro

Orientado por:

Prof.^a Doutora Arqt.^a Helena Cristina Caeiro Botelho

Constituição do Júri:

Presidente:

Prof. Doutor Horácio Manuel Pereira Bonifácio

Orientadora:

Prof.^a Doutora Arqt.^a Helena Cristina Caeiro Botelho

Arguente:

Prof. Doutor Arqt. Fernando Manuel Domingues Hipólito

Dissertação aprovada em:

30 de Março de 2017

Lisboa

2016



UNIVERSIDADE LUSÍADA DE LISBOA

Faculdade de Arquitectura e Artes

Mestrado Integrado em Arquitectura

As propostas de Le Corbusier para o Rio de Janeiro
e a sua influência na arquitectura modernista no
Brasil

Pedro Alexandre Couchinho Rodrigues Carreiro

Lisboa

Novembro 2016



UNIVERSIDADE LUSÍADA DE LISBOA

Faculdade de Arquitectura e Artes

Mestrado Integrado em Arquitectura

As propostas de Le Corbusier para o Rio de Janeiro
e a sua influência na arquitectura modernista no
Brasil

Pedro Alexandre Couchinho Rodrigues Carreiro

Lisboa

Novembro 2016

Pedro Alexandre Couchinho Rodrigues Carreiro

As propostas de Le Corbusier para o Rio de Janeiro
e a sua influência na arquitectura modernista no
Brasil

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitectura e
Artes da Universidade Lusíada de Lisboa para a
obtenção do grau de Mestre em Arquitectura.

Orientadora: Prof.^a Doutora Arqt.^a Helena Cristina
Caeiro Botelho

Lisboa

Novembro 2016

Ficha Técnica

Autor Pedro Alexandre Couchinho Rodrigues Carreiro
Orientadora Prof.^a Doutora Arqt.^a Helena Cristina Caeiro Botelho
Título As propostas de Le Corbusier para o Rio de Janeiro e a sua influência na arquitectura modernista no Brasil
Local Lisboa
Ano 2016

Mediateca da Universidade Lusíada de Lisboa - Catalogação na Publicação

CARREIRO, Pedro Alexandre Couchinho Rodrigues, 1983-

As propostas de Le Corbusier para o Rio de Janeiro e a sua influência na arquitectura modernista no Brasil / Pedro Alexandre Couchinho Rodrigues Carreiro ; orientado por Helena Cristina Caeiro Botelho. - Lisboa : [s.n.], 2016. - Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, Faculdade de Arquitectura e Artes da Universidade Lusíada de Lisboa.

I - BOTELHO, Helena Cristina Caeiro, 1970-

LCSH

1. Movimento moderno (Arquitectura) - Brasil
2. Le Corbusier, 1887-1965 - Crítica e interpretação
3. Le Corbusier, 1887-1965 - Viagens - Brasil
4. Rio de Janeiro (Brasil) - - Buildings, structures, etc.
5. Universidade Lusíada de Lisboa. Faculdade de Arquitectura e Artes - Teses
6. Teses – Portugal - Lisboa

1. Modern movement (Architecture) - Brazil
2. Le Corbusier, 1887-1965 - Criticism and interpretation
3. Le Corbusier, 1887-1965 - Travel - Brazil
4. Rio de Janeiro (Brazil) - Edifícios, estruturas, etc.
5. Universidade Lusíada de Lisboa. Faculdade de Arquitectura e Artes - Dissertations
6. Dissertations, Academic – Portugal - Lisbon

LCC

1. NA1053.J4 C37 2016

APRESENTAÇÃO

As propostas de Le Corbusier para o Rio de Janeiro e a sua influência na Arquitectura Modernista no Brasil

Pedro Alexandre Couchinho Rodrigues Carreiro

Le Corbusier aproveita a participação num ciclo de conferências pela América do Sul sobre urbanismo e arquitectura, para conhecer os vários países por onde foi passando, em especial o Brasil e a cidade do Rio de Janeiro, com a qual facilmente criou uma grande intimidade e admiração tanto com as pessoas como com as características do lugar que o fizeram pensar e desenhar propostas capazes de resolver os problemas urbanísticos e aproveitar para iniciar uma nova fase na investigação da arquitectura e urbanismo, através de gestos de traço plástico, absorvente e de conceitos arrojados numa maior aproximação ao lugar, deixando uma grande influência sobre os jovens arquitectos brasileiros.

Palavras-chave: Arquitectura Modernista, Urbanismo, Le Corbusier, América do Sul, Brasil, Rio de Janeiro

PRESENTATION

The proposals of Le Corbusier for Rio de Janeiro and his influence on Modernist Architecture in Brazil

Pedro Alexandre Couchinho Rodrigues Carreiro

Le Corbusier takes advantage of participating in a conference cycle on urbanism and architecture through South America, to get to know the countries that he visited, specially Brazil and the city of Rio de Janeiro. With ease he created great intimacy and admiration for the people, as well as the characteristics of the place that made him think and design capable proposals to solve urban issues. And also start a new era on investigation of architecture and urbanism, through gestures of plastic traces, absorbent and bold concepts in a more close up manner to the place, leaving a major influence onto young Brazilian architects.

Keywords: Modernist Architecture, Urbanism, Le Corbusier, South America, Brazil, Rio de Janeiro

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração 1 – Rio de Janeiro, Cortiço na Rua dos Inválidos, final do Século XIX (Brasil, 2007)	19
Ilustração 2 – Cortiço no Centro da Cidade do Rio de Janeiro, final do Século XIX (Tumminelli, 2005)	19
Ilustração 3 – Morro da Favela (Actual Morro da Providência) no início da sua ocupação, final do Século XIX (Arquitetônico, 2011)	22
Ilustração 4 – Alargamento da Rua da Carioca. Os imóveis do lado direito foram demolidos, 1906 (Arquitetando (a), 2007)	23
Ilustração 5 – Demolições para a Construção da Av. Central, 1904 – 1905 (Portal Arquitetônico, 2011).....	23
Ilustração 6 – Mapa da Cidade do Rio de Janeiro, 1908 (Brasil, 2007)	25
Ilustração 7 – Rio de Janeiro, Avenida Central, Actual Av. Rio Branco, início do século XX (Arquitetando (b), 2007)	26
Ilustração 8 – Rio de Janeiro, Avenida Beira-Mar – 1906 (Arquitetando (c), 2007)	26
Ilustração 9 – Plano Urbanístico de Buenos Aires, 1929 (Moreira, 2008, p. 64).....	31
Ilustração 10 - Quatre édifice en vue nocturne, FLC 30.304 (Moreira, 2008, p. 64)	31
Ilustração 11 – Plano Urbanístico de Montevideú, 1929. Précisions, 1930 (Moreira, 2008, p. 65)	33
Ilustração 12 – Plano Urbanístico de São Paulo, 1929. Précisions, 1930 (Harris, 1987, p. 32)	33
Ilustração 13 – São Paulo. Projecto edifício auto-estrada, 1929, Canet B4.261 (Moreira, 2008, p. 66)	34
Ilustração 14 – Plano Urbanístico do Rio de Janeiro, 1929 (Précisions, 1930) (Moreira, 2008, p. 67)	35
Ilustração 15 – Proposta de Le Corbusier do viaduto sinuoso para o Rio de Janeiro, 1929 (Moreira, 2008, p. 66).....	35
Ilustração 16 – Planta Geral da "Cidade para três milhões de habitantes", Ville Contemporaine, Le Corbusier, 1922 (Urbanidades (a), 2008).....	37
Ilustração 17 – Áreas Habitacionais, Ville Contemporaine, Le Corbusier, 1922 (Urbanidades (b), 2008).....	37
Ilustração 18 – Terraços dos restaurantes, Ville Contemporaine, Le Corbusier, 1922 (Urbanidades (c), 2008).....	37
Ilustração 19 – Vista aérea da Estação Central, Ville Contemporaine, Le Corbusier, 1922 (Urbanidades (d), 2008)	38
Ilustração 20 – Perspectiva de uma das avenidas principais de La Ville Contemporaine, Le Corbusier, 1921-22 (Alter/Realités, 2011)	38
Ilustração 21 – Maqueta do plano Voisin - Paris, 1925 (Fondation Le Corbusier, 2016)	39

Ilustração 22 – Favela. Le Corbusier, 1929. Précisions (Guerra, 2003)	44
Ilustração 23 – Favela. Le Corbusier, 1929. Précisions (Guerra, 2003)	45
Ilustração 24 – Croquis aéreo do curso dos rios no pampa argentino (Luccas, 2006).....	48
Ilustração 25 – Esboços de Le Corbusier para o Rio de Janeiro (Segre, 2006)	49
Ilustração 26 – Fachada Norte do edifício do Ministério da Educação e Saúde (Imgrum, 2016)	60
Ilustração 27 – Brises do Ministério da Educação e Saúde (Scottá, 2015).....	61
Ilustração 28 – Plantas do edifício do Ministério da Educação e Saúde Pública, 1937 (A cidade branca, 2016).....	62
Ilustração 29 – Antigo edifício do Ministério da Educação e Saúde (Flickr, 2014).....	64
Ilustração 30 – Vista aérea do Ministério da Educação e Saúde Pública, Rio de Janeiro. (dos Santos, 2014).....	66
Ilustração 31 – Vista aérea (Plataforma Arquitetura, 2011).....	67
Ilustração 32 – Acesso ao piso de distribuição. (Plataforma Arquitetura, 2011)	68
Ilustração 33 – Relação entre os edifícios (Valle, 2015).....	69
Ilustração 34 – Piso livre e de distribuição (Plataforma Arquitetura, 2011).....	70
Ilustração 35 – Plantas (Plataforma Arquitetura, 2011).....	71
Ilustração 36 – Corte do edifício e a sua relação com o terreno (Bonduki, 1999, p. 90)	72
Ilustração 37 – Fachada com características importantes de controlo de iluminação natural (Uncube, 2013)	76
Ilustração 38 – Vista aérea e relação com a envolvente (Uncube, 2013).....	76
Ilustração 39 – A importância dos pilótis no aproveitamento do espaço (São Paulo, 2014)	77
Ilustração 40 – Planta (Urbipedia, n.d.).....	79
Ilustração 41 – Alçado principal (São Paulo, 2014).....	80

SUMÁRIO

1. Introdução	13
2. As propostas de Le Corbusier para o Rio de Janeiro	17
2.1. As cidades sul-americanas do século xix e princípio do século xx, a cidade do Rio de Janeiro.....	17
2.2. A importância de uma nova reforma, de uma nova atitude perante o rumo que o Brasil seguiu.....	21
2.3. A procura de novos desafios e aprendizagens	27
2.4. As ideias de Le Corbusier para as cidades da América do Sul.....	28
2.5. A viagem de Le Corbusier ao Brasil e a importância de Blaise Cendrars	36
2.6. As características do Rio de Janeiro que motivaram Le Corbusier	42
2.6.1. Lei do meandro.....	42
2.6.2. Paisagem	43
2.6.3. Favelas.....	44
2.6.4. Avião	45
2.7. As ideias da proposta para o Rio de Janeiro	49
3. Arquitectura modernista no Brasil.....	53
3.1. A chegada de uma nova linguagem	53
3.1.1. Lúcio Costa e os jovens arquitectos brasileiros influenciados por Le Corbusier	59
3.2. Casos de estudo	67
3.2.1. Conjunto habitacional de Pedregulho	67
3.2.2. Edifício Copan	75
4. Conclusões	81
Referências.....	85
Bibliografia	89
Lista de Anexos	93

1. INTRODUÇÃO

Desde o início do meu percurso académico que Le Corbusier tem sido uma referência, não só pela importância objectiva de trabalho executado, mas também pelos vários textos que foi escrevendo ao longo da sua vida, que tiveram uma tremenda importância desde a arquitectura moderna até aos dias de hoje.

Ao longo da minha formação, o caminho que fui delineando e percorrendo permitiu-me criar uma série de referências que se adequam à minha forma de pensar, desenhar e agir, tentando sempre criar uma linguagem que faça parte de um processo da história da arquitectura, sendo que para mim, Le Corbusier, faz parte activa dessa formação enquanto arquitecto.

Neste sentido, escolhi a viagem de Le Corbusier à América do Sul pela sua importância teórica para a arquitectura e para o urbanismo, que em muito se deveu à beleza e plasticidade que um simples gesto na paisagem consegue responder às várias necessidades de um lugar e sentir-se parte integrante de um todo. Procurando a linha enquanto gesto gerador de arquitectura e urbanismo.

O primeiro contacto do arquitecto Le Corbusier com a América do Sul foi em 1929 com o objectivo de participar num conjunto de conferências por vários países, entre eles, Argentina, Uruguai e Brasil, sobre arquitectura e urbanismo. Foi neste contexto de conferencista, que Le Corbusier começou a reflectir sobre a forma de pensar a cidade, aproveitando durante as viagens, através de casos concretos que foi encontrando ao longo daqueles países, interpretar o lugar e propôr algo arrojado mas eficaz. Para tal, as várias formas que teve para poder observar as cidades e o modo como se aproximou de cada uma delas foram bastante importantes, utilizando sobretudo o avião e o barco, que acima de tudo permitiram uma visão mais abrangente dos lugares.

O arquitecto franco-suíço, para além das conferências a que ia destinado, preocupou-se igualmente em propor algo perante as características do sítio. Foi pensando nas várias cidades por onde foi passando com desenhos marcados por um traço plástico, absorvente e com conceitos arrojados.

A obra de Le Corbusier é caracterizada por dois períodos bastante distintos, sendo que o primeiro corresponde a um período racionalista, abstracto, cartesiano,

maquinista, culminando com o projecto da Vila Savoye (1929). O Segundo período é comumente adjectivado de brutalista, poético, expressivo, evocador do primitivo ou do arcaico e marcado pela elaboração da Unidade de Habitação de Marselha (1946) e os últimos monumentos de Chandigarh. (Le Corbusier, 2004, p. 265). É durante este segundo período que a viagem do Le Corbusier à América do Sul surge e impulsiona esta sua nova forma de pensar a arquitectura e o urbanismo.

É neste contexto que a presente dissertação sobre “As propostas de Le Corbusier para o Rio de Janeiro e a sua influência na Arquitectura Modernista no Brasil” surge com o objectivo principal de demonstrar a influência do arquitecto na arquitectura modernista na América do Sul mas também a influência que este continente teve no arquitecto.

Apesar de nenhuma das suas propostas urbanísticas terem sido executadas, os seus desenhos e as suas premissas teóricas influenciaram de várias formas os jovens arquitectos brasileiros.

Neste sentido, destaca-se o projecto do Ministério da Saúde e Educação, em colaboração com o arquitecto Lúcio Costa, que foi “a força inspiradora da nova arquitectura brasileira.” (Harris, 1987, p. 9), através do qual o Brasil demonstrava uma mudança de linguagem com grande potencial. Ainda neste projecto, colaboraram os arquitectos Oscar Niemeyer e Affonso Reidy, que viriam a ser influenciados pelas ideias de Le Corbusier lançadas no Rio de Janeiro.

O arquitecto aproveitou assim da melhor forma a sua viagem à América do Sul, transmitindo as suas premissas no modo de pensar a arquitectura enquanto conferencista, mas também absorvendo e propondo ideias encaixadas nas características das cidades por onde foi passando, com propostas que se tornaram uma referência. Foi pouco o tempo que fisicamente esteve no continente Americano, mas o suficiente para se perceber a grande influência que exerceu nos jovens arquitectos brasileiros.

Estado da arte:

Queiroz, Ricardo Cristiano (2007) - Oscar Niemeyer e Le Corbusier: encontros. Tese de Doutoramento. Universidade de São Paulo.

Kamita, João Masao (1994) - Experiência moderna e ética construtiva: a arquitetura de Affonso Eduardo Reidy. Dissertação de Mestrado. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio).

Caixeta, Eline (2000) - Affonso Eduardo Reidy. O Poeta Construtor. Tese de Doutorado. Escola Técnica Superior de Arquitetura de Barcelona.

Sequeira, Marta (2008) - A cobertura da Unité d'habitation de Marselha e a Pergunta de Le Corbusier pelo Lugar Público. Tese de Doutorado. Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona.

Carlos, Rute Alexandra (2013) - A Ville Verte de Le Corbusier como sistema: uma perspectiva centrada no parque. Tese de Doutorado. Universidade do Minho

2. AS PROPOSTAS DE LE CORBUSIER PARA O RIO DE JANEIRO

2.1. AS CIDADES SUL-AMERICANAS DO SÉCULO XIX E PRINCÍPIO DO SÉCULO XX, A CIDADE DO RIO DE JANEIRO

No final do século XIX, os grandes centros urbanos, um pouco por toda a América do Sul, estavam a passar por um conjunto de dificuldades estruturais, sociais e políticas. Estas dificuldades viriam a intensificar-se com o passar dos anos, sendo necessárias mudanças de mentalidade e de linguagem na abordagem aos factores que caracterizavam uma cidade. Nesse sentido, foi importante o recurso a influências exteriores à América do Sul.

O processo de urbanização das grandes cidades sul-americanas não é resultado somente da industrialização que surgia nesta altura, é também fruto “[...] das relações internacionais com os países mais desenvolvidos, e isso faz com que o seu processo de urbanização seja uma variável dependente, resultante da sua incorporação no mercado mundial” (Gomes, 2009, p. 132) que a par dos interesses, desde a sua descoberta, pelos países desenvolvidos, tornaram o território pouco homegéneo.

Neste sentido, os países sul-americanos tiveram grandes dificuldades em tornarem-se independentes, independência essa que conquistada no decorrer do século XIX, possibilitou a valorização de ideias nacionais de forma a melhorar a qualidade de vida. No entanto, o processo de urbanização manteve-se semelhante ao da época colonial, onde os grandes centros de cada país isolavam-se cada vez mais, e as ligações entre cada centro urbano importante estavam limitadas, dificultando a deslocação de pessoas e produtos.

A relação entre os países da América do Sul só melhorou quando a política comercial limitou as actividades administrativas e comerciais a um único lugar em cada país, onde foram sendo criadas as bases para a formação das primeiras metrópoles sul-americanas, o que de certa forma ajudou a melhorar a economia e a política. Esta concentração de actividade nas primeiras capitais da América do Sul, que facilmente dominavam económica e politicamente as restantes áreas dos respectivos países, “[...] faz com que haja uma supremacia total dessas capitais, o que leva à hipertrofia

urbana¹ e destaca o fenómeno macrocefalia², presente em quase todos os países.” (Lou, Benasayag apud Pinheiro, 2010, p. 4)

Como defende Eloísa Petti Pinheiro em *Scripta Nova* com título “As Ideias Estrangeiras criando Cidades Desejáveis na América do Sul: Do Academicismo ao Modernismo”, a estrutura interna das cidades sul-americanas não se pode generalizar, nem pensar na existência de um modelo típico de cidade e muito menos possível é, a definição das tendências evolutivas desse modelo. (Pinheiro, 2010, p. 4)

O crescimento das cidades da América do Sul foi diferenciado de cidade para cidade. No caso do Brasil, o aumento demográfico nos grandes centros urbanos levou à necessidade da criação de uma solução rápida e económica, mas que se viria a perceber ineficaz para dar resposta às condições mínimas necessárias da população activa que se mobilizava em massa à procura de trabalho, para junto das fábricas, dando assim origem aos “cortiços”³. Esta situação acontecia no centro da cidade, mas também na periferia, onde há exemplos como a *villa miséria-calampa-barriada*⁴, e assim, a necessidade de romper com a estrutura urbana criada na época colonial. (Pinheiro, 2010, p. 4-5)

¹ Desenvolvimento excessivo de um centro urbano ou de uma parte de um centro urbano, sem alteração real do seu espaço.

² Desenvolvimento de uma rede de centros urbanos muito desequilibrada em termos de população (habitantes por área) num país, estado ou região, onde a urbanização foi acelerada, levando à formação de um número pequeno de grandes cidades e um número grande de pequenas cidades.

³ Grandes habitações divididas em vários espaços, alugados ou cedidos a famílias da classe trabalhadora, para colocar os trabalhadores mais perto das fábricas, reduzindo custos de produção.

⁴ Aglomerados de habitações localizados na periferia, caracterizados pela ausência de urbanismo e pela presença de elevada precariedade. Nomes adoptados nos diversos países da América do Sul.



Ilustração 1 – Rio de Janeiro, Cortiço na Rua dos Inválidos, final do Século XIX (Brasil, 2007)



Ilustração 2 – Cortiço no Centro da Cidade do Rio de Janeiro, final do Século XIX (Tumminelli, 2005)

No século XIX, as alterações que as cidades sul-americanas foram sofrendo devido a estas migrações de trabalhadores fabris levou-as a perder as suas características devido ao crescimento descontrolado, sem qualquer tipo de organização espacial e sem condições de forma a dar resposta às necessidades habitacionais a curto prazo.

Respostas estas que tinham de ser rápidas e com recurso às soluções mais primárias, como argumenta Eloísa Petti Pinheiro:

Dentro do espaço da cidade, o século XIX enseja a formação de constelações de núcleos, a crescente descentralização e despersonalização dos bairros, apagando a imagem integral da área urbana e as refências da identidade do homem com a sua cidade. Muda a relação entre o centro e as novas urbanizações. Em muitas cidades, o centro tradicional perde a consistência de núcleo vital ou desaparece, deixando de ser residencial, ou dilui-se. (Pinheiro, 2010, p. 5)

Apesar de não haver uma ideia capaz de definir um estereótipo da cidade sul-americana, houve sim, fruto do desenvolvimento desenfreado destas cidades, verificaram-se “determinados processos que as aproximam.” (Pinheiro, 2010, p. 5)

Um desses processos é a implantação da cidade burguesa, com reflexos na mudança da sua estrutura social e da sua fisionomia, em consequência do crescimento urbano e da população, da diversificação da população, da multiplicidade das actividades, da transformação da paisagem urbana e dos tradicionais costumes e maneiras de pensar dos diversos grupos sociais. As mudanças são mais perceptíveis nas grandes cidades, uma vez que a transformação da estrutura económica tem uma repercussão visível nas capitais e nos portos, isto é, na parte que está voltada para o mercado mundial. O Brasil não se foca fora de todo este processo. A partir de meados do século XIX, os bairros também se especializam, e as classes sociais distribuem-se na área urbana de forma segregada: a classe rica para um lado e os pobres para o outro. (Pinheiro, 2010, p. 5).

Ainda no século XIX, os exemplos vindos das cidades europeias para a América do Sul são tidos como referência, influenciando parcialmente as principais cidades sul-americanas, com a “introdução de novos elementos de estrutura urbana, como as alamedas, os boulevares, os eixos internos e os novos edifícios representativos.” (Pinheiro, 2010, p. 5) Os grandes espaços urbanos sul-americanos, desde a segunda metade do século XIX, pretendem aproximar-se das características das cidades europeias:

Pavimentam-se as ruas das cidades, implantam-se os serviços de infra-estruturas e afirmam-se as classes média e alta da população. No início do século XX, produz-se um ciclo de transformações em que se repetem, de alguma forma, os esquemas do academicismo. E essa influência do modelo francês e da escola de Belas Artes, mantém-se durante o século XX. (Pinheiro, 2010, p. 5).

Recorrendo ao exemplo das cidades europeias, os sul-americanos apercebem-se que ao desenho da cidade teria de ser dada uma importância maior, sendo mesmo entendido como essencial para uma boa qualidade urbana e social.

O desafio do desenho da cidade está em construir harmoniosamente as experiências no espaço ao longo do tempo. O desenho da cidade deve ser organizadamente dotado de energia arquitectónica de forma que a influência de edifícios de qualidade se transmita, articulando todo o espaço construído da cidade.

Na primeira metade do século XX, a procura de soluções para os problemas advindos da industrialização e da urbanização das capitais da zona sul da América do Sul não fuge a este desejo. Para tal, são contratados arquitectos e urbanistas nacionais e estrangeiros, de correntes distintas, tanto academicistas como modernistas, para pensar e propor soluções para os problemas e transformarem as capitais em cidades desejáveis. (Pinheiro, 2010, p. 1-2)

2.2. A IMPORTÂNCIA DE UMA NOVA REFORMA, DE UMA NOVA ATITUDE PERANTE O RUMO QUE O BRASIL SEGUIU

A cidade do Rio de Janeiro no final do século XIX início do século XX, é um dos exemplos da problemática urbana e social da América do Sul.

A Implantação da República no Brasil, no final do século XIX, trouxe aspectos positivos como o desaparecimento gradual da escravatura e novas condições de trabalho assalariado. Estas circunstâncias, criadas pela queda da Monarquia, provocaram a deslocação de emigrantes provenientes da Europa e de antigos escravos à procura de oportunidades de emprego com melhores condições. Os movimentos migratórios fizeram o Rio de Janeiro praticamente duplicar a sua população, colocando esta cidade, no início do século XX, perante graves problemas sociais, sobretudo com o aumento da pobreza, e originando uma crise habitacional que se começara a prever desde meados do século XIX. As habitações colectivas, bem como os cortiços, multiplicavam-se a grande velocidade no centro da cidade, sem o acompanhamento necessário das condições mínimas de salubridade, do que resultou o aparecimento de várias epidemias mortais.

A solução para este problema passou pela demolição de um número considerável de edifícios exageradamente habitados, como foi o caso dos cortiços, obrigando os seus habitantes a deslocar-se para a periferia da cidade, mais precisamente para os morros⁵, o que originou as primeiras favelas⁶ na cidade do Rio de Janeiro.

⁵ Monte pouco elevado.

⁶ Conjunto de habitações numa área degradada (geralmente em morros e habitada por gente pobre) de uma cidade, caracterizada por moradias precárias com falta de infraestruturas e sem regularização fundiária.

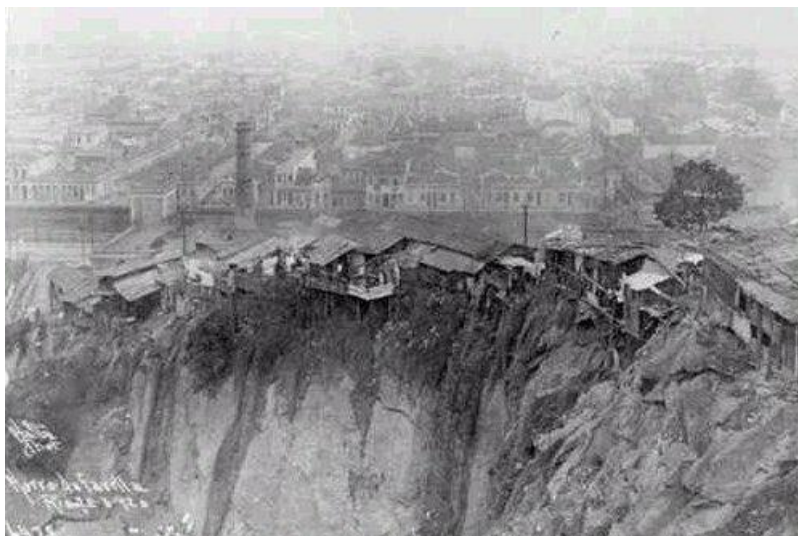


Ilustração 3 – Morro da Favela (Actual Morro da Providência) no início da sua ocupação, final do Século XIX (Arquitetónico, 2011)

O desenvolvimento das ideias do urbanismo moderno levou, o então Presidente de Câmara, Pereira Passos⁷ a optar por uma reforma urbanística realizando a abertura de avenidas em grande escala, ligando os dois extremos da cidade, o que obrigou a dessa forma necessário demolir uma grande quantidade de cortiços, o que fez aumentar a deslocação da população mais pobre para os morros circundantes à cidade, aumentando exponencialmente o tamanho das favelas nas décadas seguintes.

Um planeamento urbanístico com base na linha recta, de forma a criar avenidas imperiais tal como tinha feito Haussman⁸ em Paris, chegou assim à cidade do Rio de Janeiro.

⁷ Francisco Pereira Passos nasceu em Pará no Brasil a 29 de Agosto de 1836, foi Engenheiro e Prefeito da cidade do Rio de Janeiro entre 1902 e 1906. Morreu a 12 de Março de 1913.

⁸ Georges-Eugène Haussmann, conhecido como Barão Haussmann, nasceu em Paris, a 27 de Março de 1809. Presidente do antigo departamento do Sena, entre 1853 e 1870, foi responsável pela reforma urbana de Paris, determinada por Napoleão III, ganhando notoriedade na história do urbanismo e das cidades. Morreu em Paris, a 11 de Janeiro de 1891.



Ilustração 4 – Alargamento da Rua da Carioca. Os imóveis do lado direito foram demolidos, 1906 (Arquitetando (a), 2007)



Ilustração 5 – Demolições para a Construção da Av. Central, 1904 – 1905 (Portal Arquitetónico, 2011)

As alterações urbanísticas resultaram praticamente em “duas cidades distintas”, uma que vivia dos luxos de uma época moderna que queria mostrar-se ao mundo ao nível de uma cidade europeia e, a outra, que procurava sobreviver à medida das necessidades do dia-a-dia. O Rio de Janeiro tornou-se uma “cidade partida” como

refere Filippo Marinetti⁹ num dos vários textos que escreveu sobre a cidade e em especial sobre as favelas que tanto o fascinavam.

Em pleno espírito da Belle Époque¹⁰, a pomposa avenida visava impressionar estrangeiros. Mas foram as favelas que desde cedo cativaram o interesse de viajantes ilustres. O poeta franco-suíço Blaise Cendrars¹¹, o seu conterrâneo Le Corbusier e o futurista Filippo Marinetti visitaram os morros cariocas durante a década de 20. Seja pela pobreza contrastante, pelas improvisações arquitectónicas ou pelo quotidiano incomum, a vida no morro atraía turistas muito antes do que os “favela *tours*” se tornassem num programa habitual. (Carvalho, 2012, p. 3)

A reestruturação da cidade originou a formação de duas zonas urbanísticas bem distintas, que formavam uma paisagem que foi sendo intensificada até aos dias de hoje. No texto *Velocità Brasiliane*, de Marinetti sobre a sua viagem ao Brasil, ele deixa bem explícitas essas diferenças, questionando-se em como num espaço físico tão reduzido era possível uma discrepância tão grande de qualidade de vida:

Nas avenidas “o dinamismo activo dos automóveis cheios de brilho e enguias solares, toda uma engrenagem de bem azeitadas velocidades futuristas”. E cem metros adiante, a primitiva e quase pré-histórica colina do morro de *la Favela*”, sítio de “negros muito anti-sociais olhando do alto para a insolente riqueza veloz da avenida”. (Carvalho, 2012, p. 3)

As favelas, apesar de atraírem emocionalmente várias pessoas ligadas ao modernismo, entre elas, o arquitecto Le Corbusier, racionalmente havia a noção que o caminho do urbanismo não era aquele. Uma vez que se tratava, na sua essência, de um conjunto de habitações num terreno difícil, sujeitas a inundações e deslizamentos de terras e com condições de salubridade muito precárias ou inexistentes.

Estava-se num momento em que existia “um grande desejo de “governar por rectas””, como defende a professora de Sociologia e Política da PUC-Rio¹² Maria Alice

⁹ Italiano nascido na cidade egípcia de Alexandria a 22 de Dezembro de 1876, foi um dos criadores do futurismo. Marinetti foi escritor, poeta, editor, jornalista e activista político italiano. Morreu a 2 de Dezembro de 1944.

¹⁰ Período de cultura cosmopolita na história da Europa que teve início no final do século XIX (1871) e durou até a eclosão da Primeira Guerra Mundial em 1914. A expressão também designa o clima intelectual e artístico do período em questão. Foi uma época marcada por profundas transformações culturais que se traduziram em novos modos de pensar e viver o quotidiano.

¹¹ Blaise Cendrars, pseudónimo de Frédéric Louis Sauser, nasceu na Suíça, a 1 de Setembro de 1887 e foi novelista e poeta suíço. Visitou o Brasil na década de 1920, tendo influenciado diversos artistas e escritores do modernismo brasileiro, sendo ele próprio influenciado por Oswald de Andrade. Morreu em Paris, a 21 de janeiro de 1961).

¹² Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro

Rezende de Carvalho¹³ (2012, p. 4). É neste contexto que Le Corbusier, com as suas premissas cartesianas, em que “no novo mundo [...] não havia espaço para vielas enviesadas, nem para o suposto ritmo lento dos morros” (Carvalho, 2012, p. 5) chega ao Brasil, enquadrado num contexto modernista em que “o futuro [...] pertencia ao traçado geométrico e aos automóveis funcionais e eficientes”. (Carvalho, 2012, p.5) As ideias urbanas do arquitecto franco-suíço vão no sentido de uma grande limpeza de desenho, de movimentos, e, sobretudo, privilegiando a velocidade e a objectividade.

O homem anda recto porque tem um propósito; ele sabe para onde vai. Ele decidiu ir a algum lugar e ele anda em linha recta.

O asno ziguezagueia, meditando um pouco, o seu cérebro torrado e distraído, ziguezagueia para evitar as grandes pedras, para esquivar-se da inclinação, para encontrar a sombra; ele dá de si o mínimo possível.

O caminho para a modernidade não tolerava a falta de objectividade do asno, as vias tortuosas da cidade medieval ou a sociabilidade das calçadas. [...] A rua, com os seus pedestres atravancando o trânsito, carnavais primitivos e conversa de vizinhos, era um conceito obsoleto¹⁴. (Carvalho, 2012, p. 5)

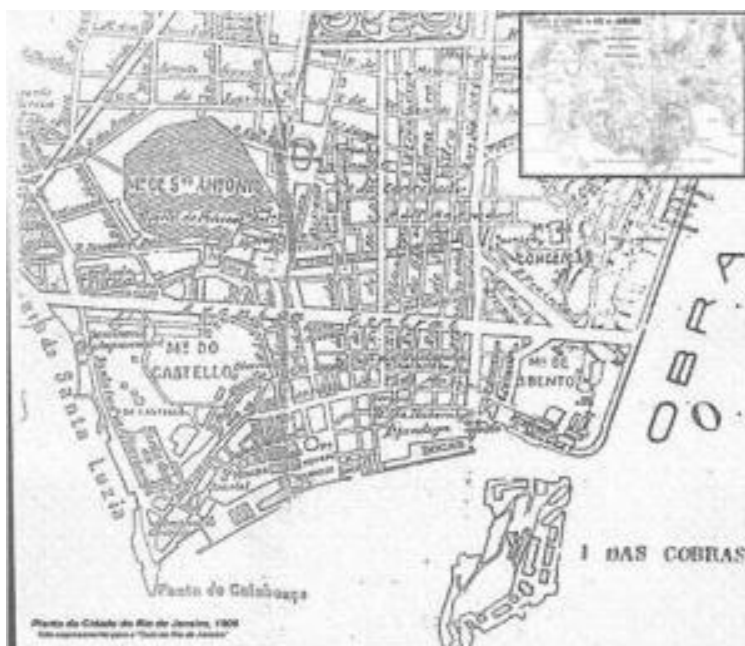


Ilustração 6 – Mapa da Cidade do Rio de Janeiro, 1908 (Brasil, 2007)

¹³ Doutorada em Sociologia pelo Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro – IUPERJ, 1997, mestre em História Social pela Universidade Estadual de Campinas – Unicamp, 1983 e licenciada em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro – PUC-Rio, 1975.

¹⁴ Conceito em desuso, antiquado, arcaico.

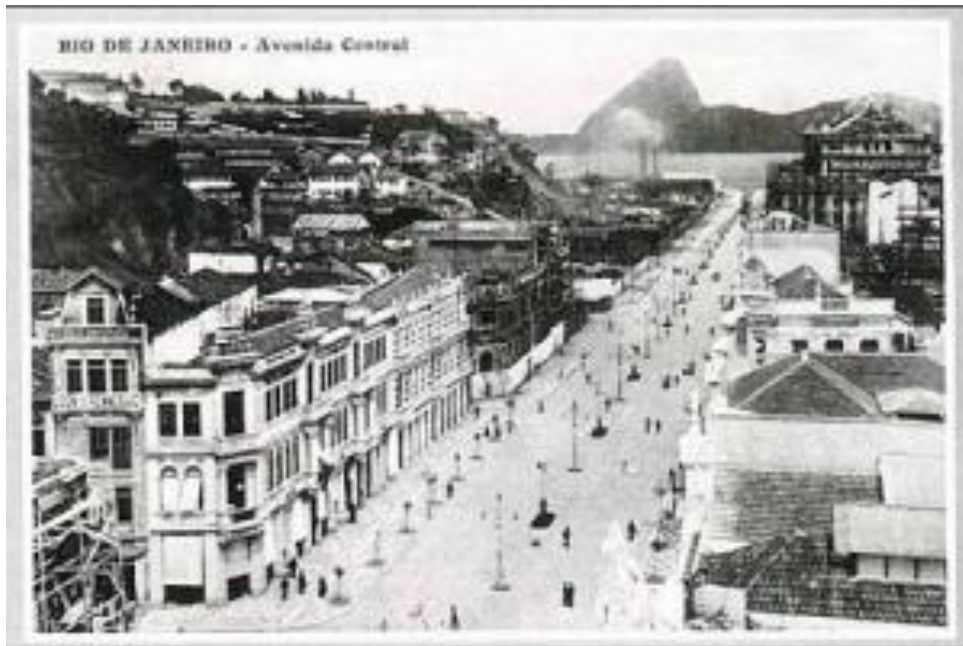


Ilustração 7 – Rio de Janeiro, Avenida Central, Actual Av. Rio Branco, início do século XX (Arquitetando (b), 2007)



Ilustração 8 – Rio de Janeiro, Avenida Beira-Mar – 1906 (Arquitetando (c), 2007)

2.3. A PROCURA DE NOVOS DESAFIOS E APRENDIZAGENS

Através do livro de Cecília Rodrigues Santos, nos textos “L’Esprit de Sud-Amérique”, de Le Corbusier, este descreve um conjunto de sentimentos, numa altura em que viaja para a América do Sul, deixando uma “Europa marcada pela letargia continental”, conforme escreve Paulo Prado¹⁵. É um texto marcado pela ânsia de absorver tudo o que está a passar-se à sua volta e de uma forma romântica, vai agarrar nesse “espírito” e transformá-lo em ideias que viriam a ser fundamentais para uma mudança de paradigma, conforme defende Carlos A. Ferreira Martins¹⁶, no livro *Précisions*¹⁷, que “uma vez mais, na sua trajectória pessoal, a viagem é um momento de redefinição de rumos, é um instrumento de procura do universal e do intemporal. Uma vez mais é um passo no auto-convencimento e na afirmação de um destino pessoal diferenciado.” Le Corbusier foi à descoberta do “novo mundo”.

Esta viagem foi muito importante para Le Corbusier, mas também para os países por onde passou e conseqüentemente para os atentos ouvintes que foi tendo ao longo das suas conferências, como defende Carlos A. Ferreira Martins no posfácio de *Précisions* que “Esta nova “conquista da América” aparece como um esforço de trazer ao antigo *Novo Mundo*, horizonte de expansão da primeira modernidade ocidental, o *novo mundo* da segunda modernidade: aquele da *civilização maquinista* e da sua correspondente revolução espiritual. [...] Idealizando o sentido da sua missão civilizadora através da arquitectura.” (p. 271)

1) Vide anexo A

¹⁵ (1869-1943) formado em direito e casado com Marinette Prado, foi um importante mecenas na história do Brasil, grande incentivador da cultura, e também poeta. Escreveu *Retrato do Brasil - Ensaio sobre a tristeza brasileira*.

¹⁶ Graduado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (1974), Mestre em História Social pela FFLCH da Universidade de São Paulo (1988), Doutor pela Escuela Técnica Superior de Arquitectura - Universidad Politécnica de Madrid (1992).

¹⁷ *Précisions sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme* [Precisões sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo] é o resultado das viagens de Le Corbusier pela América Latina. Posfácio de Carlos A. Ferreira Martins.

2.4. AS IDEIAS DE LE CORBUSIER PARA AS CIDADES DA AMÉRICA DO SUL

Le Corbusier viajou bastante ao longo da sua vida e, nesta altura, direcionou o seu interesse para os países em desenvolvimento devido às suas novas ideias acerca do urbanismo e à sua consciência social. A sua deslocação à América do Sul, pressupunha então o “desafio de trazer o novo, de incentivar a construção de uma nova realidade.” (Oliveira, 2008, p. 249). “Foi graças ao trabalho executado nestes países que as suas ideias mais avançadas, referentes à adaptabilidade da arquitetura ao clima e a necessidade de casas populares, puderam imperar e ser mais prontamente absorvidas.” (Harris, 1987, p. 16).

As propostas realizadas centraram-se em grande medida na proposição de soluções de conjunto para os problemas de circulação, criação de habitação, comércio e serviços e na integração da arquitetura à paisagem. Na *Ville Contemporaine* e no *Plano Voisin* essas funções haviam sido resolvidas em unidades separadas, com uso de grandes arranha-céus e onde a circulação automóvel se daria em vias abertas. À excepção da ideia pensada para Buenos Aires, nos outros estudos Le Corbusier concentra todas essas funções num ou em dois blocos principais, de betão armado e vidro, imersos na paisagem circundante. *L'ímomeuble-autoroute*, no Rio de Janeiro, o *gratte-mer*, em Montevideu, e o *gratte-terre* paulistano seriam enormes edifícios horizontais que conteriam as necessidades de criação de habitação, comércio, serviços e os seus terraços serviriam como vias automóveis. Seriam a junção da arquitetura e do urbanismo na mesma entidade. (Oliveira, 2008, p. 261)

Le Corbusier chegou primeiro à Argentina e iniciou em Buenos Aires o seu ciclo de conferências que “foram improvisadas, faladas, e desenhadas”. (dos Santos, Daniela, 2009).

Deparando-se com um país “verde e plano e o seu destino violento”, Buenos Aires é uma cidade de negócios bastante regrada com quarteirões de cento e dez metros de lado a desenharem grande parte de Buenos Aires que estava virada de “costas para o rio de La Plata”, conforme diz Le Corbusier. A chegada à capital Argentina foi feita de barco de onde se regista a primeira abordagem:

Suponho encontrar-me na proa de um barco com todos os passageiros, também com os imigrantes, tocando a terra prometida. Com esse mesmo pastel amarelo desenho os cinco arranha-céus de 200 metros de altura alinhados sobre um fundo surpreendente, fluido de luz. Uma vibração amarelece tudo ao redor. Cada um deles alberga 30.000 empregados [...] Na água do Rio desenho as balizas luminosas e, no céu argentino, o Cruzeiro do Sul precedido de milhares de estrelas. Imagino a grande esplanada a pique sobre o Rio [...] onde o nome de Buenos Aires reconquistou o direito de ver o céu, e ver o mar. (Le Corbusier apud Freitas, 1996, p. 244)

Le Corbusier aproveitou o convite da companhia Sul-Americana de Navegação Aérea, para participar na viagem inaugural de transporte de passageiros, onde viria a sobrevoar uma série de países sul-americanos, assumindo mesmo que “este país da América é dimensionado para o avião. Parece-me que a rede aérea haverá de se tornar seu sistema nervoso eficaz. Observem o mapa: tudo é gigantesco, e de tempos em tempos surge um povoado, uma cidadezinha.” (Le Corbusier, 2004, p. 17) Mas nem só da imagem e da paisagem se alimentou Corbusier para lançar as suas ideias e propostas, também se ligou às pessoas, aos locais, aos costumes, à cultura e à história.

Vi, na casa do meu amigo Alfredo Gonzales Garaño, em Buenos Aires, a história dos colonos da Argentina, contada por esses admiráveis homens de imagem que foram os litógrafos de meados do século XIX. Essa odisseia das Pampas tem apenas cem anos, lá no meio das pastagens existem ainda algumas testemunhas. Nas famílias argentinas ainda vivem os filhos dos que fizeram isso. Existem pessoas fabulosas, instaladas em magníficas “estâncias” muito distantes (habitação dos pampas), senhores da terra ou gente isolada, cuja grandeza vem da coragem que tiveram, da perseverança, do isolamento. Do avião Latécoère, a 1.200 metros de altitude, vi cidades de colonização, aldeias rectilínias ou quintas traçadas como um tabuleiro de xadrez e também postos avançados. Posto avançado é uma casa cercada de laranjeiras plantadas em zig-zag regular; fora isso algumas pistas partem em direcção de um determinado bebedouro, de um pasto ou de um campo. A planície envolve tudo. Onde está o vizinho? Onde reabastecer-se? Onde encontrar um médico? Onde está uma pessoa por quem se apaixonar? Onde está o carteiro que traz as cartas? Nada. Nada com que contar a não ser consigo próprio. Vi nas litografias de 1830-40, a odisseia do colono. O vapor está no Rio da Prata. Nenhum ancoradouro. Carroças especiais vão por água dentro ao encontro das canoas de desembarque. O imigrante lá está com os seus pacotes e trouxas. Ele deixou definitivamente tudo, e tudo. De quantos dias foi a viagem que fez através do oceano? Nós tínhamos levado quatorze dias entre o céu e o mar, sem ver nada; eles, provavelmente cinco vezes mais. Finalmente, essas margens plana do Rio Prata, e Buenos Aires no meio de uma planície ainda por explorar. Os índios completamente hóspedes estão por toda a parte, às portas da cidade. Partiram com alguns cavalos, armas e essas imensas carroças que lembram a invasão da Europa pelos Hunos. Estradas? Mas são eles os primeiros colonizadores! (Le Corbusier, 2004, p. 17)

A opinião de Le Corbusier foi muito crítica em relação à arquitectura que se praticava, às heranças coloniais que foram sendo aproveitadas, reaproveitadas e replicadas.

Oh, balaústres sul-americanos! Macarrões italianos! Quanta profusão, que exagero! A trágica Buenos Aires tenta rir com seus balaústres italianos, mas isto só dá certo fora do centro dos negócios. Ali o exagero é manifesto. Tentei anatematizar o balaústre! Mas por meio dele afirma-se a latinidade que gosta de sorrir e os balaústres contribuem com uma riqueza artificial e um sorriso latino. Os Estados Unidos, porém, exercem uma pressão formidável, com seus navios, capitais e engenheiros. Vemos, nos bairros afastados de Buenos Aires, grande número de casas feitas com chapas de ferro

fundido e ondulado, sem coração e sem alma, mas que mesmo assim possuem um e outra, novos e desconhecidos. E vi também uma casinha operária, inteiramente construída com esse material, chique até mais não poder, cuja porta era enfeitada com uma roseira cor de rosa. Era um poema dos tempos modernos.

Busco com verdadeira avidez essas casas que são "casas de homens" e não casas de arquitetos. A questão é grave. Pode-se dizer que uma casa de homem é amor. (Le Corbusier, 2004, p. 22)

É depois de conhecer a cidade e identificar algumas das suas características, como a fraca relação com o Rio de La Plata e o extremo ruído urbanístico criado por uma deficiente abordagem à modernização, que Le Corbusier a classifica como uma "cidade gigantesca e a mais desumana que se possa imaginar, já o tinha suficientemente esmagado, comprimido, para que pudesse reagir e imaginar (humildemente) uma salvação qualquer." (Le Corbusier, 2004, p. 16) Era a única grande consolação. Pois vi esse céu sobre a planície infinita de paisagens, pontuada raramente por alguns salgueiro-chorões: é ilimitado; reverberando de dia como de noite de uma luz azulada e transparente, ou de estrelas luzidias; está em todos os horizontes; na verdade toda essa paisagem constitui uma única linha recta: o horizonte", assim foi perdendo a sua visão romântica de Buenos Aires, apesar do "céu argentino".

[...] após convencer-se em não romper a malha da cidade, lançou uma enorme plataforma sobre o Rio de La Plata, "uma pura criação humana" (Le Corbusier, 1930, p. 237), sustentada por pilotis e virada para o rio. Nessa plataforma, que lembra o tecido urbano espanhol da era colonial, propôs vinte e quatro arranha-céus cristalinos em forma de cruz, similares aos do Plano Voisin. Le Corbusier admitiu que a ideia deste plano surgiu-lhe quando estava a chegar a Buenos Aires, que sendo de noite, pelo rio, imaginou as luzes deslumbrantes dos arranha-céus espremidas entre os céus e as águas do Rio La Plata (Oyarzun *apud* Moreira, 2008, p. 64-65). Ao lançar-se do nível mais elevado da cidade sobre a depressão onde estão localizados os armazéns da área portuária, o volume procura restabelecer a relação da cidade com o rio. (Moreira, 2008, p. 64-65)

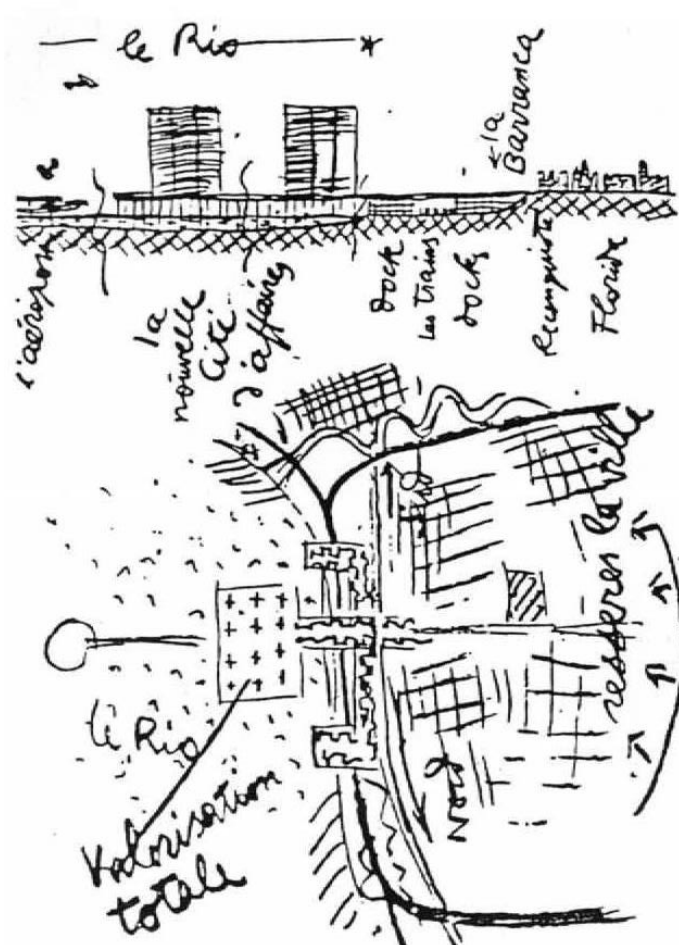


Ilustração 9 – Plano Urbanístico de Buenos Aires, 1929 (Moreira, 2008, p. 64)



Ilustração 10 - Quatre édifice en vue nocturne, FLC 30.304 (Moreira, 2008, p. 64)

Outra das cidades sul-americanas que teve o privilégio de ser desenhada e pensada pelo arquitecto franco-suíço, foi Montevideu, onde Le Corbusier chegou pela primeira vez pelo mar, mas teve também a oportunidade de observar a cidade pelo ar através do avião. Caracterizando a cidade como “pequena e charmosa”, identifica o centro da cidade “num promontório bastante escarpado que se une aos poucos acidentados planaltos do interior. O porto fica na parte de baixo e contorna o promontório; as moradias estendem-se bem longe, até o campo, no meio da vegetação e de ruas sinuosas.” (Le Corbusier, 2004, p. 231)

Le Corbusier, perante as características da capital Uruguia, depressa começa a prever um resultado em todo semelhante ao que acontece em Buenos Aires, “ruas à “espanhola” e engarrafamentos prometem para breve a aventura fatal de Buenos Aires de hoje”, preocupando-se então com a circulação e com uma “cidade de negócios”. “Onde criá-la?” Le Corbusier propôs, uma ideia base que serviria para iniciar as suas propostas para as cidades que visitaria a seguir, São Paulo e Rio de Janeiro.

2) Vide anexo B

A visita de Le Corbusier a Montevideu teve uma grande importância, não só porque colocou em discussão o estado da arquitetura, mas também porque originou a discussão em redor da arquitectura moderna e das suas ideias lançadas para as restantes cidades sul-americanas.

[...] invadiu o centro da cidade com um longo arranha-céus cruciforme, que continha escritórios e residências e teria uma auto-estrada no topo. Uma das suas pernas nasce nas montanhas, intercepta o promontório e lança-se ao rio. Evidenciando uma evolução em relação ao de Buenos Aires, o edifício ainda possui um cariz racionalista, mas foi pensado para uma topografia específica. (Le corbusier apud Moreira, 2008, p. 65)

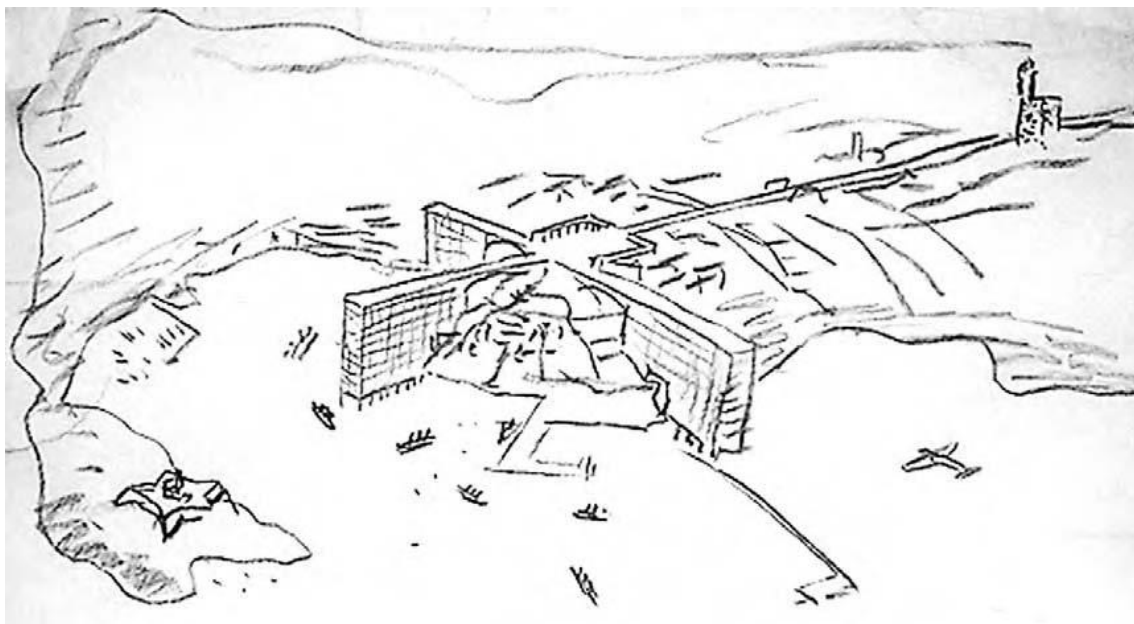


Ilustração 11 – Plano Urbanístico de Montevideu, 1929. Précisions, 1930 (Moreira, 2008, p. 65)

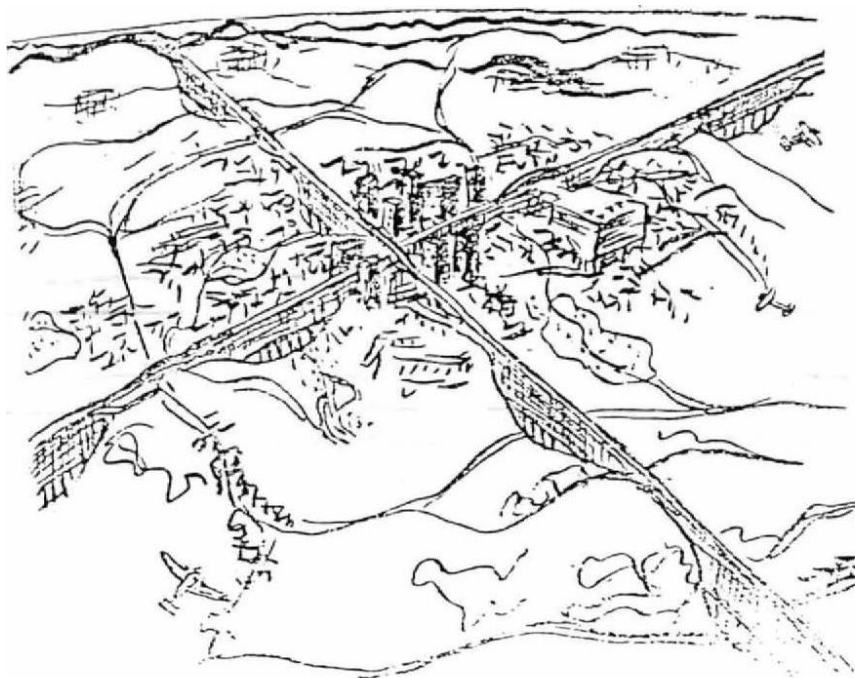


Ilustração 12 – Plano Urbanístico de São Paulo, 1929. Précisions, 1930 (Harris, 1987, p. 32)

Nesta viagem, o Brasil foi o país que mais encantou Le Corbusier e, tal como nas outras cidades, também pensou e desenhou ideias para soluções urbanísticas para as cidades brasileiras.

3) Vide anexo C

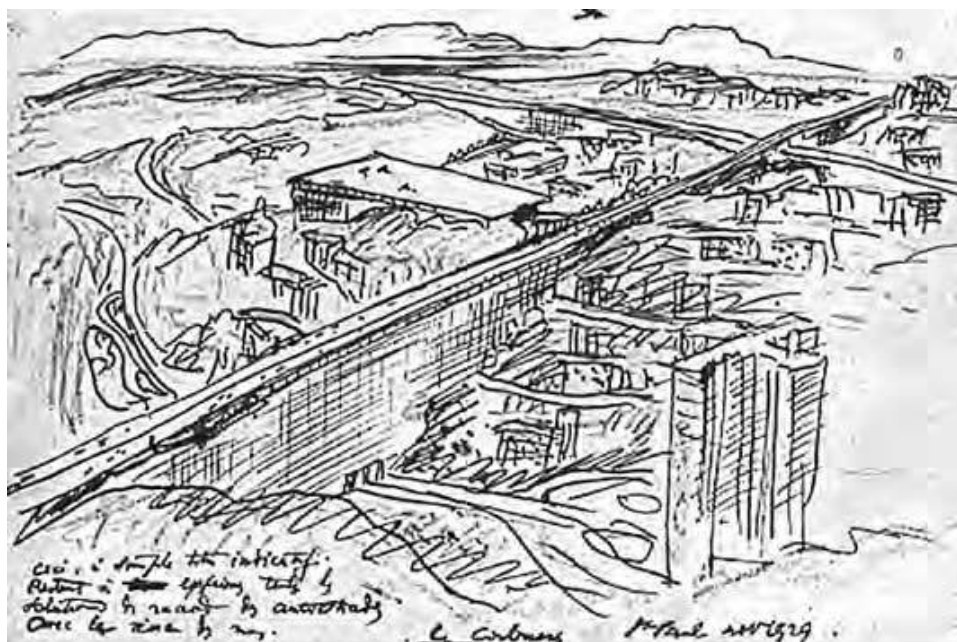


Ilustração 13 – São Paulo. Projecto edifício auto-estrada, 1929, Canet B4.261 (Moreira, 2008, p. 66)

Visitadas várias cidades sul-americanas, foi a cidade do Rio de Janeiro que mais surpreendera Le Corbusier, a intensidade da paisagem, com a presença de várias entidades caracterizadoras do espaço, como a baía do Atlântico virada a Nascente e a Poente, uma grande massa verde formada por um conjunto de montanhas imponentes que, a par das curvas dos corpos dos brasileiros e da temperatura aliada à luz, fizeram daquele lugar, um lugar especial para Le Corbusier.

Buenos Aires e São Paulo são assumidas como experiências preparatórias e destituídas do senso de radical maravilhamento experimentado no Rio de Janeiro. São Paulo é uma “cidade inconcebível, [...] envelhecida prematuramente [...]”. Buenos Aires, “essa cidade gigantesca e mais desumana do que se possa imaginar” tinha-o “oprimido e esmagado”. Termina com um refrão de amor ao Rio de Janeiro, numas das suas descrições extasiadas da paisagem carioca. O Rio é “[...] explosão de cores, vermelho, rosa, azul, banhado por uma luz feérica. Finalizando, declara “como a minha pirâmide de troféus da América é bela, portentosa e incitadora! O Rio é o ápice da pirâmide!” As respectivas obras urbanísticas seguem a mesma hierarquia. Buenos Aires recebe um projecto de intervenção central evocando propostas anteriores, Montevideu e São Paulo, viadutos habitáveis rectilíneos, mas nenhum deles sinuoso e detalhado como o do Rio de Janeiro. (Cabral, 2006, p. 63)



Ilustração 14 – Plano Urbanístico do Rio de Janeiro, 1929 (Précisions, 1930) (Moreira, 2008, p. 67)

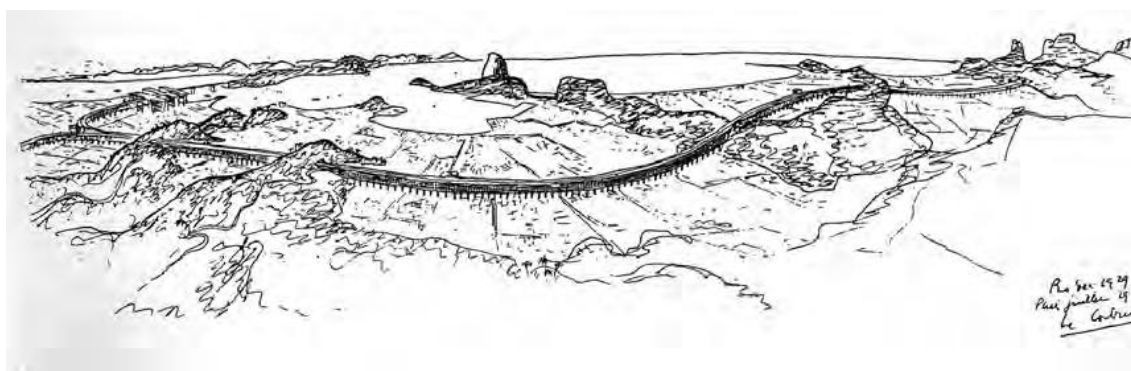


Ilustração 15 – Proposta de Le Corbusier do viaduto sinuoso para o Rio de Janeiro, 1929 (Moreira, 2008, p. 66)

2.5. A VIAGEM DE LE CORBUSIER AO BRASIL E A IMPORTÂNCIA DE BLAISE CENDRARS

O arquitecto franco-suíço chegava à América do Sul depois de ter lançado várias ideias acerca do Movimento Moderno, tanto através da escrita, com os exemplos literários de *Vers une Architecture*¹⁸ de 1923, onde lança as bases do Modernismo de características funcionalistas, depois escreve os livros *Urbanisme*¹⁹ e *L'art Décoratif Aujourd'hui*²⁰ em 1925, bem como através de desenhos, como são caso os exemplos dos projectos *Ville Contemporaine* de 1923, a famosa cidade pensada para albergar três milhões de habitantes e o *Plano Voisin* em Paris em 1925. Para o arquitecto “ [...] é tempo, a partir de agora, de se ocupar dos grandes projectos da nova civilização maquinista.”

Plano Voisin:

Eu gostaria de fazer um retrato da rua contemporânea. Leitores, imaginem-se a percorrer nessa nova cidade e ambientem-se às suas vantagens. Vocês estão sob a sombra das árvores, vastos conjuntos de relva estendem-se à sua volta. O ar é límpido e puro; não há ruídos. Como? Vocês não conseguem ver onde os edifícios estão? Olhem através das ramas das árvores, através do encantador arabesco formado pela trama dos galhos contra o céu, a grandes distância entre si, as gigantescas massas de cristal, mais altas que qualquer edifício do mundo. Esses prismas translúcidos parecem flutuar no ar sem qualquer ancoragem no solo – cintilantes sob o brilho do sol de verão, suavemente brilhantes sob o céu cinza do inverno, magicamente reluzentes ao entardecer – são enormes blocos de escritórios... Ao possuir esta cidade uma densidade três ou quatro vezes maior do que as cidades existentes, as distâncias a percorrer são três ou quatro vezes menores. Apenas cinco a dez por cento da superfície do centro de negócios está construída. Esta é a razão pela qual vocês se encontram a percorrer os espaçosos parques e longe das barulhentas auto-estradas. (Gonzales, 2005)

¹⁸ Coleção de ensaios escrita por Le Corbusier, publicados na revista L'Esprit Nouveau, e que expõem as teorias do arquitecto em apologia da arquitetura moderna. A obra alerta para a necessidade de uma arquitectura que procure a verdade da sua época, e que estabeleça uma produção arquitectónica própria do seu tempo em vez de se submeter à ditadura dos estilos clássicos obsoletos.

¹⁹ Livro de Le Corbusier – URBANISME D'AUJOURD'HUI [Collection de L'Esprit Nouveau]. Paris: Editions G. Crès et Cie, 1925

²⁰ Livro de Le Corbusier (Charles Eduard Jeanneret): L'ART DECORATIF D'AUJOURD'HUI [Collection de L'Esprit Nouveau]. Paris: Editions G. Crès et Cie, 1925

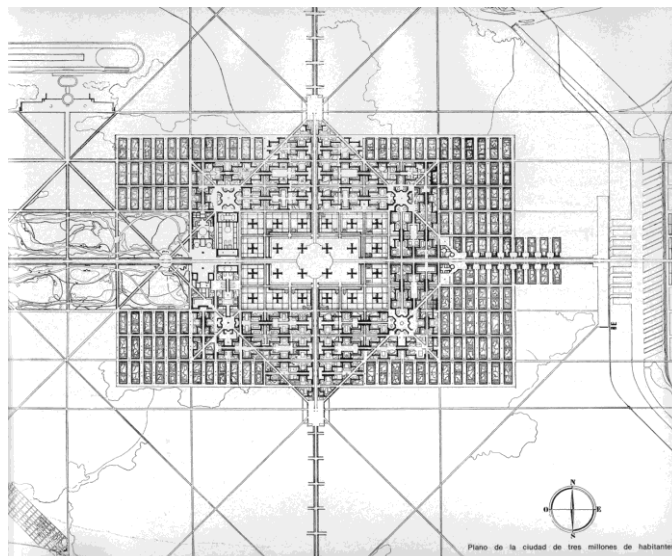


Ilustração 16 – Planta Geral da "Cidade para três milhões de habitantes", Ville Contemporaine, Le Corbusier, 1922 (Urbanidades (a), 2008)

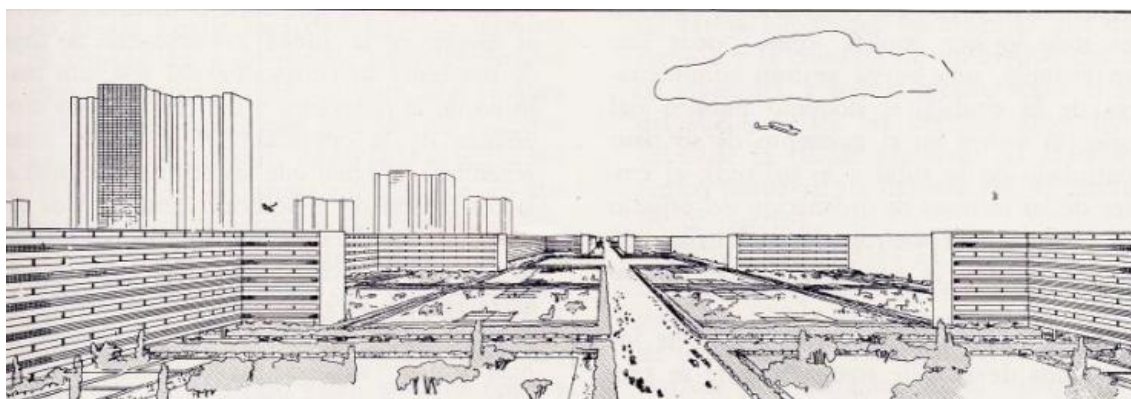


Ilustração 17 – Áreas Habitacionais, Ville Contemporaine, Le Corbusier, 1922 (Urbanidades (b), 2008)

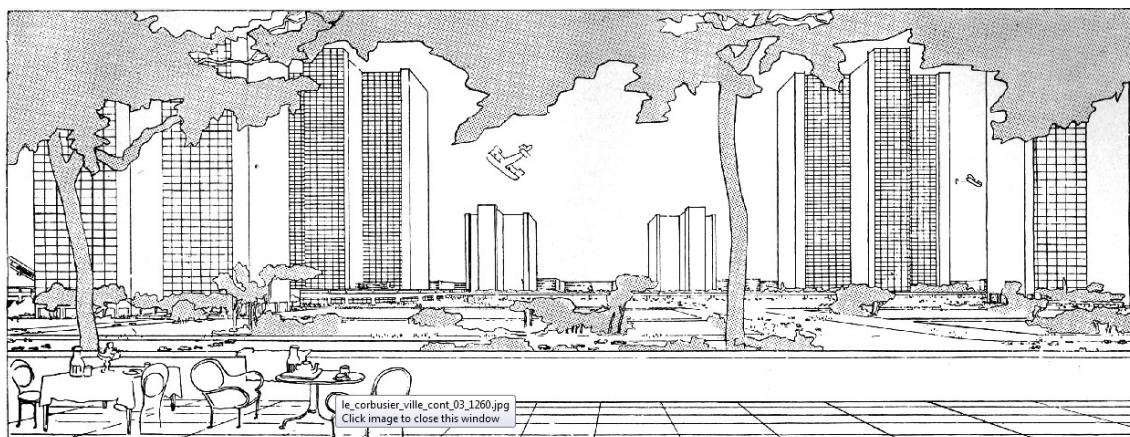


Ilustração 18 – Terraços dos restaurantes, Ville Contemporaine, Le Corbusier, 1922 (Urbanidades (c), 2008)

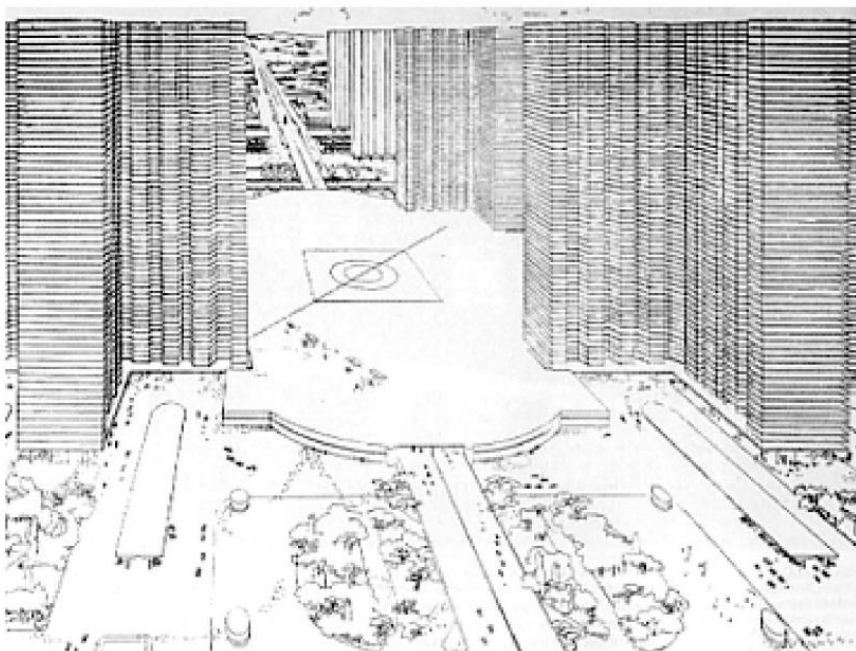


Ilustração 19 – Vista aérea da Estação Central, Ville Contemporaine, Le Corbusier, 1922 (Urbanidades (d), 2008)



Ilustração 20 – Perspectiva de uma das avenidas principais de La Ville Contemporaine, Le Corbusier, 1921-22 (Alter/Realités, 2011)



Ilustração 21 – Maqueta do plano Voisin - Paris, 1925 (Fondation Le Corbusier, 2016)

Blaise Cendrars, poeta francês, pseudónimo de Frédéric Louis Sauser, foi o grande incentivador da viagem de Le Corbusier ao Brasil, mais propriamente ao Rio de Janeiro. Cendrars e Le Corbusier conheceram-se na exposição de *Une Cité Contemporaine* em 1922, numa altura em que começava a haver uma forte interacção de pessoas ligadas às artes entre o centro da Europa e o Brasil, sendo Cendrars uma das pessoas que integravam esse grupo com grande interesse pelas duas culturas.

Devido à sua importância e ao seu interesse em Corbusier, Cendrars tratou de arranjar soluções e justificar a ida do arquitecto à América do Sul. O poeta tornou-se admirador das ideias modernistas do arquitecto e juntando a este interesse o facto de o Brasil estar em plena crise urbanística, quis proporcionar uma transferência de conhecimentos e provocar em Le Corbusier a “curiosidade [...] sobre aquele país colossal, com as suas serpentes gigantes, as suas árvores enormes e o seu povo doce [...] afirmando que qualquer coisa que os sul-americanos tentassem fazer com as suas ideias urbanísticas seria esmagada pela natureza.” (Moreira, 2008, p.63)

Depois de várias viagens feitas por Cendrars ao Brasil e depois de ter conhecido pessoas bastante influentes em várias áreas, tornou-se amigo de Paulo Prado, “filho de um dos mais prósperos barões do café de São Paulo. Era um escritor respeitado, historiador e um dos líderes da Semana de Arte Moderna de 1922. Seria ele o

responsável burocrático pela viagem de Le Corbusier ao Brasil em 1929, depois de apresentado ao arquitecto por Cendrars.” (Harris, 1987, p. 20)

Esta viagem serviu também de pretexto para Le Corbusier não participar na segunda edição dos CIAM²¹, devido a algumas posições mais críticas que foram surgindo como a de Carlos A. Ferreira Martins, que referiu que “ao contrário da narrativa senso-comum do chamado movimento moderno europeu, a posição de Le Corbusier nos últimos três anos da década de 20 era, no mínimo incómoda”.

As críticas começaram por surgir a partir da sua participação, a convite de Mies Van der Rohe, na Exposição do Werkbund, em Estugarda, com a construção de duas casas na Weissenhof Siedlung²² e a publicação dos Cinco Pontos para uma nova arquitectura, em 1927, as quais lhe garantiram um certo protagonismo, mas também provocaram as primeiras críticas internas do movimento, especialmente por parte dos jovens arquitectos radicais alemães.

Já no contexto da primeira edição dos CIAM, realizado em La Sarraz, em Julho de 1928, se percebia a distância que o separava dos extremistas alemães, sobretudo nas questões referentes ao papel social do arquitecto, aos problemas estéticos e éticos, às ideias políticas e às modalidades de acção política e de relação com o estado. O debate atinge o seu período mais conturbado na ácida crítica de Karel Teige, que caracteriza como formalistas e historicistas os projectos da Cidade Mundial e do Mundaneum. Le Corbusier refere-se assim ao Congresso:

A fundação dos Congressos Internacionais de Arquitectura Moderna, La Sarraz, em 1928, havia sido a ocasião de uma luta severa: os delegados alemães atacavam, fortalecidos pelo aval de inúmeras casas ditas modernas. Eu travei um combate em que o que estava em jogo era uma linha de conduta coerente. Barrava-se-nos o caminho, dizendo: poetas, utópicos! E isto era uma injúria. Eu dizia razão e objectividade, mas eu não admitia as definições que encaixotariam a arquitectura. (Le Corbusier, 2004, p. 268-269).

Desta forma Le Corbusier afastou-se da segunda edição dos CIAM e cada vez mais, ganhou força a sua viagem à América do Sul, o que viria a ser bastante importante tanto para os jovens arquitectos brasileiros, como para o arquitecto franco-suíço.

²¹ Congressos Internacionais da Arquitetura Moderna.

²² Exposição de arquitetura moderna realizada por encomenda do Deutscher Werkbund, que sob comando de Mies van der Rohe, promoveu a realização de uma trintena de atuações singulares.

Le Corbusier partiu de Paris, a bordo de um navio, no dia 18 de Setembro de 1929 e, nos primeiros dias de Outubro, chegou a Buenos Aires onde iniciou a série de conferências. Depois de ter passado cerca de um mês na capital Argentina, onde pontualmente ia aproveitando para viajar de avião visitando o Uruguai e a sua capital, Montevidéu, o Paraguai e a capital Assunção, deslocou-se por fim também ao Brasil, onde visitou e conheceu o Rio de Janeiro e São Paulo.

Le Corbusier passou cerca de dois meses na América do Sul. Ele deixou Paris a 18 de Setembro de 1929, a bordo do transatlântico *Massilia*²³, chegando a Buenos Aires em 2 de Outubro, passando cerca de um mês na cidade. Nesse período, entre 3 e 19 de Outubro, ele proferiu as conferências que seriam a base de *Précisions*²⁴, livro que apresenta as suas experiências na América do Sul” (Le Corbusier, 1930). “Durante o resto de Outubro, estando instalado em Buenos Aires, ele viajou de avião para Montevidéu (com volta de hidroavião) e para Assunção de avião. Deixou a capital Argentina em 5 de Novembro em direcção ao Rio de Janeiro, a bordo no navio *Giulio Cesare*. Após alguns dias no Rio de Janeiro, viajou para São Paulo, permanecendo lá de 20 de Novembro e 1º de Dezembro (Moreira, 2008, p. 63-64)

Le Corbusier chega à América do Sul com o objectivo de fazer uma série de conferências, no âmbito das ideias do Movimento Modernista na arquitectura e urbanismo “salientando a importância de uma educação abrangente que incluísse, além da engenharia e da arquitectura, a sociologia, a economia e a política.” (Harris, 1987, p. 28) Apesar de ter estado em vários países sul-americanos, o arquitecto franco-suíço, elege algumas das suas conferências num livro por si editado e intitulado de *Précisions*. Le Corbusier resumiu as suas dez conferências em Buenos Aires e descreveu também a sua passagem pelo Brasil, dividindo-a em duas partes, “*Prologue Américain*” e “*Corollaire e Brésilien*”. Esta sua viagem e posterior descrição da sua experiência foram muito ricas, pois “desde “*Vers une Architecture* (1923) e *Urbanisme* (1925) que Le Corbusier não produzia uma tese tão abrangente sobre a sua filosofia arquitectónica e urbanística. Mais minucioso e menos abstracto, exemplificava as suas ideias com projectos actuais, ilustrados por esboços sumários que apoiavam o texto.” (Harris, 1987, p. 27)

O corpo didáctico do livro foi produzido com o conjunto de conferências feitas em Buenos Aires, mas foi na parte referente ao Brasil, que Le Corbusier foi mais romântico, através de várias “descrições líricas da viagem e da sua atitude em relação

²³ O *Massilia* era um dos maiores transatlânticos na Rota de Ouro e Prata, na década de 1920.

²⁴ Livro que apresenta as dez conferências que proferiu na América do Sul, acrescidas de um “Prólogo americano” e um Corolário brasileiro”. Estes textos, mais emocionais e poéticos, foram escritos sob o impacto da visita e mostram-se bem diferentes do conteúdo mais programático das conferências. Editado em França em 1930 (Crés et Cie).

ao novo mundo.” (Harris, 1987, p. 27) A imagem desse romantismo está presente no final do Prólogo em que descreve o que pensa:

Tentei a conquista da América movida por uma razão implacável e pela grande ternura que voto às coisas e às pessoas. Compreendi entre esses irmãos apartados de nós pelo silêncio de um oceano, os escrúpulos, as dúvidas, as hesitações e os motivos que explicam a condição actual das suas manifestações. Confiei no amanhã. Sob uma luz como esta, a arquitectura há-de nascer. (Harris, 1987, p. 28)

O avião utilizado para se deslocar entre as várias cidades da América do Sul, foi preponderante na sua forma de ler e entender o lugar, fazendo com que se “afastasse” do território e o percebesse na totalidade, permitindo-lhe enquadrar as suas propostas num contexto que viria a fazer parte integrante das suas ideias, algo que mudaria a sua forma de agir e pensar perante a arquitectura.

2.6. AS CARACTERÍSTICAS DO RIO DE JANEIRO QUE MOTIVARAM LE CORBUSIER

Através do texto “O Corolário Brasileiro”, o arquitecto demonstra de uma forma muito eficaz, próxima e sensível os estímulos que foi absorvendo dos quais fizeram parte, a relação do Rio de Janeiro quase permanente com o mar, quer seja de dia ou de noite, as ruas que atravessam a cidade das praias às montanhas, montanhas essas que delimitam a cidade, proporcionando promontórios em várias pontos sempre com uma vista poética. As pessoas que considera serem de extrema simpatia e sempre vestidas com cores vivas e atraentes.

4) Vide Anexo D

2.6.1. LEI DO MEANDRO

Nos textos *Précisions*, sobre um estado presente da arquitectura e urbanismo, Le Corbusier fala das suas impressões sobre o território americano, definindo a “Lei do Meandro” como algo essencial para a percepção do lugar, enquanto algo que vem de trás, é contínuo e tem uma linguagem ligada à sua envolvente.

Os cursos desses rios, nessas terras ilimitadas e planas, desenvolvem pacificamente a implacável consequência física; é a linha de maior inclinação, e depois, tudo se tornou plano, é o teorema emocionante da sinuosidade. Eu afirmo que é um teorema, pois a sinuosidade resultante da erosão é um fenómeno com desenvolvimento cíclico,

totalmente semelhante àquele do pensamento criador, da invenção humana. Ao desenhar dos ares o esboço da sinuosidade, expliquei a mim mesmo, as dificuldades encontradas nas coisas humanas [...]. Para uso próprio, baptizei esse fenómeno de lei do meandro.” [...] “Desenho um rio. O objectivo é preciso ir de um ponto a outro, rio ou ideia. Surge um incidente ínfimo – as incidências do espírito: na sequência um pequeno cotovelo que mal se nota. A água desvia para a esquerda e faz com que a margem desmorone; de lá, por causa do incidente, a água desvia para a direita. Então a linha recta deixa de existir. À esquerda, à direita, sempre mais fundo, a água corrói, escava, causa desmoronamentos, cada vez mais alargada, a ideia reconhece o campo. A linha recta tornou-se sinuosa: a ideia está provida de acidentes. A sinuosidade caracteriza-se, o meandro desenha-se [...]. O ímpeto inicial foi respeitado: chegou-se ao objectivo final, mas através de que caminhos! (Le Corbusier, 2004 p. 143)

2.6.2. PAISAGEM

Para Le Corbusier, “o sol e a topografia são os elementos mais importantes para encontrar a essência de cada civilização, e através dos quais se regem todos os planos.” Nas suas primeiras viagens aos países em desenvolvimento, como por exemplo ao Oriente em 1911, as paisagens surgem nos seus desenhos como pano de fundo, onde os protagonistas eram os edifícios. Esta sua forma de abordar o território alterar-se-ia depois da sua experiência na América do Sul e mais propriamente depois da sua primeira viagem de avião, colocando a paisagem como actor principal na composição do desenho urbano, assumindo que através desta distância física, tudo se tornará “mais claro de ideias”. Esta distância permitiu a Le Corbusier, que já tinha uma grande capacidade de síntese, completar esta qualidade com a relação com o território, permitindo-lhe dar o devido espaço às pessoas, aos lugares e às paisagens. Le Corbusier procurou insistentemente nos seus desenhos a relação física entre dois marcos imponentes na cidade do Rio de Janeiro, o Pão de Açúcar²⁵ e o Corcovado²⁶. E é esta forma de intervir, de ver, de sentir e de desenhar que o arquitecto começa a procurar numa relação mais intimista com o lugar, que veio marcar as suas futuras propostas. O interesse de Le Corbusier por uma abstracção pura, por um pensamento por vezes autista empregado nos seus projectos enquadrado na civilização maquinista estava a alterar-se.

²⁵ Morro no Rio de Janeiro. Um dos principais atrativos turísticos no Rio de Janeiro.

²⁶ O Corcovado é um morro na cidade do Rio de Janeiro, célebre pela presença da estátua do Cristo Redentor.

2.6.3. FAVELAS

“O Rio rejuvenesceu-lhe o espírito e a fascinação pela arquitectura nativa. Pouco depois da sua chegada, visitou as favelas e observou o engenho com que os moradores aproveitavam a vista e os materiais” (Harris, 1987, p.28):

Achei os negros fundamentalmente bons, de bom coração [...] mas que o à vontade das suas atitudes, o limite que sabem impor às necessidades pessoais e a sua capacidade íntima de sonhar fazem com que as suas casas estejam sempre admiravelmente plantadas no chão, janelas abertas de par em par à exuberância da paisagem, o espaço reduzido muito bem aproveitado [...] o negro ergue a sua casa quase sempre no alto, sobre pilotis na frente [...], la de cima o mar é sempre visível. (Le Corbusier, 2004, p. 23)

Dos dias passados por Le Corbusier no Brasil resultam desenhos das paisagens urbanas com uma especial atenção para os aspectos técnicos das habitações, que considera serem “espaços, embora exíguos, amplamente eficazes, com janelas surpreendentemente abertas [...]; casas bem implantadas.” (Carvalho, 2012). Estas características atraíram bastante o arquitecto que, apesar de ser defensor de um desenho mais simples e linear, elogia a “magistral dignidade” (Carvalho, 2012) da vida popular local.



Ilustração 22 – Favela. Le Corbusier, 1929. Précisions (Guerra, 2003)



Ilustração 23 – Favela. Le Corbusier, 1929. Précisions (Guerra, 2003)

2.6.4. AVIÃO

A importância do avião, a natureza vista do alto por Le Corbusier.

Carta de Le Corbusier (2004, p. 235-238),

Do avião desenhei para o Rio de Janeiro uma imensa auto-estrada, ligando à meia altura os dedos dos promontórios²⁷, abertos sobre o mar, de modo a unir rapidamente a cidade, pela auto-estrada, aos interiores elevados dos planaltos salubres.

Uma ramificação dessa estrada pode chegar ao Pão de Açúcar, desenvolvendo-se de seguida numa ampla, majestosa e elegante curva acima da praia Vermelha e da enseada²⁸ do Botafogo²⁹; encontra-se com a colina onde termina a praia da Glória³⁰, dominando, no fundo, este sítio encantador, onde de seguida atinge o morro de Santa Tereza e então no coração da zona mais activa da cidade, bifurca-se inclinando um braço na direcção do golfo e do porto de mercadorias, terminando nos tectos dos arranha-céus da cidade de negócios. O outro braço continua por cima dessa extensão da cidade que se enfia no estuário das terras, e poderia prosseguir o seu caminho até encontrar a estrada que sobe para São Paulo. Se fosse julgado útil, nada impediria que, a partir dos tectos dos arranha-céus da cidade de negócios a auto-estrada

²⁷ Cabo formado por uma elevada montanha.

²⁸ Recôncavo na costa do mar. Pequeno porto de abrigo.

²⁹ Bairro nobre da zona Sul da cidade do Rio de Janeiro, famoso por abrigar a enseada de Botafogo, com os morros do Pão de Açúcar e da Urca.

³⁰ Glória é um bairro da zona Sul da cidade do Rio de Janeiro, entre os bairros do Centro, de Santa Tereza, do Catete e do Flamengo. A praia da Glória localiza-se no Parque Brigadeiro Eduardo Gomes entre a Marina da Glória e a Praia do Flamengo.

continuasse e atravessasse a baía, com uma boa largura, mas leve até encontrar as colinas de Niterói³¹ em frente ao Rio de Janeiro.

No início, junto da praia Vermelha³², ela iria em direcção de um lugar famoso, servindo as praias oceânicas de Copacabana.

Vocês ouvem-me dizer: “desenvolver-se acima da baía”, “dominar um sítio encantador”, terminar nos tectos dos arranha-céus”, “passar por cima da cidade”. E devem-se perguntar: qual o significado destas expressões?

Respostas: a majestosa auto-estrada, pode estar a cem metros do solo da cidade, ou mais alta ainda, tocando assim, o topo dos promontórios. Ela é elevada tão alto, não por arcos, mas por blocos de construções para pessoas, para uma multidão de pessoas. Caso desejássemos, essa auto-estrada e os seus blocos poderiam “não incomodar” ninguém na cidade.

Pois nada é mais fácil de construir, sem muito problema, pilares de betão armado elevado bem acima dos tectos dos bairros existentes. Somente então após termos ultrapassado os telhados, os pilares começarão a ser interligados pelas massas construtivas em forma de imensos arcos simples de pontes. Assim por exemplo, somente a partir dos trinta metros começam os blocos de habitações, dos trinta aos cem metros, ou seja, “dez andares com pé direito duplo” de apartamentos tipo casa”.

Digo “apartamentos tipo casa”, pois pensemos na qualidade, no valor desta área conquistada ao ar, ao espaço da cidade: em frente o mar, o golfo, as mais belas baías do mundo, o oceano, este espectáculo mágico que tanto nos impressiona com a sua dinâmica naval, a sua luz fabulosa, a sua alegria; atrás, as colinas que se elevam cheias de árvores encantadoras, formando silhuetas formidáveis. “Apartamentos tipo casa”? São apartamentos com serviços comuns, com jardins suspensos, fachadas de vidro, tudo isto no ar, bem alto. É quase o ninho de um pássaro planador. “A rua no ar” a cada piso; os elevadores; sobe-se; chega-se na garagem, situada sob uma estrada; uma rampa de partida; do lado, leva-o, com o seu carro, até à auto-estrada. Ali, a cem quilómetros por hora, a caminho do escritório, da cidade, do interior, do campo, das florestas ou das montanhas.

Pode-se imaginar que, em certos lugares importantes, sejam as torres dos montacargas, dos elevadores, parecidos com os das grandes garagens, desçam os carros até à “cidade”, lá em baixo, no terreno habitual e na rua tradicional ou que de lá, subam-no até à auto-estrada.

Do largo, imaginei a cintura ampla e magnífica dos edifícios, coroados horizontalmente pela auto-estrada, que atinge cada morro e estende a mão de uma baía à outra. O avião está prestes a ficar ciumento; tais liberdades pareciam-lhe reservadas. A cintura dos edifícios apoia-se nos pilotis que mergulham entre os tectos da cidade.

Quando cheguei ao Rio há dois meses e meio, pensara: “É mais fácil encher os tonéis das Danaides do que urbanizar o Rio de Janeiro! Tudo seria absorvido por esta

³¹ Município do estado do Rio de Janeiro.

³² Praia no bairro da Praia Vermelha, na cidade do Rio de Janeiro, entre o morro da Urca e o morro da Babilónia.

paisagem violenta e sublime. O homem deve resignar-se a construir hotéis de turismo. Rio? Cidade de férias! E em Buenos Aires, diante de uma aridez total, da ausência de tudo, deste nada semelhante a um buraco de enorme espaço que parece não poder encostar-se senão na cordilheira dos Andes, pensei para mim: eis aí uma coisa que é feita para suscitar o trabalho do homem, para sublimar as suas concepções, exaltar a sua coragem, provocar actos criadores, despertar o seu orgulho, fazer nascer o civismo. Sobre este nada, tentar construir a cidade do século XX! E tanto pior para o Rio de Janeiro!

Ora, ao largo do Rio retomei o meu caderno de desenhos; desenhei morros, e entre eles, a futura auto-estrada com uma grande cintura arquitectural que a sustenta; e os seus picos, o Pão de Açúcar, o Corcovado, a Gávea, o Gigante Adormecido, ficariam valorizados por esta implacável linha horizontal. Os navios que passavam – edifícios magníficos e móveis dos tempos modernos – achavam lá, suspensa no espaço acima da cidade, uma resposta, uma réplica. O sítio inteiro punha-se a falar, na água, na terra e no ar; falava arquitectura. Este discurso era um poema de geometria humana e de imensa fantasia natural. O olho via alguma coisa, duas coisas: a natureza e o produto do trabalho humano. A cidade anunciava-se pela única linha que é capaz de cantar harmoniosamente com o capricho veemente dos montes: a horizontal.

Senhoras e Senhores, neste ano que passou, os meus passeios atentos, das Pampas³³ a Buenos Aires, à floresta virgem e ao Rio de Janeiro, enraizaram-me fortemente no solo da arquitectura. A arquitectura age por construção espiritual. É a modalidade própria ao espírito que conduz aos longínquos horizontes das grandes soluções. Quando as soluções são grandes e quando a natureza se casa com elas alegremente, mais do que isso, quando a natureza se integra nelas, é então que se está próximo da unidade. E penso que a unidade seja esta etapa para qual se conduz o trabalho incessante e penetrante do espírito.

Vocês estão na América do Sul, num país velho e jovem; vocês são um povo jovem mas as raças são velhas. O vosso destino é o de agir agora. Agirão como latinos, que sabem ordenar, prescrever, apreciar, medir, julgar e sorrir.

Paris, 27 de Janeiro de 1930.

As viagens que Le Corbusier teve oportunidade de fazer de avião, como o próprio aborda no livro com o seu nome, tiveram o seu início em Buenos Aires onde foi convidado para o voo inaugural que ligava as capitais da Argentina e do Paraguai, cruzando o Uruguai e passando na fronteira do Brasil, Argentina e Paraguai. A força da natureza sul-americana ficou bastante marcada na mente do arquitecto, como demonstra a importância dada aos desenhos e escritos produzidos depois destas viagens, defendendo a eficácia das mesmas na abordagem às cidades:

O olhar de pássaro nos tornou capaz de ver nossas cidades e o território que as circunda. Nós sabemos que nossas cidades estão atoladas em indignidades repugnantes, que fazem os homens de mártires, que nos privam das 'coisas

³³ Planície extensa de pastagem localizada no Sul da América do Sul (Rio Grande do Sul e Argentina)

essenciais'. O avião denuncia, o avião denuncia a cidade, denuncia aqueles que controlam a cidade. Por causa do avião, nós agora temos a prova, e o direito de desejarmos alterar as formas de se planejar e construir as cidades. (Le Corbusier apud Moreira, 2008, p. 68) [...] Do avião presenciei espetáculos que poderia chamar de cósmicos. Que convite à meditação! Que evocação das verdades fundamentais de nossa terra. (Le Corbusier apud Moreira, 2008, p. 68)

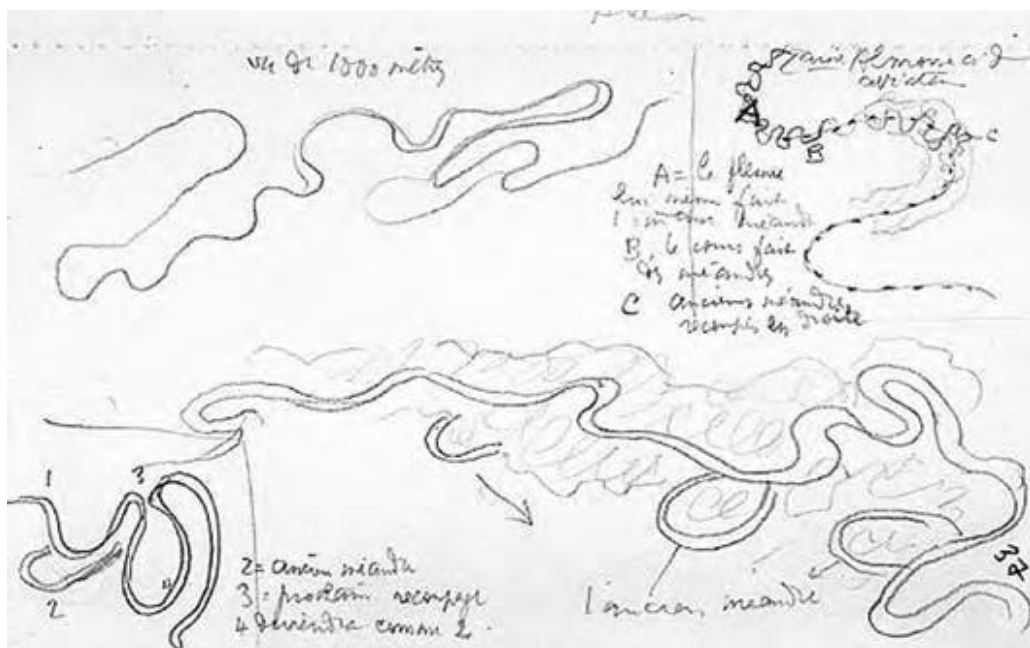


Ilustração 24 – Croquis aéreo do curso dos rios no pampa argentino (Luccas, 2006)

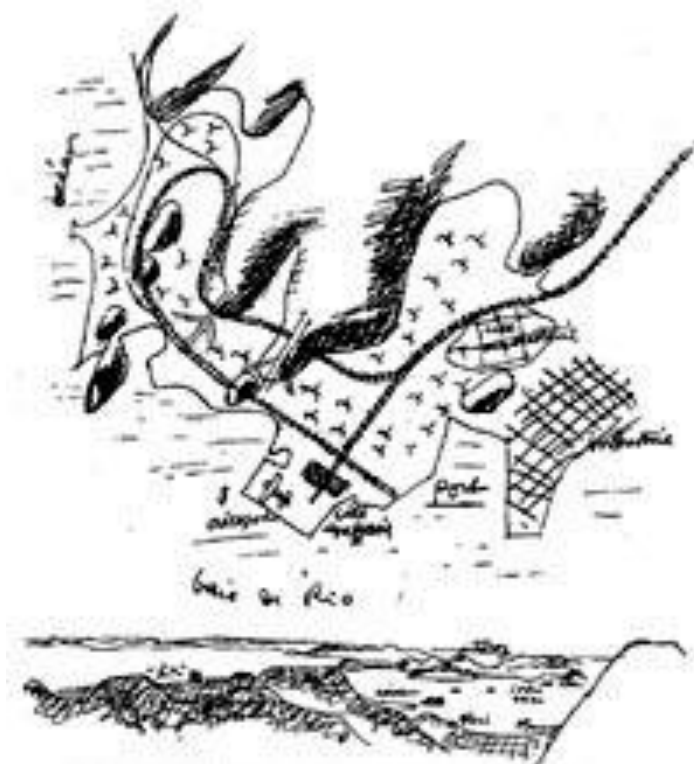


Ilustração 25 – Esboços de Le Corbusier para o Rio de Janeiro (Segre, 2006)

2.7. AS IDEIAS DA PROPOSTA PARA O RIO DE JANEIRO

Esta viagem seria muito importante para Le Corbusier, no sentido em que iria servir para o arquitecto “romper com o academicismo dos seus planos antigos, que incluíam a hierarquização das zonas, um eixo central e um volume tradicional de escala”. (Harris, 1987, p. 22) Exemplo disso são os planos desenhados por Le Corbusier para Montevideú, São Paulo e Buenos Aires, que apesar de serem inovadores na sua forma de encarar a cidade, ainda se encaixam dentro das características que Le Corbusier vinha defendendo até então,

Carecendo de fluidez orgânica, adoptando rigorosos ângulos rectos. O de São Paulo, por exemplo, dividia a cidade em quatro partes iguais e ignorava a existência de morros e montanhas. O de Montevideú invadia a área do porto com uma enorme estrutura em T, ocultando a vista da baía ao resto da cidade. (Harris, 1987, p. 29)

Le Corbusier teve a oportunidade de sobrevoar o Rio de Janeiro, podendo observar as características das paisagens brasileiras, “o curso dos rios nesses planaltos sem fim ilustra serenamente a implacável consequência da física: a lei da linha de maior inclinação, se tudo for plano, é a vez do comovente teorema do meandro.” (Harris,

1987, p. 33) No seguimento desta admirável observação, o arquitecto, “assegura que o projecto do Rio de Janeiro lhe veio à cabeça durante esse vôo.” (Harris, 1987, p. 33) Onde “subitamente a linha sinuosa assumia uma nova conotação, diferente da que tinha no *Urbanisme*, onde a condenava como um caminho de menor esforço e estrada para lugar nenhum.” (Harris, 1987, p. 33) Esta percepção e mudança de linguagem em relação ao território, dando uma grande importância aos actores intervenientes na paisagem, ao que Le Corbusier chama de meandro tornou-se para este, uma grande inspiração, com directa incidência no Rio de Janeiro:

Uma resposta, um eco, uma réplica. O local falava arquitectura: a água, a terra, o ar. Esse discurso era poema de geometria humana e de imensa fantasia natural. O olho via alguma coisa, duas coisas: a natureza e o produto do trabalho humano. A cidade anunciava-se por uma linha que só ela é capaz de cantar com o capricho veemente a horizontal. (Harris, 1987, p. 33)

Para Elizabeth D. Harris (1987), como defende no seu livro, *Riscos Brasileiros*, “o plano urbanístico do Rio de Janeiro foi um dos primeiros projectos de alojamento para as classes populares do século XX. A sua intenção declarada era substituir as favelas, e, como estas, previa a construção de apartamentos cem metros acima das casas dos ricos, proporcionando a melhor visão possível do mar. O plano possibilitava ainda a Le Corbusier preservar os aspectos positivos das favelas. Entrevistado por ocasião da viagem de 1936 ao Rio, ele resumiu as razões que o levaram a conceber o plano de 1929 e enfatizou a importância do bem-estar psicológico para o homem (perspectiva que absorveria durante a década de 30)”:

A cidade cresceu de forma descomunal, e possui extraordinários recursos paisagísticos. O Meu sonho é permitir que cada um dos habitantes desta capital usufrua dos seus esplendores naturais: o mar, as montanhas... Essa felicidade entrará nas suas casas e nos seus corações. Harris, 1987, p. 34)

Esta estrutura linear de apartamentos, que acompanha o território, começava a quarenta metros do solo de forma a permitir o seu atravessamento sem quaisquer impedimentos e de forma a deixar a cidade que já existia, intacta. Acima dos quarenta metros, o edifício assente em pilotis, erguia-se por mais sessenta metros, em quinze andares, com uma visão de pássaro, tendo o oceano Atlântico à sua frente e nas costas as montanhas que cercam o Rio de Janeiro. Com seis quilómetros de comprimento, tinha a capacidade de alojar cerca de noventa mil pessoas, estipulando para cada uma vinte metros quadrados de área útil. No topo do edifício, estava uma estrada que ligava as extremidades da cidade, resolvendo um dos maiores problemas

da cidade, que ainda hoje existe, a desorganização dos conjuntos habitacionais e “os obstáculos à circulação impostos pela topografia.” (Moreira, 2008, p.65) O acesso dos carros ao longo da estrutura era feito através de um sistema de elevadores. O canto comercial desenhado por Le Corbusier previa três edifícios na orla da área central da cidade e avançava pela baía sendo esta a única semelhança com os outros planos para a América do Sul. Le Corbusier através deste plano procura também colmatar as diferenças sociais, produzindo as habitações para os vários tipos de extractos sociais.

O lado Humano da arquitectura socialmente consciente de Le Corbusier cortuma ser superestimado; entretanto, é mais do que óbvio a sua defesa das casas populares para todos. Em 1929, o Rio de Janeiro tinha cerca de quarenta mil pobres, com um crescimento potencial de noventa mil a cada geração. Le Corbusier tinha previsto o problema “arquitectura ou revolução” em *Vers une Architecture*. Percebia que a tecnologia do século XX precisava de ser partilhada com todos. (Harris, 1987, p. 35)

Le Corbusier diz ainda que, “essa estrutura curva e elegante estaria intimamente associada à paisagem, cruzando colinas, trocando as montanhas, entrando na baía e ligando todos os pontos da cidade. A cidade foi reduzida a um edifício que procurava competir com a natureza, tornar-se evidente na topografia. Um dos ramos até entraria na baía para atingir Niterói. [...] Dessa estrutura, a cidade seria convertida numa paisagem admirável, e qualquer um poderia desfrutar dos esplendores naturais, o mar, o céu, as montanhas, enfim, sentir a topografia como num filme” (Moreira, 2008, p.66):

Pensemos na qualidade, no valor desta área conquistada ao ar, dentro da cidade: na nossa frente o mar, a baía, as mais bonitas baías do mundo, o oceano, este espectáculo mágico que tanto nos afecta... atrás as montanhas nas quais nascem as mais lindas florestas, a encantadora silhueta dos picos. *Os immeublesvillas?...* São apartamentos com serviços, jardineiras fachadas de vidro, tudo isto bem no alto. É como se fossem o ninho de uma ave. Uma rua elevada em cada andar, com os elevadores, sobe-se para a garagem, localizada logo abaixo da auto-estrada; uma rampa de saída, ao lado leva-o de carro até ao limite da auto-estrada. Ali, a 100 quilómetros por hora, vai-se para o seu escritório na cidade ou para o campo, para as florestas ou planaltos... Do alto, do mar, imaginei uma cintura ampla a magnífica dos edifícios, coroada horizontalmente pela auto-estrada, que atinge cada morro e estende a mão de uma baía a outra. O avião está prestes a ficar ciumento, pois tais liberdades pareciam ser-lhe reservadas. (Moreira, 2008, p.66-67)

Fernando Diniz Moreira, autor da tese de Doutoramento *Le Corbusier na terra das “Serpentes Gigantes”*: *Sobre paisagem e arquitectura moderna*, defende que as “sínteses de arquitectura, urbanismo e paisagem, estes esboços inauguraram para Le Corbusier uma nova era de investigação. Apesar de terem influenciado arquitectos

brasileiros nos anos subsequentes, como o Pedregulho e a Gávea de Affonso Eduardo Reidy confirmam, esses croquis parecem ter tido pouco impacto naquele momento para o público local. Essa viagem foi muito mais importante para Le Corbusier do que para os brasileiros e a sua importância pode ser sintetizada em três aspectos: o impacto proporcionado pela visão do alto, o encontro poético com a topografia e a cidade do Rio de Janeiro, e a observação dos sul-americanos no seu território.” (Moreira, 2008 p. 65-66)

3. ARQUITECTURA MODERNISTA NO BRASIL

3.1. A CHEGADA DE UMA NOVA LINGUAGEM

A Semana de Arte Modernista de 1922 foi o ponto de partida para o desenvolvimento do movimento moderno no Brasil. Juntou várias personalidades do mundo das artes com o objectivo de promover uma nova reforma do mundo cultural no Brasil, que tradava a acompanhar a Europa nas novas vanguardas. No caso da arquitectura, apesar de não ter proporcionado as mudanças desejadas, veio a abrir caminho para uma maior atenção e abertura de todos os intervenientes que aos poucos se viria a revelar de extrema importância. Abertura esta, que foi muito importante para a chegada e reintegração de Le Corbusier na sua segunda visita ao Brasil.

Muito antes da chegada do governo de Vargas, em 1930, apareceram no Brasil os primeiros ensaios de arquitectura moderna. De início modesto, coincidindo o movimento com uma verdadeira febre de construções, generalizou-se rapidamente. Quase que da noite para o dia, mudaram-se as feições de grandes cidades como o Rio de Janeiro e São Paulo, onde a novidade tivera a aceitação mais entusiástica. (Goodwin, 1943, p. 81)

No início do século XX, a América Latina passava por graves crises sociais e políticas, a ditadura de Vargas no Brasil entre 1930 e 1945, a revolução socialista no México em 1910 e o regime de Perón na Argentina a partir de 1945, e esta “consciência nacional” (Harris, 1987, p. 46) criada pelos vários regimes instaurados, levou os artistas a “exprimirem o nacionalismo e o individualismo em oposição ao domínio europeu.” (Harris, 1987, p. 46) Beneficiou-se assim, de uma forma de arte mais fechada, que passou a procurar uma “expressão local [...] fosse ela, na origem neocolonial, primitiva, moderna ou autóctone.” (Harris, 1987, p. 46) Sendo este o grande objectivo da Semana de Arte Moderna, que “simbolicamente, marcava a independência da influência artística europeia.” (Harris, 1987, p. 46) O que foi importante, para se poderem libertar do neoclássico, que ainda fazia parte do ensino praticado na Escola de Belas Artes, revendo assim uma forma de pensar a arte e a arquitectura para então estarem preparados a receber o modernismo internacional.

A gestação da arquitectura moderna brasileira nesse ambiente, perseguindo a consolidação de uma ambicionada identidade cultural nacional que montava da década anterior, daquele período de efervescência intelectual no qual os habitantes de São Paulo assumiam a vanguarda através da Semana de Arte Moderna de 1922, de

Manifestos como o Pau-Brasil³⁴ e o Antropofágico³⁵, da produção pioneira de uma arte moderna e um modernismo literário tipicamente brasileiros e que se discutia na Capital da República a adopção do neocolonial como estilo representativo do País. (Luccas, 2005)

Mas a procura de um estilo nacional, preponderantemente funcional e baseado em necessidades locais não persistiu, recorrendo-se assim à aproximação dos protótipos europeus e descurando as condições ambientais.

A Semana de Arte Moderna foi muito importante, “despertando o interesse do público pelas artes e dando aos artistas novo alento [...]. Criou uma atmosfera positiva para o incremento da arte e arquitectura modernas no país.” (Carvalho, 1964)

É inevitável falar de Le Corbusier no que diz respeito ao Movimento Moderno e, como defende Benjamim Araújo Carvalho, este distingue-se “preponderantemente na divulgação da Arquitectura Moderna”, vindo a influenciar também os jovens arquitectos brasileiros:

Não foram somente esses factos – bem se vê – que imprimiram à arquitectura um rumo inédito.

O aparecimento no seu cenário, de um homem verdadeiramente genial, haveria de concorrer para que se desse à arte de construir “sob o signo da beleza” uma direcção sui generis. Esse homem nasceu na Suíça francesa e chama-se Charles Eduard Jeanneret, mais conhecido por Le Corbusier; é arquitecto, pintor, escultor e escritor.

Dotado de uma inteligência e subtilidade excepcionais, teve a clarividência que assinala os génios, tendo sido um dos primeiros que percebeu rapidamente, o sentido para o qual fatalmente caminharia a arquitectura, na sua marcha acelerada.

Lutou com todas as suas forças, contra qualquer “neoclassicismo” que pudesse eventualmente surgir, e escreveu com rara precisão e fina poesia, que se aliavam a um entusiasmo e persistências dignos de nota, uma doutrina nova – pelo menos naquele tempo e para a grande maioria dos arquitectos – uma forma de conceber e projectar os edifícios, exactamente de acordo com o estágio social e, com os materiais que uma indústria célere e de produção em massa oferecia ao homem.” (Carvalho, 1964)

³⁴Manifesto da Poesia Pau-Brasil é um manifesto escrito pelo escritor brasileiro Oswald de Andrade, onde apresenta as noções estéticas que iriam direccionar o seu trabalho na poesia, e ainda, o de outros modernistas brasileiros, influenciando também a escrita de poetas estrangeiros, como o francês Blaise Cendrars.

³⁵ Manifesto Literário escrito por Oswald de Andrade, principal agitador cultural do início do Modernismo brasileiro, o qual fundamentou a Antropofagia. Foi lido em 1928 para os seus amigos na casa de Mário de Andrade e mais tarde publicado na Revista de Antropofagia, a qual Oswald ajudou a fundar com Raul Bopp e António de Alcântara Machado. Escrito em prosa poética à moda de “Uma Estação no Inferno” de Rimbaud, o Manifesto Antropófago possui um teor mais político que o anterior manifesto de Oswald, o da Poesia Pau-Brasil, que defendia a criação de uma poesia brasileira de exportação. O segundo manifesto de Oswald reafirma os valores do anterior, incentivando o uso de uma “língua literária” “não-catequizada”.

Mesmo antes da chegada de Le Corbusier ao Brasil, as suas ideias já marcavam presença no seio da arquitectura, como foi o exemplo de Warchavchik³⁶, que em 1925 escreveu um manifesto: “Acerca da Arquitectura Moderna”³⁷, apresentando as suas ideias sobre a “arquitectura funcional”, artigo este que foi pioneiro no Brasil e onde o “autor citava a “máquina para se morar” de Le Corbusier, discutindo a beleza estética do automóvel.” (Harris, 1987, p. 47)

A França influenciou sempre grandemente na cultura brasileira, já no campo da educação, já no da literatura, já no da ciência e das artes. As ideias revolucionárias do grande arquitecto franco-suiço Le Corbusier foram recebidas com simpatia especial pelos jovens arquitectos brasileiros. E os seus ensinamentos colocaram-se em prática com um brilho particular no Ministério da Educação e outras obras em Belo Horizonte.

Através das viagens ao estrangeiro e especialmente pelas publicações especializadas, o Brasil familiarizou-se logo com todas as minúcias da arquitectura moderna da Europa, não apenas de França, mas ainda a da Alemanha e da Itália. Os exteriores muito simples do projecto da escola Normal da cidade da Baía, por exemplo, são de inspiração germânica, ao passo que muitos edifícios de São Paulo atraíam a influência italiana de um moderno mais pesado e mais pretensioso. Certo número de arquitectos é mesmo de origem estrangeira, tendo ido para o Brasil já formados, prontos a aplicar ideias e princípios que traziam. Dos Estados Unidos, muito pouco de teoria arquitectónica foi aproveitada. Em compensação, muita da prática adoptou-se, como as instalações sanitárias, de iluminação moderna, o arranha-céus, os elevadores que o tornaram possível. E foram justamente os arranha-céus que mudaram a fisionomia do centro do Rio e de São Paulo e ainda das praias cariocas onde se elevou para mais de quatro vezes a altura dos edifícios que os circundam. (Goodwin, 1943, p. 81)

Entretanto também Rino Levi³⁸, mais um jovem arquitecto, que fez a sua formação em Itália, aproveitou a sua experiência na Europa para de uma forma teórica, “expor o que acontecia na Europa em termos da arquitectura moderna, relacionando-a com o urbanismo.” (Harris, 1987, p. 47) Na mesma altura, Gropius³⁹ abordava o

³⁶ Gregori I. Warchavchik nasceu em Odessa, a 2 de abril de 1896. Foi um dos principais nomes da primeira geração de arquitectos modernistas do Brasil. Chegou ao Brasil em 1923, tendo-se naturalizado como brasileiro entre 1927 e 1928. Projetou e construiu para si aquela que foi considerada a primeira residência moderna do país. Morreu em São Paulo, a 27 de Julho de 1972.

³⁷ O artigo de Warchavchik, “Acerca da Arquitectura Moderna”, foi inicialmente publicado no jornal italiano *Il Piccolo*, a 14 de Junho de 1925, no *Correio da Manhã* do Rio de Janeiro, sob o título “Acerca da Arquitectura Moderna”. FERRAZ, Geraldo. Warchavchik e a introdução da Nova Arquitectura no Brasil: 1925 a 1940, São Paulo, Museu de Arte de São Paulo, 1965, p. 20-40.

³⁸ Rino Levi nasceu em São Paulo, a 31 de Dezembro de 1901. Arquitecto brasileiro, representante da chamada escola paulista de arquitectura moderna. Foi fundador do escritório Rino Levi Arquitectos Associados. Morreu na Bahia, a 29 de setembro de 1965.

³⁹ Arquitecto alemão, nasceu em Berlim, a 18 de maio de 1883. Considerado um dos principais nomes da arquitectura do século XX, tendo sido fundador da Bauhaus, escola que foi um marco no design, arquitectura e arte moderna e director do curso de arquitectura da Universidade de Harvard. Gropius iniciou sua carreira na Alemanha, o seu país natal, mas com a ascensão do nazismo na década de 1930,

desenvolvimento da arquitectura moderna em toda a Europa através da publicação Internationale Architecture. Em 1925, enquanto a teoria ia chegando pontualmente à América do Sul e se iam fazendo tímidas aproximações à arquitectura moderna, na Europa estes conceitos já estavam bem marcados.

O problema de introduzir a arquitectura moderna no Brasil, em 1929, não se restringia simplesmente em alterar perspectivas pessoais ou atitudes tradicionais perante a arte: era preciso criar toda uma infra-estrutura industrial que sustentasse os novos métodos de construção. Depois de 1925 e antes da chegada de Le Corbusier em 1929, pouca coisa se fizera. (Harris, 1987, p. 48)

Esta dificuldade em obter os materiais associados às novas técnicas, foi mais um motivo para o atraso registado na alteração de mentalidade ao nível da criação arquitectónica no Brasil. Mas talvez pela consciência disso tendo em vista uma oportunidade de trabalho, surgiram nesta altura vários engenheiros inovadores que promoveram o uso do betão armado. São criadas as primeiras empresas de betão armado, de que foi pioneiro um estudante chamado Hennebique, R. Riedlinger⁴⁰. Nos anos 30, o predomínio do betão armado carecia de uma forma de pensar e de produção ao nível da arquitectura que possibilitasse o seu uso e o melhor aproveitamento da sua plasticidade, esta fase coincidiu com o aparecimento de Le Corbusier para encurtar essa distância entre material e execução.

Mas, mesmo com estas adversidades, a A Semana de Arte e Arquitectura foi o ponto de viragem, para uma arquitectura moderna.

A Semana de Arquitectura e Arte criou uma atmosfera positiva para o incremento da arte e da arquitectura moderna no país. Mas as ideias avançadas da Europa só se institucionalizaram quando Lúcio Costa foi nomeado director da Escola Nacional de Belas-Artes." (Harris, 1987, p. 49)

Contagiado pelo clima nacionalista, Lúcio Costa associa-se ao pensamento intelectual e político presente, propondo uma arquitectura moderna brasileira sob a unidade da teoria de uma expressão nativa, a qual se mostrou mais ampla e complexa do que ele supunha; estabelecendo gradualmente a teoria que procurava dar sustentação à produção exótica da Escola Nacional de Belas Artes. (Luccas, 2005)

Para os arquitectos brasileiros, os princípios criados por Le Corbusier tiveram um impacto bastante assinalável, como defende Argan quando diz que a opção pela orientação corbusiana,

emigrou para os Estados Unidos e lá desenvolveu a maior parte de sua obra. Morreu em Boston, a 5 de Julho de 1969.

⁴⁰ Cidadão Alemão, técnico de nível médio, fundou no Rio de Janeiro, em 1912, a Companhia Construtora de Concreto Armado.

Para os arquitectos brasileiros, foi uma referência e que após o terem escolhido como exemplo aquele que julgavam ser o mais tipicamente “europeu” de todos os expoentes do movimento moderno, o tenham tomado como guia para o desenvolvimento de um amplo e indubitavelmente coerente programa construtivo. (Argan apud Xavier, 1987, p.171)

Também foram muito importantes os cinco pontos criados e defendidos por Le Corbusier na Carta de Atenas,

Baseado no princípio proclamado pela Carta de Atenas, em que os materiais do urbanismo são o sol, o espaço e a natureza, Le Corbusier defende:

Implantação da habitação em zonas verdes, escolhidas pelo seu assoalhamento, próximo da água, dos campos e dos locais onde se pratique desporto;

Implantação das indústrias de transformação em zonas verdes, escolhidas pela sua situação, orientação e em contacto com as vias de comunicação;

Desporto, próximo dos alojamentos, assim como cinemas, salas de concerto e conferências, bibliotecas, etc.;

A habitação e local de trabalho seriam situados, uma em relação ao outro e ligados entre si por caminhos, propositadamente feitos com esse fim, que acolheriam os peões a 4 quilómetros à hora;

Fábricas Verdes. Entende-se por Fábricas Verdes uma concepção nova dos locais de trabalho, fundamentalmente na segurança física e moral do operário. (ODAM, Organização Dos Arquitectos Modernos Porto. p. 37)

Estando o Brasil a passar por momentos politicamente delicados, e apesar das referências europeias, as pessoas envolvidas na produção de arquitectura, foram adaptando e criando rapidamente um estilo próprio e moderno no Brasil.

Embora os primeiros ímpetus modernos tenham chegado por importação, rapidamente o Brasil achou um caminho próprio. A sua grande contribuição para uma nova arquitectura está nas inovações destinadas a evitar o calor e os reflexos luminosos em superfícies de vidro, através de quebra-luzes externos, especiais. Tendo que receber de chapa o rude sol das tardes de Verão, os grandes edifícios em geral, ficam como um forno, dada a protecção insuficiente das suas janelas de folha semi-cerradas. As oficinas modestas então têm que escolher uma, entre duas alternativas: ou assar-se ou proteger-se escassamente através de toldos ou venezianas, protecções fracas, porque não evitam os reflexos de sol nos vidros. E é curioso verificar como os brasileiros fizeram face ao importantíssimo problema.

Já, em 1933, Le Corbusier recomendava o uso de quebra-luzes móveis, que viriam a ser usados no projecto no Ministério da Saúde e Educação.

Em mais nenhum caso, estas peças foram tão bem empregues do que no Ministério da Saúde e Educação, do Rio de Janeiro. (Goodwin, 1943, p. 81)

O plano que Le Corbusier apresenta para o Rio de Janeiro, afasta-se fisicamente da cidade existente, onde o passado e o presente se sobrepõem. Representou três planos para a cidade, começando em 1929, depois de sobrevoar o Rio de Janeiro, seguiu-se depois um segundo já em Paris, em 1930, que seria um consequente processo e por fim, um terceiro, em 1936, que coincidiu com a sua segunda visita ao Rio de Janeiro.

Nos três projetos, a base é uma autoestrada, localizada a 100 metros do solo, que atravessa a cidade, saltando obstáculos, contornando barreiras ou rompendo bloqueios. A grande autoestrada une os principais pontos da cidade, a Zona Norte à Zona Sul, o Centro a Niterói, do outro lado da baía. Nos três projetos, são resolvidos os problemas de circulação e também de habitação, com a criação de edifícios onde são projetadas habitações até 30 metros sobre o solo, sob a autoestrada. (Pinheiro, 2010)

Para além de Le Corbusier, Alfred Agache⁴¹ esteve igualmente ligado a conferências e ao urbanismo no Brasil, tendo mesmo realizado vários planos para cidades como o Rio de Janeiro, Recife, Porto Alegre e Curitiba entre 1940 e 1960 e segundo Eloísa Petti Pinheiro (2010),

É importante destacar a influência diversa desses dois arquitetos, Agache e Le Corbusier, sobre os arquitetos brasileiros. Enquanto os longos estudos de Agache, detalhados e ambiciosos, não os empolgam, os croquis de Le Corbusier têm uma grande repercussão entre os arquitetos e urbanistas locais. Na opinião de Yves Bruand (1981, p. 336), mesmo com uma visão superada, Agache prepara os brasileiros para a nova disciplina, o que facilita a assimilação das ideias de Le Corbusier.

O que identificamos, no período entre as décadas de 1920 e 1940, é o embate entre a visão academicista, por exemplo Alfred Agache e seu projeto para o Rio de Janeiro, e os novos paradigmas modernistas, representado pelas influências de Le Corbusier, nas cidades do Rio de Janeiro, Montevidéu, Buenos Aires e Santiago do Chile. É um momento de transição entre as formas de pensar a cidade e o urbanismo, quando ainda são encontrados resquícios da tradição *Beaux-Arts* e do academicismo nos projetos apresentados no continente, em busca da cidade ideal.

Contudo, foi com Lúcio Costa, através do edifício do Ministério da Educação e Saúde onde ocorreu o seu primeiro contacto físico com as ideias lançadas por Le Corbusier

41 Alfred Hubert Donat Agache, mais conhecido como Alfred Agache ou Alfredo Agache, nasceu em 1875. Arquitecto francês, destacou-se por ter elaborado o plano de urbanização de algumas cidades brasileiras como o Rio de Janeiro, o Recife, Porto Alegre e Curitiba nas décadas de 1940 e 1950, projecto financiado pela ditadura de Getúlio Vargas e em função do fim deste regime, em 1945, muito do que foi proposto por Agache não veio a acontecer. Agache foi também um dos fundadores da Sociedade Francesa de Urbanistas. Morreu em Paris, em 1959.

nas suas visitas ao Brasil e com as premissas de um Movimento Moderno, já instalado na Europa, que a arquitectura moderna se revela conforme comprova Benjamin de Araújo Carvalho (1964), ao defender que “o marco definitivo da nova arquitectura, que se haveria de revelar igualmente, apenas construído, padrão internacional e onde a doutrina e as soluções preconizadas por Le Corbusier tomaram corpo na sua forma monumental pela primeira vez, foi, sem dúvida, o edifício construído pelo Ministro Gustavo Capanema⁴² para a sede do novo ministério.”

“Lúcio Costa esclarece tratar-se de uma obra destinada a figurar [...] na história geral das belas-artes como marco definitivo de um novo e fecundo ciclo da arte imemorial de construir. Foi, efetivamente, neste edifício onde pela primeira vez se conseguiu dar corpo, em obra de tamanho vulto, levada a cabo com esmero de acabamento e pureza integral de concepção, às ideias-mestras porque, já faz um quarto de século, o gênio criador de Le Corbusier se vem batendo com a paixão, o destemor e a fé de um verdadeiro cruzado. De todas as sementes por ele generosamente lançadas aos quatro cantos do mundo [...] foi esta, deixada aqui [...] a única, afinal, que de fato vingou” (dos Santos, 2014)

3.1.1. LÚCIO COSTA E OS JOVENS ARQUITECTOS BRASILEIROS INFLUENCIADOS POR LE CORBUSIER

Lúcio Costa nasceu em Toulon, França, em 1902, viveu em Inglaterra e Suíça antes de chegar ao Rio de Janeiro para se formar em arquitectura na Escola de Belas Artes. Em 1936, assumiu a direcção da Escola de Belas Artes, reformulando-a. Foi também professor de Oscar Niemeyer. Tendo sido um dos principais responsáveis pelo projecto da sede do Ministério da Educação e Saúde.

Com base em ideias originais de Le Corbusier para outro lugar, “motivado pela consulta prévia, a pedido pelos arquitectos responsáveis pela obra, tanto o projecto como a construção do actual edifício, desde o primeiro esboço até à definitiva conclusão, foram levados a cabo sem a mínima assistência do mestre, como espontânea contribuição nativa para a pública consagração dos princípios com que sempre se debateu.” (Carvalho, 1964)

Chamado hoje de Palácio Gustavo Capanema, nome em homenagem ao ministro de Getulio Vargas que desempenhou papel fundamental na contratação dos arquitectos da cidade, na vinda de Le Corbusier ao Brasil e na viabilização do projecto, foi uma obra que se iniciou em 1937 e terminou em 1942. Situa-se na Avenida Graça Aranha

⁴² (1900-1985) Ministro da Educação do Brasil entre 1934 e 1945

na cidade do Rio de Janeiro. Teve como principais protagonistas uma equipa de então jovens arquitectos composta por Lúcio Costa (1902-1998), Carlos Leão (1906-1983), Oscar Niemeyer Soares Filho (1907-2012), Affonso Eduardo Reidy (1909-1964), Ernani Vasconcellos (1912-1989) e Jorge Machado Moreira (1904-1992), tendo como consultor Le Corbusier. Aos arquitectos juntaram-se ainda Roberto Burle Marx (1909-1994), responsável pelo projeto das áreas verdes, o artista plástico Cândido Portinari (1903-1962), que desenhou os azulejos e executou as pinturas murais, Bruno Giorgi (1905-1993), Jacques Lipchitz (1891-1973), Adriana Janacópulos (1897-1978), e Celso António (1896-1994), responsáveis pelas inúmeras esculturas que povoam o edifício, além do engenheiro Emílio Baungart, responsável pelos cálculos estruturais.

“No caso do edifício do Ministério da Educação e Saúde, predominou a interpretação dos “cinco pontos” de Le Corbusier, a liberdade compositiva do conjunto e a sua adequação ao clima tropical.” (Segre et al., 2006)



Ilustração 26 – Fachada Norte do edifício do Ministério da Educação e Saúde (Imgrum, 2016)

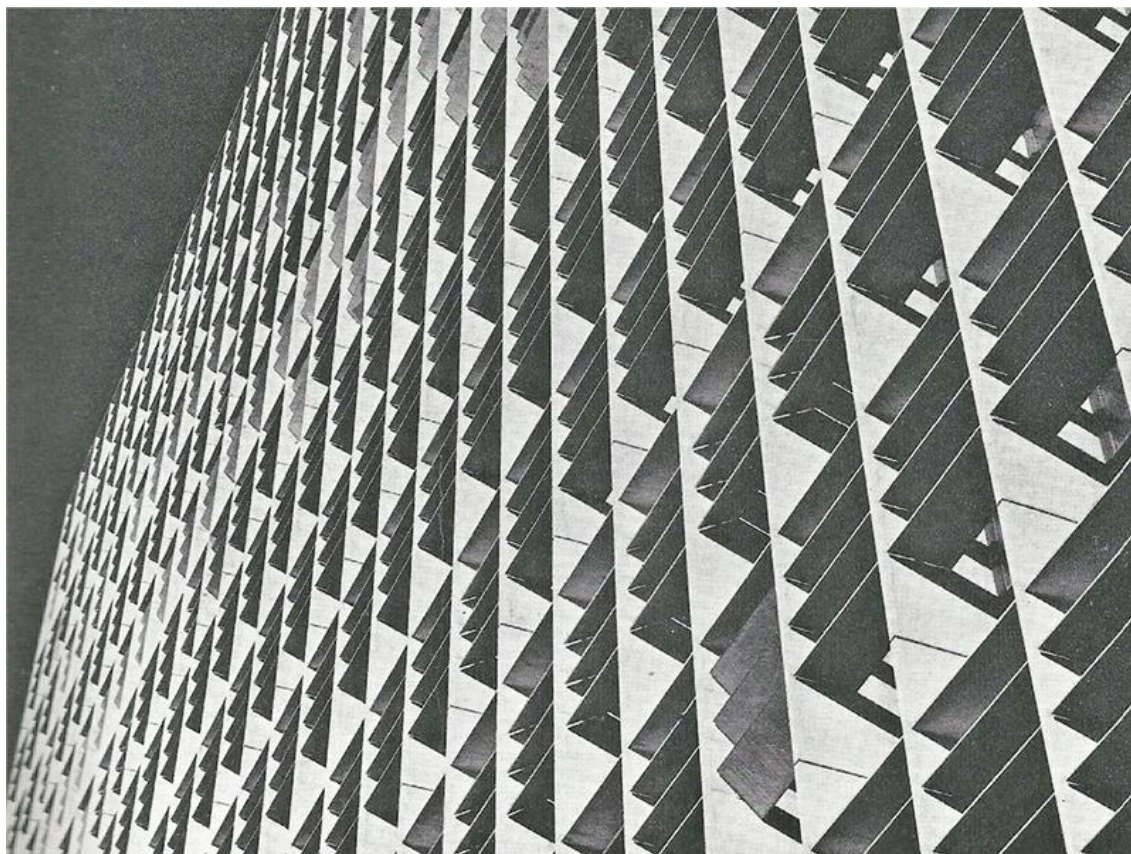


Ilustração 27 – Brises do Ministério da Educação e Saúde (Scottá, 2015)

O início da construção do Ministério da Educação e Saúde, não foi fácil e deparou-se com algumas dificuldades de ordem económica e política que marcaram o governo de Getúlio Vargas, que coincidiram com a Segunda Guerra mundial e pelos embates culturais que fizera da obra do Ministério da Educação e Saúde um campo privilegiado para a medição de forças entre a tradição académica e as vanguardas artísticas, ambas em confronto desde cerca de 1920 no Brasil. O início do concurso que antevia o projecto e execução foi em 1935, que, apesar de ter sido anulado posteriormente, “continuou com a nomeação dos arquitectos e artistas modernos e com a vinda de Le Corbusier ao Rio de Janeiro em 1936, e ainda com o lançamento da pedra fundamental do edifício em Abril de 1937, terminando com a inauguração oficial a 3 de Outubro de 1945.” (dos Santos, 2014)

O Ministério da Educação e Saúde é constituído por dois volumes que se interceptam perpendicularmente, um com 105 metros de comprimento, 26 metros de largura e 12 metros de altura onde está inserido o auditório e as salas de exibição em que as paredes são de azulejo branco e azul. O volume vertical com 78 metros de altura, 73

metros de comprimento, e 21 metros de largura. Os dois volumes apresentam grandes áreas abertas possíveis pelo uso de pilotis, que separam as áreas fechadas do pavimento térreo. Configura-se um T, formado por volumes fechados nas três pontas e no ponto de cruzamento separados pelas áreas abertas e fluidas dos pilotis.

O volume vertical encosta-se sobre o horizontal, altura essa que é vencida pelo volume e pelos pilotis. Cada edifício apresenta uma modulação diferente de pilares. Os pilares da lâmina vertical medem um metro de diâmetro, estão dispostos em três eixos longitudinais distanciados nove metros entre eles e em eixos transversais distanciados seis metros. Os pilares da barra horizontal medem setenta centímetros de diâmetro e estão dispostos em quatro eixos longitudinais.

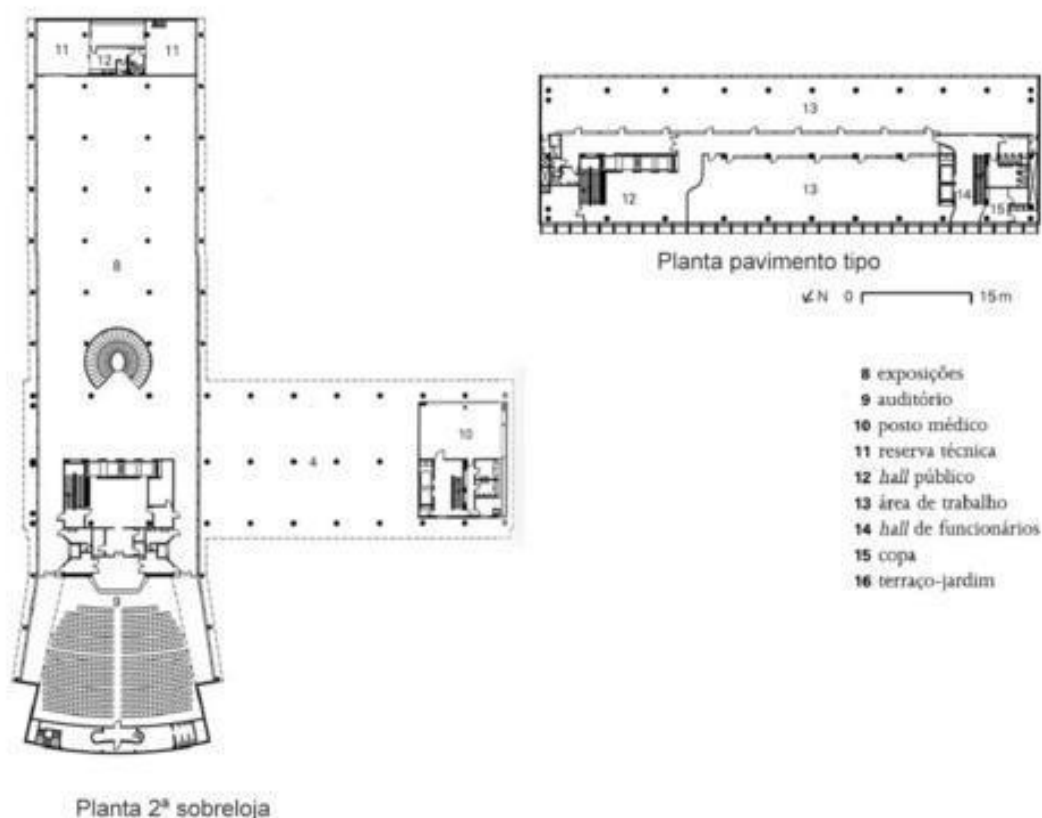


Ilustração 28 – Plantas do edifício do Ministério da Educação e Saúde Pública, 1937 (A cidade branca, 2016)

Os alçados laterais do edifício não têm qualquer vão, a ligação com exterior é feita somente através dos alçados norte e sul, que são iguais e inteiramente de vidro. A fachada norte diferencia-se da fachada sul pelo uso de uma estrutura reticular ortogonal de betão com um metro de espessura. Cada módulo da retícula sustenta

três vãos horizontais de fibrocimento pintados de azul, posicionados na parte superior do módulo, deixando um espaço livre abaixo. Os vãos medem cinquenta centímetros de largura e estão distanciados outros cinquenta centímetros da fachada de vidro do edifício.

“Em mais nenhum caso, estas peças foram tão bem empregues do que no Ministério da Saúde e Educação, do Rio de Janeiro. O lado Sul, mais fresco por ser menos exposto ficou isento da utilização na sua fachada deste tipo de protecção, visto que o sol no Brasil vem de norte, é nesse alçado que espessas lages de betão armado se estendem cerca de um metro e meio para além da frente do vão.

“Semelhantes saliências verticais, separadas por pouco mais de metro e meio uma da outra, desenham a fachada, dando-lhe uma imagem de um gigantesco gradeamento. A parte superior de cada faixa vertical mostra três peças que horizontais de amianto, que protegem a fachada, os três reguladores por uma só manivela, ao lado da parede. Essas peças, pintadas de azul, podem mover-se de acordo com o sol, permitindo, porém, bastante entrada de ar, ao mesmo tempo que quebram toda a luz directa e qualquer reflexo, sem prejuízo da iluminação. Cada um desses pequenos planos azuis desloca-se em diversos ângulos nas diferentes partes do edifício, favorecendo assim uma agradável entrada de luz e sombra.” (Goodwin, 1943, p. 81)

São erguidas assim duas caixas assentes em pilotis por forma a possibilitar o seu atravessamento sem quaisquer dificuldades, com molduras em betão armado permitindo os seus alçados inteiramente em vidro, sem qualquer ruptura entre materiais estruturais, com composições interiores com bastante espaço dando valor à planta livre que Le Corbusier tanto referenciou.

“Aí estão, as linhas gerais, os factores que concorreram para a inauguração de uma nova maneira de se projectar e construir um novo escalão de arte, que não obstante as suas características eminentemente técnicas não perdeu sequer por um momento, a intenção plástica, o desejo de criar e erigir novas formas, que de facto vão, surgindo e espraiando-se pelo mundo com um sentido de universalidade mais amplo, que lhe imprimem os rápidos meios de transporte e comunicação de hoje.(Carvalho, 1964, p. 299)



Ilustração 29 – Antigo edifício do Ministério da Educação e Saúde (Flickr, 2014)

Esta forma de pensar, desenhar e construir, apresenta uma característica muito importante conforme defende Lúcio Costa:

As técnicas construtivas contemporâneas – caracterizadas pela independência das ossaturas em relação às paredes e pelos pisos balanceados, resultando aí a autonomia interna das plantas, de carácter “funcional-fisiológico”, e a autonomia relativa das fachadas, de natureza “plástico-funcional” – tornaram possível pela primeira vez na história da arquitectura, a perfeita fusão daqueles dois conceitos justamente considerados, nunca antes conciliados, por serem contraditórios: a obra, encarada

desde início como um organismo vivo, é de facto, concebida no todo e realizada no pormenor de modo estritamente funcional, quer dizer, em obediência escrupulosa, às exigências do cálculo, da técnica, do meio e do programa, mas visando sempre igualmente alcançar um apuro plástico ideal, graças à unidade orgânica que a autonomia estrutural facultava e à relativa liberdade no planejar e compor que ele ensaia.

É na fusão desses dois conceitos, quando o jogo das formas livremente delineadas ou geometricamente definidas se processa espontâneo ou intencional ora derramadas ora contidas, que se escondem a sedução e as possibilidades virtuais ilimitadas da arquitectura moderna como doutrina o grande mestre brasileiro. (Carvalho, 1964, p. 299)

Lúcio Costa foi muito importante para o nascimento da Arquitectura Moderna Brasileira, liderou a equipa de arquitectos que estiveram envolvidos no edifício do Ministério da Educação e Saúde e fez a ponte entre eles e Le Corbusier, pelas muitas conversas e mensagens que trocaram.

Foi uma peça fundamental para que as premissas lançadas pelo arquitecto franco-suíço tivessem ainda maior importância e não se deixassem levar pelo tempo, possibilitando que arquitectos como Affonso Reidy, Oscar Niemeyer, Vilanova Artigas, Paulo Mendes da Rocha entre outros, desenvolvessem a Arquitectura Moderna Brasileira com referências europeias, mas adaptada à sua realidade, história, cultura e lugar.

A arquitectura moderna brasileira contrariou uma das utopias perseguidas com fervor pelas vanguardas construtivas: o ideal de a-territorialidade e a-historicidade que supostamente teria originado um Estilo Internacional. Mais do que tentar suplantar diferenças geográficas como clima e mesologia, compartilhou anseios nacionais buscando uma expressão cultural de carácter autóctone.

A partir dos anos 30 ocorria a ampliação daquele restritivo formato inicial proposto, quando surgiam as experiências ditas primitivistas de Le Corbusier revisionista menos iludido com a época maquinista dos anos 20, que enchia a agreste América do Sul numa alternativa promissora à Europa e Estados Unidos combatidos pela crise da Bolsa de Nova York, em 1929, a ampliação das possibilidades que se estendiam às soluções de cunho regional apresentadas por arquitectos como Alvar Aalto e o Marcel Breuer americano, tentando suplantar restrições materiais e técnicas para realizar uma arquitectura moderna. Também não se pode ignorar a pressão sócio-política do período, no qual nacionalismos de diferentes matrizes e reações totalitárias emergiam com muita força na Europa e países como o Brasil.

A gestação da arquitectura moderna brasileira ocorreria nesse ambiente, perseguindo a consolidação de uma ambicionada identidade cultural nacional que montava da década anterior, daquele período de efervescência intelectual no qual os cidadãos de São Paulo tomavam a vanguarda através da Semana de Arte Moderna de 1922, de Manifestos como o Pau-Brasil e Antropofágico, da produção pioneira de uma arte moderna e um modernismo literário tipicamente brasileiros e, discutia-se na Capital da

República a adopção do neocolonial como estilo representativo do País. Contagiado pelo clima nacionalista, Lucio Costa associava-se ao pensamento intelectual e político presente, propondo uma arquitectura moderna brasileira sob a unidade da teoria de uma expressão nativa, a qual logo mostrou-se mais ampla e complexa do que ele supunha, estabelecendo gradualmente características teóricas que procuravam dar sustentação à produção exótica (aos olhos estrangeiros) da escola do Rio de Janeiro, rumo ao êxito internacional. (Luccas, 2005)

Dos jovens arquitectos brasileiros que contribuíram para o desenvolvimento da arquitectura moderna brasileira, destaca-se Affonso Eduardo Reidy, nascido em Paris a 26 de Outubro de 1909, e “é um dos pioneiros da renovação da arquitectura no Brasil, formando com Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, o grupo de proa que colocou a arquitectura moderna brasileira em destaque no cenário internacional.” (Bonduki, 1999) Colaborou com Donat Alfred Agache no Plano Urbanístico do Rio de Janeiro, tendo a sua vida profissional praticamente ligada ao município, onde tem várias obras como arquitecto municipal encarregado de projectos de edifícios públicos, planos urbanísticos e conjuntos residenciais.

Apesar de fortemente influenciado por Le Corbusier, amigo com quem teve ocasião de conviver e com quem se familiarizou através de leituras e trabalhos, por Gropius que o impressionou pela sobriedade formal e ausência do decorativo e, finalmente, por Mies van der Rohe, cujas audaciosas estruturas e pureza tanto admirava, Reidy preservou o seu estilo próprio, resultado da sua personalidade fantasiosa, e do seu culto pela forma e da sua preocupação com a função social da arquitectura e urbanismo. (Bonduki, 1999, p. 11)



Ilustração 30 – Vista aérea do Ministério da Educação e Saúde Pública, Rio de Janeiro. (dos Santos, 2014)

Destaca-se também Oscar Niemeyer, nascido no Rio de Janeiro, a 15 de Dezembro de 1907, morreu com 104 anos de idade. “Oriundo de uma família carioca, conservadora e católica com ascendência germânica, que acompanhou a corte portuguesa, em 1807, na sua mudança para o Rio de Janeiro, Niemeyer viveu uma juventude despreocupada e protegida. Foi estudar arquitectura só tardiamente. No terceiro ano do curso, já casado com Annite Balbo, ofereceu-se pra trabalhar gratuitamente no escritório de Lúcio Costa e Carlos Leão.” (Milheiro, 2012). Terminou o curso pela Escola Nacional de Belas Artes em 1934. Em 1936, integra a comissão criada para definir os planos da sede do Ministério da Educação e Saúde no Rio de Janeiro, com a supervisão do arquitecto Le Corbusier.

De Affonso Eduardo Reidy e de Oscar Niemeyer destacam-se o Conjunto Habitacional de Pedregulho e o Edifício Copan, respectivamente, apresentados como casos de estudo.

3.2. CASOS DE ESTUDO

3.2.1. CONJUNTO HABITACIONAL DE PEDREGULHO

“Foi um dos principais protagonistas da arquitectura moderna brasileira que vislumbrava o seu trabalho como um casamento entre as possibilidades de uma nova arquitectura e a manutenção de valores culturais e naturais pré-existentes. Através dos anos, a conciliação entre estes dois aspectos fortaleceu e definiu sua arquitectura como uma das mais representativas da recente história brasileira.” (da Silva, 2005)

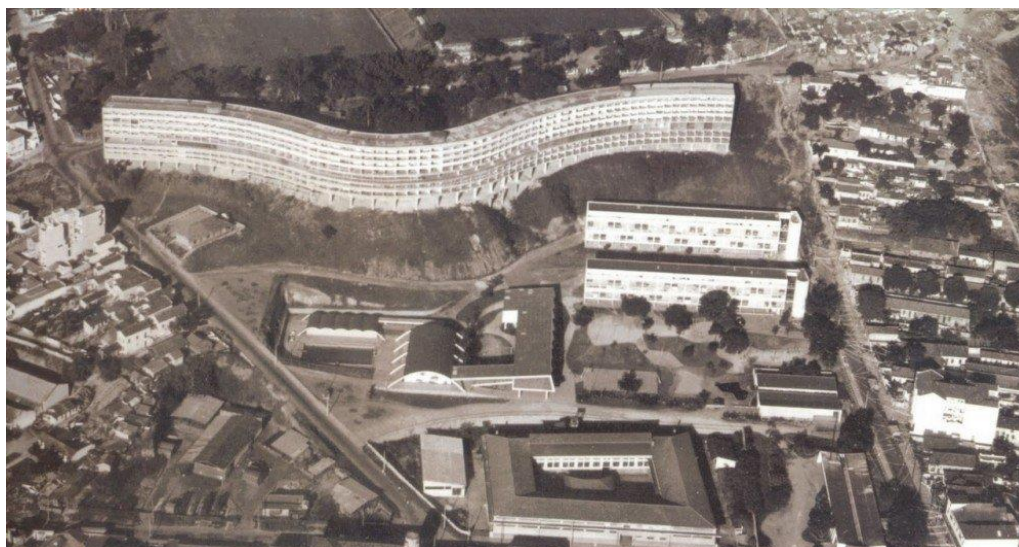


Ilustração 31 – Vista aérea (Plataforma Arquitectura, 2011)



Ilustração 32 – Acesso ao piso de distribuição. (Plataforma Arquitectura, 2011)

O Conjunto Habitacional de Pedregulho, que foi projectado em 1947 pelo arquitecto Affonso Eduardo Reidy, situa-se no bairro de São Cristóvão, na zona norte do Rio de Janeiro. Foi um edifício pensado para a população, mais especificamente para os funcionários públicos da região, sempre com um pensamento humano, social e económico.

Affonso Eduardo Reidy lutava por uma arquitectura social e económica. Toda a sua obra foi realizada nesse sentido. Não se conhece um só projecto seu que não fosse para a comunidade. Não projectou palácios nem prédios suntuosos, pois era consciente da sua responsabilidade social na arquitectura. Foi sempre um arquitecto sóbrio e revolucionário no que fez.

Fizemos juntos duas grandes obras, o Conjunto Habitacional de Pedregulho e o Museu de Arte Moderna. O Pedregulho representou uma nova solução para os problemas habitacionais, na medida em que, auto-suficiente, permitia melhores condições de vida aos moradores. (Arquitetando (d), 2008)



Ilustração 33 – Relação entre os edifícios (Valle, 2015)

O Rio de Janeiro possuía características muito particulares: a sua topografia bastante acentuada em redor de toda a cidade, os problemas urbanos existentes no início do século vinte, tornando o seu desenvolvimento condicionado, e a sua expansão por praias e vales espremido entre as montanhas e o mar. Estas características obrigavam os munícipes a despender várias horas a atravessar a cidade. Aqui começava a proposta lançada em conjunto entre Affonso Reidy e o Município, que procuraram aliviar esses movimentos pendulares e assim aumentar a qualidade de vida das pessoas.

Economia de tempo, dinheiro e de saúde, uma vez que morando junto ao local de trabalho, evitar-se-ão as despesas de deslocação, poder-se-á ter uma alimentação sadia em sua própria casa e dispor do tempo recuperado para o lazer, os contactos sociais, a prática de desporto e intelectual.

Aos poucos começa entre nós a ser compreendido pelo público, em geral, e pelas autoridades, em particular, que a função habitar não se resume à vida dentro de casa. Ela estende-se, também, a actividades externas, compreendendo serviços e instalações complementares, que proporcionem aos habitantes as facilidades necessárias à vida todos os dias. Da mesma maneira como são previstos o abastecimento de água e a iluminação pública, hão-de ser considerados o abastecimento de géneros alimentares, os estabelecimentos de ensino, a assistência médica, as áreas para recreação e a prática de desporto, enfim, todas as instalações, locais e edifícios cuja cuja frequência é imposta pelas necessidades da vida do dia a dia e que devem ficar situados ao alcance imediato dos moradores, evitando

caminhadas inúteis. A ausência dessas facilidades ou a sua imprópria localização, bem como a falta de um serviço organizado de assistência social, muito contribuem para a rápida transformação dos núcleos residenciais em favelas. (Bonduki, 1999, p. 83)

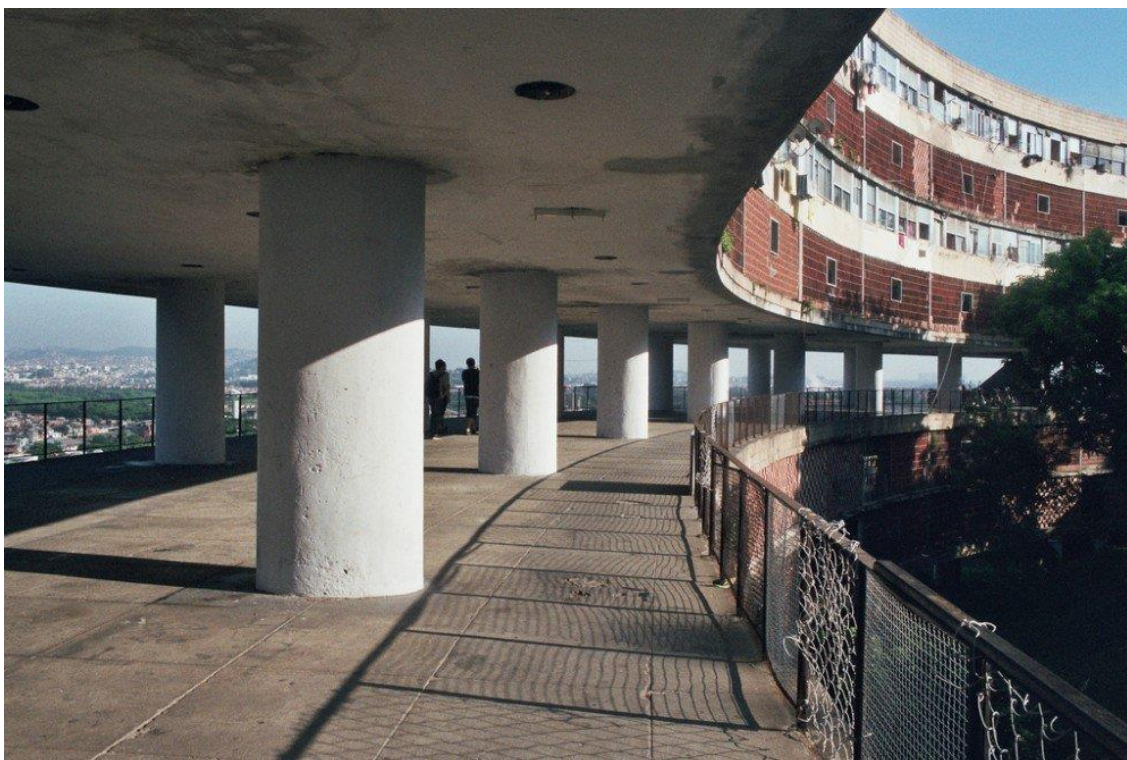


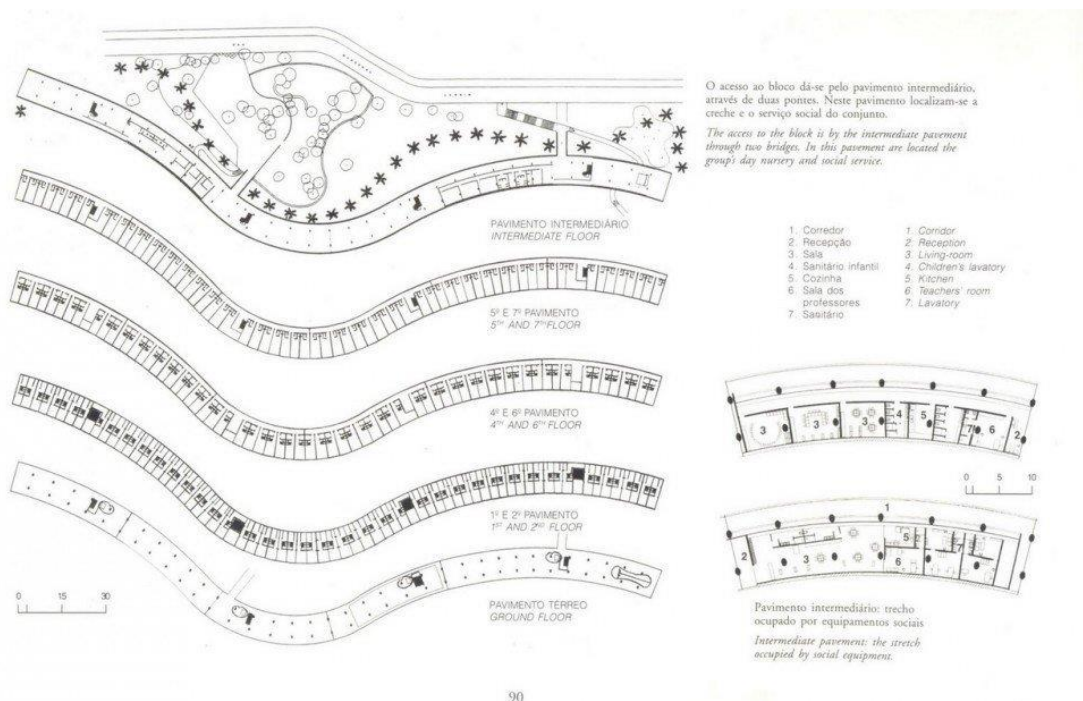
Ilustração 34 – Piso livre e de distribuição (Plataforma Arquitetura, 2011)

Assim, Affonso Reidy, procurou construir um conjunto habitacional, onde se daria maior dignidade e qualidade de vida à classe operária, “servindo como uma espécie de eco do discurso promulgado por parte dos líderes do Movimento Moderno europeu, a partir dos anos 20, em favor de uma habitação social e colectiva.” (da Silva, 2005)

A arquitectura de Affonso Reidy, desenvolvida principalmente para a municipalidade do Rio de Janeiro, dos anos 30 aos 60, com dificuldades constantes e sem possibilidade de controlar a totalidade do problema urbanístico, ampliou os limites do racionalismo explorando as potencialidades plásticas dos sistemas de construção contemporâneos, mas sempre procurando o equilíbrio com as necessidades funcionais e as implicações sociais dos programas. Em meados da década de 30, ele começou a explicar a relação dialéctica entre sistema portante e delimitadores espaciais, seguindo o modelo fornecido por Le Corbusier. Logo os espaços e volumes passaram a ter configurações inusitadas, geradas a partir de da articulação dos planos de vedação aos elementos de sustentação segundo as possibilidades da geometria euclidiana. No bloco da escola e do ginásio do conjunto habitacional do Pedregulho, Reidy produziu volumes e espaços expansivos justapondo os planos rectos. (Andreoli et Forty, 2014, p. 63-65)

O Pedregulho é um dos bairros mais antigos do Rio de Janeiro, onde estão localizadas importantes fábricas e estabelecimentos industriais, com as premissas lançadas

acerca de uma nova habitação virada para os funcionários operários do Município do Rio de Janeiro Foi decidido a par de outras iniciativas de construção de residências por outros distritos da cidade, dar início a este projecto em 1948 com a orientação de Affonso Eduardo Reidy e Carmen Portinho.



90

Ilustração 35 – Plantas (Plataforma Arquitetura, 2011)

Sente-se desde início uma grande simbiose entre a arquitectura e as necessidades dos seus futuros habitantes com uma atenção especial ao número de famílias e aos seus agregados. Daí resultou um levantamento de possíveis candidatos às habitações conforme indicado pelo Departamento de Habitação da Câmara do Distrito Federal.

“O programa do conjunto habitacional foi estabelecido após um minucioso levantamento das condições existentes e censos dos futuros moradores, realizado pelo Departamento de Habitação da Câmara do Distrito Federal. Foram relacionados os serviços nos próprios locais de trabalho e preenchidas as fichas para este fim preparadas, de onde eram declarados o nome, idade e estado civil e pretendente, o número de filhos com as respectivas idades e sexo, consignados outros dependentes porventura existentes e as suas relações de parentesco com os chefes de família, condições das habitações onde residiam na ocasião do inquérito, importância despendida no aluguer etc. [...] Destes censos resultou a inscrição de 570 famílias, cujas condições sociais foram analisadas e constituíram a base sobre a qual foi elaborado o projecto. Tirando partido das condições topográficas do terreno, foi possível obter uma densidade demográfica de cerca de 500 hab./hec., em boas condições de habitabilidade. Verificou-se pelos censos a necessidade de dispor de diferentes tipos de apartamentos de uma só peça, com instalação sanitária e cozinha,

aos apartamentos com um, dois, três e quatro dormitórios, sala, instalação sanitária e cozinha, de acordo com a constituição das famílias a serem alojadas.” (Bonduki, 1999, p. 83-84)

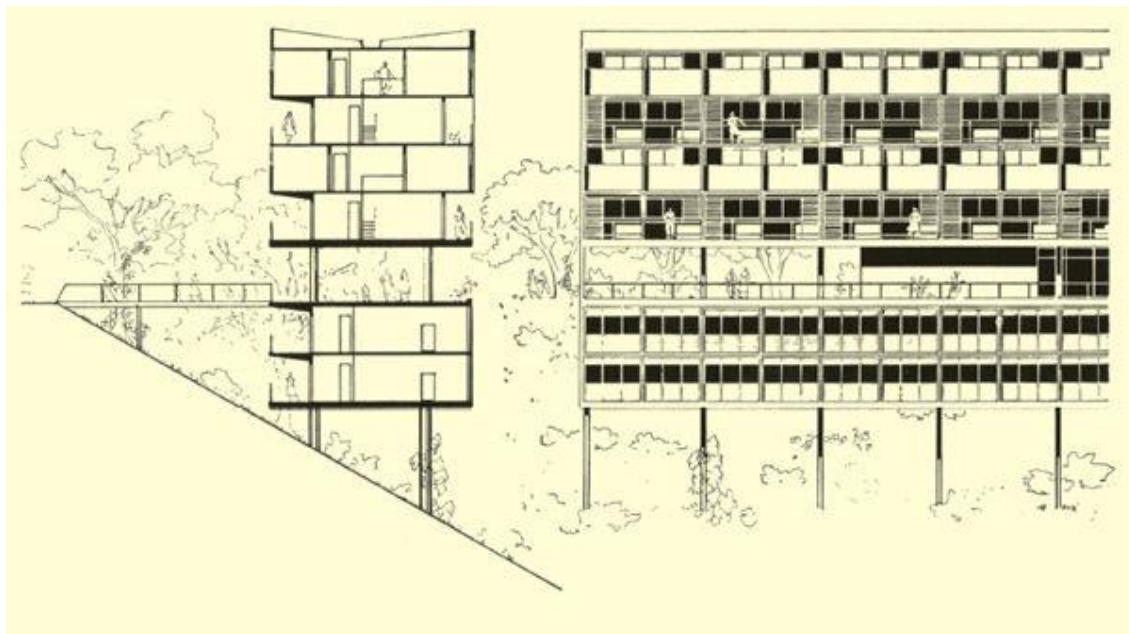


Ilustração 36 – Corte do edifício e a sua relação com o terreno (Bonduki, 1999, p. 90)

O plano para o Conjunto Habitacional de Pedregulho, era constituído por serviços públicos, centros comerciais, jardim-de-infância, escola primária, zonas para praticar desporto, ginásios, piscina e um centro sanitário, alimentados por um edifício com 260 metros de comprimento contendo 272 habitações. O terreno para a execução de todas estas estruturas tinha cerca de 50 mil metros quadrados e está situado na encosta oeste de Pedregulho, onde estavam localizados os principais reservatórios de distribuição de água da cidade. A topografia do terreno é bastante acentuada, apresentando em alguns momentos diferenças de cota de cerca de 50 metros pelo que potencia a qualidade panorâmica sobre a baía de Guanabara. Affonso Reidy, fez questão de a manter para todos os apartamentos, elevando o edifício de habitação sobre pilotis, construindo no alto do terreno de planta serpenteada e acompanhando as curvas naturais do lugar, procurando enfatizar a característica mais forte do terreno e gerando assim, em conjunto com a natureza, o elemento mais importante e agregador do Conjunto Habitacional de Pedregulho. Desta forma Affonso Reidy, faz com que a estrutura pertença ao território e aproveita também a proximidade constante entre estas duas identidades, para que os acessos sejam sempre criados sem rupturas com o espaço público, sem a necessidade do uso de elevadores ou

escadas exageradas. Através deste gesto transformado em arquitectura, o declive que até então era visto como algo negativo no terreno, que ao ser trabalhado e acompanhado, tornou-se uma característica de pormenor elevado e gerador.

“Aproveitando as linhas acidentadas do terreno, imponente volume do Conjunto Habitacional de Pedregulho encontra-se equilibrado com a flexibilidade do desenho, invocando as formas ondulantes do relevo local. As curvas do prédio principal respondem às curvas da encosta, segundo uma dialéctica formal, realçando sobremaneira as suas linhas. Foi a primeira grande obra projectada por Reidy onde ele impôs, como excelente arquitecto que era, a característica de procurar soluções integradas que atendessem ao ponto de vista social. Foi o primeiro conjunto construído no Brasil com uma visão de programa e concebido atendendo às possibilidades formais do betão armado.” Arqitetando (d), 2008

É possível reparar que o desenho e alguns dos princípios defendidos por Le Corbusier durante a sua estadia no Rio de Janeiro, estavam presentes neste projecto, demonstrando também a consistência que a Arquitectura Moderna Brasileira procurava aliada às premissas lançadas no Congresso Internacional de Arquitectura Moderna. O uso do betão armado com grande plasticidade, a funcionalidade de todo o conjunto, o controlo da luz, que aqui é de grande intensidade, e a forma como Affonso Reidy permite a circulação, sempre bastante linear, simples e fluida.

"A influência de Le Corbusier pode ser notada, antes de mais nada, no cuidado com as operações preliminares: a ideia inicial de construir, num terreno do Departamento de Água e Esgotos, situado no bairro de Pedregulho, um conjunto de alojamentos e serviços anexos destinados aos funcionários municipais, surgiu em 1947, mas o programa definitivo só foi estabelecido depois de um recenseamento dos futuros habitantes e uma pesquisa detalhada sobre suas condições de vida e necessidades. A pesquisa sociológica foi bem ampla e permitiu que Reidy se baseasse em dados seguros, que orientaram com precisão a definição do projeto e a utilização do local: a escolha dos edifícios necessários, o número e composição respectiva dos apartamentos de que era preciso dispor foram decididos em função de critérios objetivos, que deviam levar a uma impecável realização de ordem social, onde o arquiteto não se contentava em projetar e construir; ele intervinha na vida futura do grupo, visando a fazê-lo progredir. É claro que esse desejo de ação efetiva na evolução da sociedade era mais discreto e menos autoritário do que o de Le Corbusier, mas derivava do mesmo espírito. A diferença provinha do carácter essencialmente prático de Reidy, que preferia, em vez de especulações grandiosas um tanto utópicas, um resultado relativamente limitado imediato. Fruto de uma concepção realista a curto prazo, da aplicação comedida e plena de bom senso de princípios teóricos anteriormente enunciados, a unidade residencial de Pedregulho talvez não fosse revolucionária no plano das idéias, mas sem dúvida alguma tratava-se de uma tentativa

que assumia proporções de um verdadeiro manifesto e situava-se na mesma linha de pensamento do mestre franco-suíço.

Também a arquitectura está orientada pelo espírito de classificação sistemática deste. Cada obra é definida por um volume simples, determinado, num conjunto nitidamente dividido em grandes categorias, onde o aspecto formal acusa a diferença de funções: o paralelepípedo é reservado aos prédios residenciais, o prisma trapezoidal, simples ou composto, aos edifícios públicos essenciais, enquanto a utilização da abóbada é limitada às construções desportivas. Contudo, embora a inspiração teórica e o método sejam indubitavelmente fruto do racionalismo de Le Corbusier, o vocabulário plástico, embora não renegue uma ascendência idêntica, decorre mais diretamente daquele que Niemeyer elaborou no projecto de Pampulha." (Bruand, 1981, p. 45)

O lugar da proposta, é um terreno com uma topografia bastante irregular, com uma pendente de quase cerca de 50 metros, que numa situação normal, traria várias dificuldades a quem quer projectar várias estruturas que comuniquem facilmente umas com as outras. Affonso Reidy, tirou proveito dessa inclinação, e lançou o principal edifício, que viria a ser de habitação, acompanhando as linhas dessa mesma pendente, ao longo de 260 metros de comprimentos, com um traço plástico muito forte, seguindo a curva natural da curva de nível que praticamente dividia os dois planos do terreno. Com este gesto, vira o edifício para a baía de Guanabara, proporcionando condições semelhantes a todos os moradores e criando uma grande sombra na fachada tardoz do edifício por onde este era acedido através de plataformas à cota do terreno, facilitando os movimentos das pessoas. Estas pontes, dão acesso a um piso parcialmente livre só ocupado pela creche e serviços do edifício, pautado por pilotis, que vive da sombra, das pessoas e da vista que tem sobre a baía, alimentando o edifício. Os acessos às habitações dos vários pisos, são feito através de escadas que distam 50 metros entre si. Nos vários pisos, existe um corredor ao longo de todo o edifício na facha tardoz, o que permite uma óptima ventilação e economia no caso da iluminação, visto ter durante o dia iluminação natural, luz esta que chega ainda às cozinhas das habitações e às instalações sanitárias, que podem assim respirar directamente para o exterior e aproveitar a luz natural. Os pisos 1 e 2, abaixo do piso de entrada, são compostos por habitações simples, com as condições mínimas para um casal, nos pisos 4, 5, 6 e 7, os apartamentos, eram compostos desde um quarto a duplex com quatro quartos, terminando com a cobertura, onde a ideia inicial seria de se poder aproveitar, mas neste momento, está inacessível. Para além deste edifício, o conjunto é composto por mais estruturas que, Affonso Reidy posiciona ao longo do terreno sempre com atenção às relações criadas entre os

distintos elementos, proporcionando uma área central através da escola, do posto de saúde e do bloco B de residências.

“O coração da unidade de vizinhança ou do espaço público foi definido a partir da implantação dos edifícios que foram distribuídos segundo uma simples e eficiente regra compositiva.”

“Para promover uma maior legibilidade às edificações em relação à sua funcionalidade, Affonso Reidy optou em posicionar os edifícios segundo uma simples relação de organização espacial onde os blocos residenciais estão dispostos paralelamente entre si enquanto as edificações com as demais funções estão implantadas perpendicularmente. O único objecto que possui ambas as relações é a edificação destinada ao posto de saúde, onde a distribuição da sua planta resultou na forma de um quadrado. Esta engenhosa e eficiente distribuição dos edifícios junto ao terreno promove desde o princípio do projecto o êxito de todo o conjunto, efeito defendido por Le Corbusier que afirmava que o essencial de uma obra de arquitectura está na sua implantação.”

[...] O carácter monumental aliado à originalidade do seu desenho dá ao edifício ondulado um destaque formal que não sentimos ao observar os restantes edifícios.” (da Silva, 2005)

3.2.2. EDIFÍCIO COPAN

A crise habitacional que se deu sobre as grandes cidades do Brasil nos anos vinte, também se fez notar em São Paulo, que à semelhança do Rio de Janeiro, procurou alternativas à construção que não respondiam às necessidades das pessoas e muito menos às condições de higiene básicas.

“O contexto específico de expansão de uma classe média emergente, a ser acolhida na cidade, ofereceu uma das raras oportunidades de experimentação de novas hipóteses arquitectónicas e urbanísticas, efectivamente concretizadas. A larga aceitação do imaginário moderno forneceu os subsídios para a formulação de uma cultura urbana compatível com o projecto de transformação de São Paulo.

O arranha-céu tornou-se um paradigma com o qual enfrentou a nova escala da cidade, possibilitando a multiplicação de um solo excessivamente valorizado. Acolheu as múltiplas funções de uma cidade que sucessivamente ganhou importância enquanto pólo ordenador da produção nacional. A premissa dos modelos emergentes, contou com a diversidade programática? Habitação, comércio e serviços reunidos sob a mesma edificação? Como também pressupôs a convivência entre perfis diversos de quem neles vive. (Jornal Arquitectos, 2006, p. 24-29)

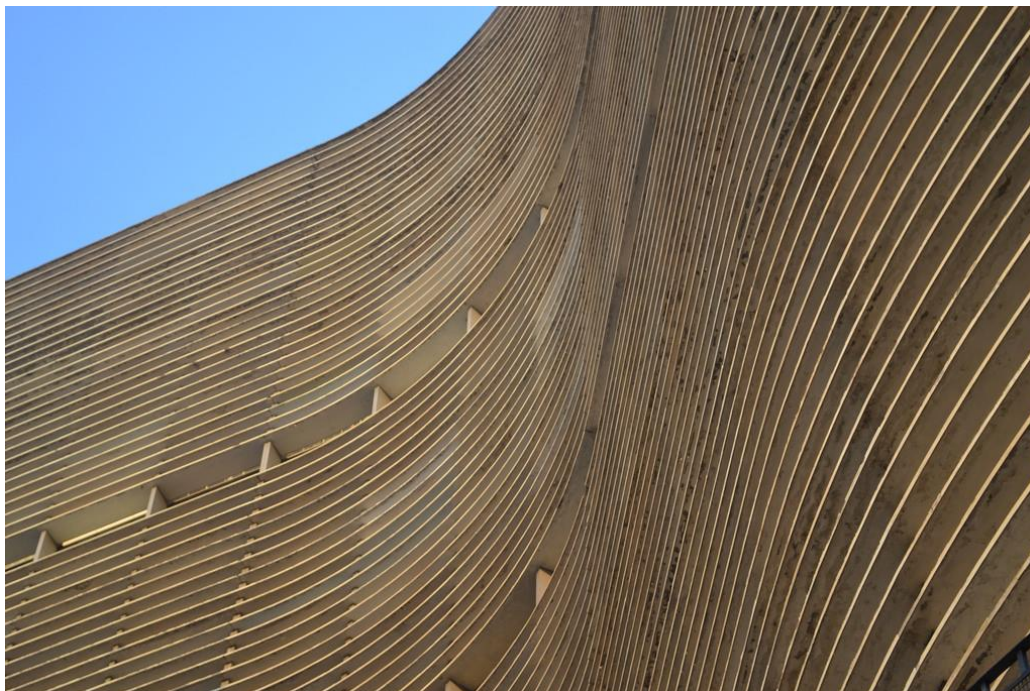


Ilustração 37 – Fachada com características importantes de controlo de iluminação natural (Uncube, 2013)

Houve então que construir um edifício que agregasse serviços, comércio e habitação. Oscar Niemeyer, foi o segundo recurso da Companhia Pan-América Hotéis e Turismo, para o projecto do edifício Copan, visto terem dado preferência inicialmente aos arquitectos americanos Holabird, Root e Burgee devido aos vários interesses económicos que a América podia trazer. Decisão tomada, Oscar Niemeyer entra no projecto sob a coordenação do arquitecto Carlos Alberto Cerqueira Lemos.



Ilustração 38 – Vista aérea e relação com a envolvente (Uncube, 2013)

Copan foi desenhado na década de 50, e surgiu “como um monumento aos novos paradigmas da cidade de São Paulo: volumetria enorme, verticalização, adensamento populacional, entre outros.” Esta década foi de uma enorme importância para a cidade, que teve uma profunda transformação na estrutura urbana, devido ao intenso crescimento que a transformava numa cidade moderna. Os edifícios que se iam construindo nas primeiras décadas do século XX, foram especialmente direccionados para a população da classe média, que se via assim, com condições para saírem dos cortiços e morros dos arredores da cidade.

O Copan foi idealizado para ser confrontado com a concentração de edifícios que o cercam e que o recortam em uma profusão de fragmentos. A luz difusa de São Paulo, nada seca, contribui com a diminuição da profundidade dos planos, juntando todos os objectos do campo visual, tal e qual uma colagem. Para uma pessoa que percorre o espaço perto do edifício, o carácter do Copan enquanto um objecto plástico autónomo dilui-se entre a profusão de informações que se sucedem ao longo do percurso. A sua mais importante representação não é, portanto, a sua imagem icónica, marco referencial na paisagem. (Jornal Arquitectos, 2006)

Oscar Niemeyer teria ao seu dispor um terreno de cerca de 10 mil metros quadrados, que seria composto por dois edifícios, um residencial de 32 andares e outro que seria um hotel com 600 apartamentos. Estes “deveriam ser ligados por uma área comum no piso térreo com praças internas, teriam acesso ao teatro de 638 lugares e ao comércio. Acima do piso térreo existiria um pavimento chamado foyer, que seria o acesso para o cinema de 1628 lugares e entre este pavimento e as torres existiria um terraço com lojas.” (Galvão, 2007, p. 21)



Ilustração 39 – A importância dos pilótis no aproveitamento do espaço (São Paulo, 2014)

Um significado número de edifícios mistos de grande escala surgiram em São Paulo, verdadeiros manifestos da sua condição metropolitana emergente. Nenhum é até hoje tão emblemático como o edifício Copan, projectado por Oscar Niemeyer em 1951 e

terminado em 1966. Cerca de cinco mil pessoas vivem actualmente no Copan. Essa população multiplica-se durante o período comercial resultado do fluxo de pessoas por razões de trabalho, comércio, lazer. Todas essas funções organizam-se formalmente a partir de três sectores distintos. O embasamento, cuja projecção ocupa praticamente todo a área de terreno, destina-se às actividades de carácter público ou colectivo. Acima, surge a lâmina curvilínea que abriga as habitações. A cobertura, miradouro privilegiado da paisagem da cidade, pensada como terraço ajardinado.

Os serviços localizados no embasamento, incluem estacionamento subterrâneo, galerias públicas e comércio onde se encontram cafés, restaurantes, lojas e cinema transformado em igreja evangélica. A área residencial estende-se por trinta e dois pisos numa ampla gama de tipologias que variam de pequenos T0 até T4, criando um tecido social complexo.

[...] O Copan é usualmente reconhecido pela sua exuberante plasticidade e pela sua intrigante complexidade programática. Melhor seria entendê-lo como uma situação urbana, porque isolar a sua beleza construtiva do contexto do centro de São Paulo reduz o seu significado.

A situação urbana do Copan deriva da intersecção de duas matrizes: a arquitectura virtuosa do objecto e a arquitectura de construção do lugar. Um gesto híbrido característico da interpretação do moderno no Brasil que o Copan nos ajuda a desvendar.

Essa questão do híbrido no Brasil relaciona-se directamente à matriz da nossa construção moderna. Nação recente, criada a partir dos conflitos e qualidades de uma ampla mestiçagem étnica e de um sincretismo cultural peculiar, o Brasil resulta de um encontro profícuo de diversidades. São Paulo é um registo especial desse processo. Pois a sua presença deu-se de facto, a partir das urgências de uma modernização iniciada tardiamente no final do século XIX. Na brevidade de um século, São Paulo atingiu a condição de uma das maiores metrópoles industriais do mundo, fruto da fusão de todas as forças sociais que a construíram.” (Jornal Arquitectos, 2006)

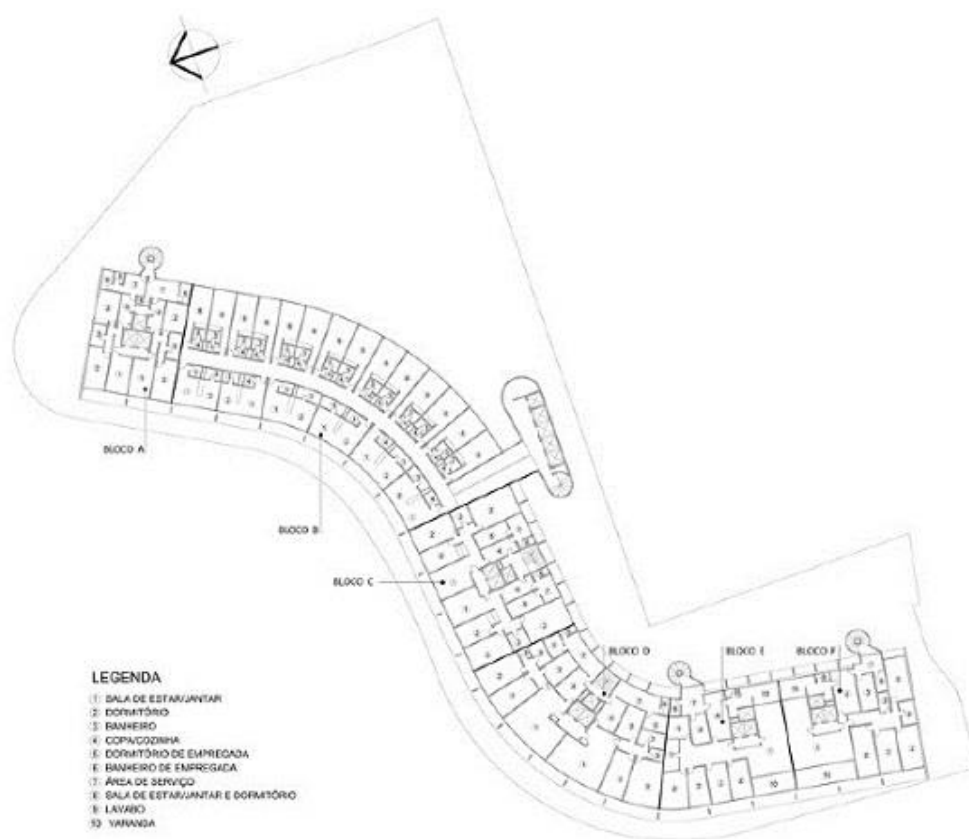


Ilustração 40 – Planta (Urbipedia, n.d.)

O edifício de habitação é constituído por seis blocos, que estão identificados do A ao F. O bloco A tem 64 apartamentos de tipologia 2, os blocos C e D têm 128 apartamentos de tipologia 3, o bloco B tem 640 de tipologia 0 e 1 e os blocos E e F têm 328 de tipologia 0 e 1. O edifício tem 20 elevadores no total e 221 lugares de estacionamento.

O princípio do bloco curvo que caracteriza o Hotel de Pampulha, de Copan e de muitos outros desenhados por Niemeyer, já tinha sido experimentado por Le Corbusier no projecto urbanístico para a cidade do Rio de Janeiro, realizado em 1929, na sua primeira visita ao Brasil. O arquitecto franco-suíço, elaborou gigantescas serpentes que se acomodam no estreito escarpado entre montanhas e o oceano.” [...] No caso do edifício Copan, em São Paulo, notamos a presença da mesma ondulação na lâmina, [...] que se curva em dois arcos alternados, resultando numa planta em “S”. [...] O uso dos grandes planos de protecção solar horizontais de betão no edifício Copan, enfatizam o movimento da fachada principal. Através destas peças, Niemeyer consegue atribuir uma leitura horizontal a um volume de proporções gigantescas.

[...] A leitura comparativa das arquitecturas de Oscar Niemeyer e Le Corbusier aponta para a existência de um diálogo.

Os três encontros ocorridos entre os arquitectos em 1936 no Rio de Janeiro, em 1947 em Nova Iorque e em 1955 em Paris prestam-se como cenário para uma troca de experiências estéticas, caracterizada por uma relação de influência e contra-influência.

Nos seus projectos que sucedem o seu primeiro encontro com Le Corbusier na cidade do Rio de Janeiro em 1936, Niemeyer estrutura a sua própria linguagem no instante em que, expande à escala do edifício, os elementos de carácter compositivo que Le Corbusier preserva internos a um esquema plástico-gráfico de matriz pictórica.

A crescente emancipação da forma de traçado curvilíneo com relação aos pressupostos puristas apregoados por Le Corbusier nos seus projectos realizados durante a década de 20, além de representar a autonomia formal da arquitectura de Oscar Niemeyer, sinaliza uma perspectiva plástica para a própria obra de Le Corbusier, justamente no momento em que o arquitecto franco-suíço, em 1947, na cidade de Nova Iorque, é apresentado, pelas mãos do arquitecto brasileiro, às fotografias dos edifícios de Pampulha.

Oscar Niemeyer compõe o seu universo estético a partir de um raciocínio dialéctico que oscila entre o respeito e a ruptura com relação aos postulados corbusianos. Ao extravasar a dimensão expressiva da plasticidade arquitectónica para além dos parâmetros reguladores dos modelos de Le Corbusier, Niemeyer revigora os sentidos da superfície, da forma e do espaço na arquitectura moderna, assimilando o projecto como um desenho da própria paisagem. (Queiroz, 2007).

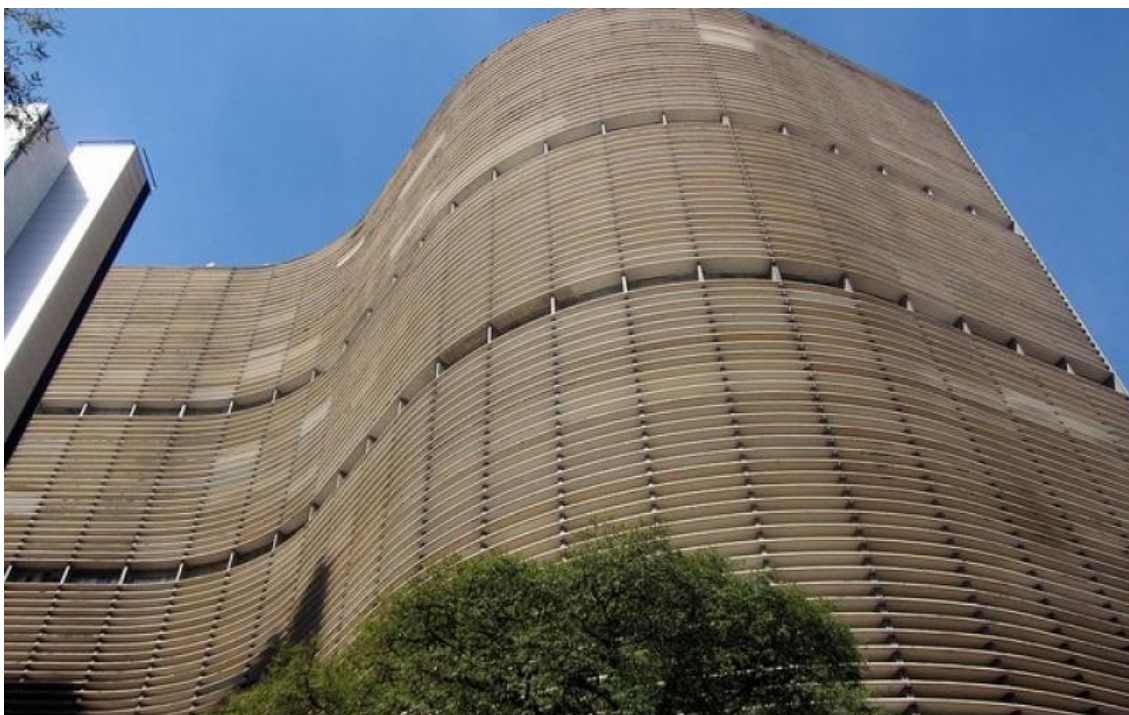


Ilustração 41 – Alçado principal (São Paulo, 2014)

4. CONCLUSÕES

A presente dissertação sobre “As propostas de Le Corbusier para o Rio de Janeiro e a sua influência na arquitectura modernista no Brasil” demonstra o início de uma nova fase de investigação na relação da arquitectura e urbanismo com o lugar e consequentemente a influência que Le Corbusier teve na arquitectura modernista na América do Sul no século XX, destacando-se o Brasil, pela sua influência no Rio de Janeiro enquanto cidade mas também nos arquitectos brasileiros que acompanharam esta fase de mudança, até aos dias de hoje.

A influência que Le Corbusier exerceu na arquitectura e no urbanismo do século xx é inestimável. Poucos arquitectos tiveram uma intervenção com tal força provocatória e inovadora no discurso sobre a arquitectura do Movimento Moderno, quer por meio da publicação das realizações e dos seus projectos quer por meio da sua abundante obra teórica. Ele queria abrir, segundo a sua fórmula que se tornou célebre, os olhos que não vêem a beleza da tecnologia moderna do engenheiro. Para ele, as suas exposições teóricas são “apelos aos senhores arquitectos” e devem ajudá-los na investigação de uma arquitectura moderna, jogo sábio, correcto e magnífico de volumes aglomerados sob a luz, cuja racionalidade só é igualada pela poesia. (Tashen, 2003, p. 704)

As viagens do arquitecto franco-suíço à América do Sul surgiram por ocasião de uma série de conferências onde o próprio ia participar no âmbito da arquitectura e urbanismo, tendo acabado por se revelar numa viagem mais profunda. Este conjunto de conferências, possibilitaram a Le Corbusier conhecer várias cidades e de vários pontos de vista que influenciaram a sua forma de ler o território e consequentemente as suas propostas por onde foi passando. As viagens de avião entre as cidades tiveram uma enorme importância para a sua leitura dos vários territórios, permitindo uma visão mais abrangente dos lugares e o início da representação de um traço mais plástico e abrangente o que viria a ser demonstrado na proposta que desenhou para o Rio de Janeiro. Para Le Corbusier, apesar dos vários problemas pelos quais esta cidade passava, em termos sociais, políticos e estruturais, esta tinha qualidades únicas, que o levaram a apaixonar-se pela imagem criada pelas curvas dos rios e dos vales, pela relação constante com o mar quer fosse de dia quer fosse de noite, pela topografia que viria a fazê-lo colocar a paisagem como actor principal na composição do desenho urbano e ainda pelas favelas, onde a sua extrema dificuldade de construção em terrenos maioritariamente inclinados, demonstravam uma enorme clareza, com “espaços, embora exíguos, amplamente eficazes, com janelas surpreendentemente abertas e casas bem implantadas”. Com atenção para estas

características e para a procura de uma melhor solução para as pessoas, Le Corbusier viria a tornar-se um arquitecto com uma maior sensibilidade em relação à morfologia do lugar porque da mesma forma que Le Corbusier influenciou o rumo que a arquitectura tomou no início do século XX, através da Carta de Atenas e d'Os Cinco Pontos da Arquitectura Moderna, também Le Corbusier, enquanto arquitecto, foi influenciado pela América do Sul e por todas as vivências que teve durante as suas viagens aos vários países por onde passou, destacando-se uma vez mais o Brasil e a cidade do Rio de Janeiro.

Em verdade, a própria topografia do Rio de Janeiro prestava-se à implantação da ideia de cidade-linear e Le Corbusier foi o primeiro a perceber isto. Neste sentido, seu plano foi o mais abrangente dos até então realizados, pensava o Rio de Janeiro como um todo e não apenas no problema da urbanização do seu centro. No plano de Agache, assim como em outros realizados antes e depois de 1929, predominava o intuito de buscar nas áreas planas mais alargadas – as famosas “esplanadas”- os locais onde fosse possível aplicar o sistema radial ou a malha ortogonal, motivo pelo qual foram demolidos inúmeros morros. (Caixeta, 2000, p. 570)

Embora as suas propostas urbanísticas não tivessem sido implementadas, os seus desenhos e as suas premissas teóricas influenciaram bastante os jovens arquitectos brasileiros, tendo sido de destacar Affonso Reidy, pelo Conjunto habitacional de Pedregulho e Oscar Niemeyer pelo Edifício Copan.

Para além da força do desenho de Niemeyer e da consolidação do carácter simbólico do Copan, o seu reconhecimento provém do facto de que a sua condição híbrida não se restringe às relações interiorizadas no edifício, mas sim nas relações travadas com o seu contexto, na contaminação mútua entre o edifício e a cidade. (Jornal dos Arquitectos, 2006)

As experiências de Niemeyer e Reidy com a lâmina suspensa encurvada aproxima-se da proposta carioca de Le Corbusier, experiência que, curiosamente acabou por apresentar a chave para a autonomia estética da própria arquitectura moderna no Brasil. Sendo assim, essa geração de arquitectos modernos radicada no Rio de Janeiro rompe com os preceitos corbusianos, ao desdobrar a hipótese apresentada pelo próprio arquitecto em seu plano urbanístico para a cidade do Rio de Janeiro, proposto em 1929. Nesse sentido, a forma do edifício Copan, principalmente o seu primeiro estudo, ressoa como um troço, uma fatia da ondulatória horizontal apresentada por Le Corbusier para o Rio de Janeiro.” (Queiroz, 2012)

A imagem do edifício/auto-estrada ou da auto-estrada que comanda e ordena os espaços da cidade, ou melhor seus “meandros”, faz parte da concepção urbanística de Reidy desde o plano para a Esplanada do Castelo, no qual já estabelece a auto-pista perimetral, elevada, como grande eixo integrador da cidade. Ela tem os seus reflexos nas propostas para os Conjuntos do Pedregulho e da Gávea e evolui na sequência de estudos para o Aterro do Flamengo, que se inicia com o planeamento da Esplanada de Santo Antônio. As estratégias empregadas no Aterro Glória-Flamengo também se

centram no princípio de “desurbanização” contido na cidade-linear de Soria y Mata e nas propostas de Le Corbusier para o Rio. A auto-pista, como grande obra de engenharia, torna-se o novo “edifício” que ordena os meandros da metrópole. (Caixeta, 2000, p. 570)

Nestes projectos, é possível constatar que a grande preocupação de Affonso Reidy e Oscar Niemeyer está em solucionar os problemas particulares do Rio de Janeiro, mantendo sempre uma visão unificada da cidade, permitindo a integração de cada uma das soluções com o restante do tecido urbano, e tratando cada projecto como uma microcidade, propondo uma descentralização dos equipamentos urbanos. Esta é uma postura típica de uma cidade linear, onde a fácil conexão e a descentralização visam, acima de tudo, encurtar o tempo gasto nas deslocações dos habitantes, revertendo-o em horas de lazer e, conseqüentemente, numa melhor qualidade de vida.

REFERÊNCIAS

A CIDADE BRANCA (2016). Rio de Janeiro | Ministério da Educação e Saúde Pública | 1937. Disponível em: <http://acidadebranca.tumblr.com/post/19027472115/black-white-grey-plans-146-rio-de-janeiro>.

ALTER/REALITÉS (2011). Perspective sur l'une des avenues principales de la ville contemporaine, Le Corbusier, 1921-22. Disponível em: <https://alterrealites.files.wordpress.com/2011/12/perspective-sur-lune-des-avenues-principales-de-la-ville-contemporaine.jpg>.

ANDREOLI, Elisabetta; FORTY, Adrian (2014). Arquitetura moderna brasileira. Londres, Phaidon Press.

ARQUITETANDO (a) (2007). 1906- Alargamento da Rua da Carioca. Disponível em: <https://arquitetandoblog.files.wordpress.com/2007/06/0bf6e81f46f7beaddef1e8baf41cb7f0.jpg?w=300>.

ARQUITETANDO (b) (2007). Rio de Janeiro – Avenida Central atual Rio Branco – início do século XX. Disponível em: <https://arquitetandoblog.files.wordpress.com/2007/06/b5339e2e59c6272f9a71d852efb715ad.jpg?w=300>.

ARQUITETANDO (c) (2007). Rio de Janeiro – Avenida Beira-Mar – 1906. Disponível em: <https://arquitetandoblog.files.wordpress.com/2007/06/5e0c7f5c22ce6937b544ad8931e94065.jpg?w=300>.

ARQUITETANDO (d) (2008). Affonso Eduardo Reidy (1909-1964). Disponível em: <https://arquitetandoblog.wordpress.com/2008/03/30/affonso-eduardo-reidy/>.

ARQUITETÔNICO (2011) - Morro da Providência (então Morro da Favela) no início de sua ocupação, no fim do século XIX - <http://portalarquitetonico.com.br/wp-content/uploads/favelaprovidencia2.jpg>.

BONDUKI, Nabil (1999). Affonso Eduardo Reidy. Série Arquitetos Brasileiros, Lisboa, Blau, Instituto Lina Bo e P.M. Bardi.

BRASIL, Beatriz (2007) - Rio de Janeiro, Reformas Urbanas no século XX: Beatriz Brasil. Disponível em: <https://arquitetandoblog.wordpress.com/2007/06/23/reformas-urbanas-rio-de-janeiro-seculo-xx/>.

BRUAND, Yves (1981). Arquitetura Contemporânea no Brasil. São Paulo. Editora Perspectiva.

CABRAL, Gilberto Flores (2006) – O utopista e a autopista: Os viadutos sinuosos habitáveis de Le Corbusier e suas origens brasileiras (1929-1936). Arqttexto.

CAIXETA, Eline (2000) - Affonso Eduardo Reidy. O Poeta Construtor. Tese de Doutorado. Escola Técnica Superior de Arquitetura de Barcelona.

CARVALHO, Benjamin de Araújo (1964). A História da Arquitetura. Edições de Ouro.

CARVALHO, Bruno (2012) – A favela e a sua hora. Revista PIAUI. Edição 67 (Abril 2012). Disponível em: <http://piaui.folha.uol.com.br/materia/a-favela-e-sua-hora/>.

DA SILVA, Rafael Spindler (2005) – O conjunto Pedregulho e algumas relações compositivas. Arquitextos, 062.06. São Paulo. Disponível em: <http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.062/446>.

DOS SANTOS, Cecília Rodrigues (2014) – Revisitando a sede do Ministério da Educação e Saúde no Rio de Janeiro: O último livre de Roberto Segre. Resenhas Online, 147.01. São Paulo. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/12.143/4942>.

DOS SANTOS, Daniela (2009) – Pequeno vocabulário de Le Corbusier: 1928-1929. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio de Janeiro.

FLICKR (2014). Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/93256055@N00/15084322880>.

FONDATION LE CORBUSIER (2016). Plan Voisin, Paris © FLC/ADAGP. Disponível em: <http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb/morpheus.aspx?sysId=13&IrisObjectId=6159&sysLanguage=en-en&itemPos=2&itemCount=2&sysParentName=Home&sysParentId=65>.

FREITAS, Valeska (1996) Texto-Valise: Le Corbusier do Outro Lado do Espelho. Anuário de Literatura, p. 237-248.

GOODWIN, Philip (1943) – Brazil Builds. Nova Iorque: Museum of Modern Art.

GOMES, Marco (2009). Urbanismo na América do Sul: circulação de ideias e constituição do campo, 1920-1960. 1.ª edição. EDUFBA, Salvador. ISBN 978-85-232-0612-3.

GONZALES, Célia Helena Castro (2005) – Cidade moderna sobre cidade tradicional: movimento e expansão – parte 2. Arquitextos, 05.059. São Paulo. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/473>.

GUERRA, Abílio (2003). FavelaConnects. Arquitextos, 03.032. São Paulo. Disponível em : <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/03.032/714>.

HARRIS, Elizabeth Davis (1987) – Le Corbusier: riscos brasileiros. São Paulo : Edusp, Nobel.

IMGRUM (2016). Disponível em: http://www.imgrum.net/media/1003099588590605650_489069644.

JORNAL ARQUITECTOS (2006). Situação Copan: Contaminações Mútuas. Jornal Arquitectos. p. 24-25. Disponível em: <http://arquitectos.pt/documentos/1226343565N8qQG2ho2Ki52YE8.pdf>.

LE CORBUSIER (2004) - Précisions sur un État Présent de l'Architecture et de l'Urbanisme. Traduzido por: Carlos Eugênio Marcondes de Moura; posfácio Carlos A. Ferreira Martins. São Paulo: Cosac Naify.

LUCAS, Luís Henrique Haas (2005) – Arquitectura moderna e brasileira: O constructo de Lucio Costa como sustentação. Arquitextos, 075.04. São Paulo. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.063/437>.

LUCAS, Luís Henrique Haas (2006) – Extroversão e sensualidade: dois ingredientes próprios da escola carioca (1). Arquitextos, 075.04. São Paulo. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.075/330.7>.

MILHEIRO, Ana Vaz (2012). O poeta da linha curva. Público. Disponível em: <https://www.publico.pt/destaque/jornal/o-poeta-da-linha-curva-17942318>.

MOREIRA, Fernando Diniz (2008) – Le Corbusier na Terra das “Serpentes Gigantes”: sobre Paisagem e Arquitetura Moderna. Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, 15:16 (1º sem. 2008).

OLIVEIRA, Fabiano Lemes (2008) – Modelos Urbanísticos Modernos e Parques Urbanos: As Relações entre Urbanismo e Paisagismo em São paulo na Primeira Metade do Século XX. Tese de Doutoramento. Departamento de Composición Arquitectónica – Universitat Politècnica de Catalunya – UPC.

PINHEIRO, Eloísa Petti (2010) – Las ideas extranjeras creando ciudades deseables en Sudamérica: del academicismo al modernismo. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, (1 de Agosto de 2010), vol. XIV, n.º 331 (11). Barcelona: Universidad de Barcelona, Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-11.htm>.

PLATAFORMA ARQUITECTURA (2011). Disponível em: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-124627/clasicos-de-arquitectura-conjunto-residencial-alcalde-mendes-de-moraes-affonso-eduardo-reidy>.

PORTAL ARQUITETÓNICO (2011). Demolições para a construção da Avenida Central (hoje Avenida Rio Branco). Disponível em: <http://portalarquitetonico.com.br/wp-content/uploads/botabaixo.jpg>.

QUEIROZ, Ricardo Cristiano (2007) - Oscar Niemeyer e Le Corbusier: encontros. Tese de Doutoramento. Universidade de São Paulo.

SÃO PAULO (2014). Edifício Copan. Disponível em: <http://www.cidadedesao Paulo.com/sp/br/o-que-visitar/184-edificio-copan>.

SCOTTÁ, Luciane (2015). Brazil Builds: Architecture New and Old. Repercussão da divulgação da arquitetura moderna brasileira. Aus, pp. 24-29.

SEGRE, Roberto (2006). Le Corbusier: los viajes al Nuevo Mundo. Café de las Ciudades, Número 46. Disponível em: http://www.cafedelasciudades.com.ar/arquitectura_46.htm.

SEGRE, Roberto; BARKI, José; KÓOS, José; VILAS BOAS, Naylor (2006) DOS SANTOS, Cecília Rodrigues (2014) – O edifício do Ministério da Educação e Saúde (1936-1945): museu “vivo” da arte moderna brasileira (1). Arquitextos, 069.02. São Paulo. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.069/376>.

TASHEN (2003) – Teoria da Arquitectura – Do Renascimentos aos nossos dias. Taschen. ISBN 3-8228-2693-6.

TUMMINELLI, Roberto (2005) - Cortiços nos fundos dos predios 12 a 44 da Rua do Senado. Disponível em: https://www.flickr.com/photos/carioca_da_gema/42721532/in/photolist-scmZXs-eVWv6a-dmT3mK-8vQL7s-4LXC9-brg1g6-nmvf6c-8Ch9SL-coB6Pu-4PoD9T-5qnZDr-4M8cvt-4H7PT6-igjT7w-4H7R3D-6RuN2p-2kppdf-5DgGd1-jtUPdy-72tL5s-a3o5LN-8jEVQy-aCQeno-4Hyytv-5TfPLQ-jeR7RQ-pL6kqf-4QbweL-s5hhf1-6HCxU8-jeP2zH-5TfQrQ-f2cz8G-oCJtkw-dT3hmN-o6RTX-8J3udw-5qsiKs-24QsEb-66e5HX-2tRSt-8zTfRu-4x3jr5-oCJDRm-pz9BHY-5YaaS3-2fJ99v-bl4TXi-5TfzC9-sud73.

UNCUBE (2013). Disponível em: <http://www.uncubemagazine.com/blog/9980709>

URBANIDADES (a) (2008). Ville Contemporaine - Cidade Contemporânea. Disponível em: <http://www.urbanidades.arq.br/bancodeimagens/displayimage.php?album=3&pos=6>.

URBANIDADES (b) (2008). Ville Contemporaine - Áreas residenciais. Disponível em: <http://www.urbanidades.arq.br/bancodeimagens/displayimage.php?album=3&pos=8>.

URBANIDADES (c) (2008). Ville Contemporaine - Visão da área central. Disponível em: <http://urbanidades.arq.br/bancodeimagens/displayimage.php?pos=-35>.

URBANIDADES (d) (2008). Ville Contemporaine - Estação Central. Disponível em: <http://www.urbanidades.arq.br/bancodeimagens/displayimage.php?album=3&pos=9>.

URBIPEDIA (n.d.). Disponível em: http://www.urbipedia.org/index.php?title=Edificio_COPAN.

VALLE, Luisa (2015). Livro documenta história do Conjunto Habitacional Prefeito Mendes de Moraes, o Pedregulho. O Globo. Disponível em: <http://oglobo.globo.com/rio/livro-documenta-historia-do-conjunto-habitacional-prefeito-mendes-de-moraes-pedregulho-17138871>.

XAVIER, Alberto (Org.) (1987). *Depoimento de uma geração. Arquitetura moderna brasileira*. São Paulo, Associação Brasileira de Ensino de Arquitetura, Fundação Vilanova Artigas, Pini.

BIBLIOGRAFIA

AGACHE, Alfred (1930) – Cidade do Rio de Janeiro, extensão, remodelação, embelezamento. Paris: Foyer Brésilien.

ARTIGAS, Vilanova (1986) – Caminhos da Arquitetura, Fundação Vilanova Artigas/PINI, SP.

BACON, Edmund N. (1982) – Design of cities. Reprinted edition. London: Thames and Hudson.

BACON, Mardges (2001) – Le Corbusier in America: travels in the land of the timid. Cambridge, Mass; London: The MIT Press, cop. 2001.

BENEVOLO, Leonardo (1985) – O Último Capítulo da Arquitetura Moderna, Edições 70: Lisboa.

BENEVOLO, Leonardo et al. Projectar a cidade moderna. Lisboa: Editorial Presença, 1987.

BRACCO, Sergio (1967) – L'architettura moderna in Brasile. Bologna: Cappelli, 1967.

COSTA, Lucio (1953) – O arquitecto e a sociedade contemporânea / pelo professor arquitecto Lúcio Costa. In Arquitetura: Lisboa. S. 2, a. 25, n. 47, p. 7-10, 19-21.

COSTA, Lúcio (1960) – A arte e a educação. In Binário: Lisboa. N. 22, p. 223-224.

COSTA, Lúcio (1962) – Sobre Arquitetura, CEUA, Porto Alegre; Razões da Nova Arquitetura, in Depoimento de uma Geração, Ed. ABEA/FVA/PINI, 1991.

COSTA, Lucio (1969) – L'art et l'avènement des masses. In Architecture, formes, fonctions, p. 66-69. Lausanne.

COSTA, Lúcio (1969) – Um plano para o Rio de Janeiro: plano piloto para a urbanização da baixada compreendida entre a barra da Tijuca, o pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá. In Binário: Lisboa. N. 135, p. 309-315.

CURTIS, William J. L. (1986) – Le Corbusier: ideas and forms. Phaidon: Oxford.

FRAMPTON, Kenneth (1987) – Le Corbusier. Éd. Hazan: Paris.

FRAMPTON, Kenneth (1992) – Modern Architecture, a critical history, Ed. Thames and Hudson: NY.

GIEDION, Sigfried (1982) – Space, Time and Architecture, Harvard University Press.

GIORDANI, J.P. Nouveaux plans urbains, les esquisses sud-américaines et le Plan Obus d'Alger. In: LUCAN, Jacques (org.)

MASCARÓ, Juan José (2008) – Vigência dos critérios (ambientais) de projeto de Le Corbusier. Arquitextos, 09.102. São Paulo. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.102/94>.

MAHFUZ, Edson da Cunha (1991) – Precedente e invenção na obra de Oscar Niemeyer. In *Architècti*: Lisboa. A. 3, N. 8, p.17-22.

MELENDÓ, José Manoel Almodóvar (2004) – Da janela horizontal ao brise-soleil de Le Corbusier: análise ambiental da solução proposta para o Ministério da Educação do Rio de Janeiro.

MILHEIRO, Ana V. (2006) – "recensão "Lúcio Costa – Um Modo de Ser Moderno", coordenação de Ana Luiza Nobre, João Masao Kamita, Otávio Leonídio, Roberto Conduru, São Paulo: Cosac & Naify, 2004", *Murphy – Revista de História e Teoria de Arquitectura e Urbanismo*, 1: 224 - 228.

MILHEIRO, Ana V. (2007) – A Tradição em Brazil Builds (1943) e o seu reflexo no inquérito à arquitectura popular em Portugal . In *Arquiteses 1 – Tempo, Cidade e Arquitectura*, 149 - 174. ISBN: 9788574197043. São Paulo: Annablume.

MILHEIRO, Ana V (2002) – O Lugar a que Chamamos São Paulo. *Revista D'Art*, 9/10: 44 - 46.

MILHEIRO, Ana V. (2007) – Brasília 50 anos, Niemeyer 100 anos. In *Brasília 50 anos, Niemeyer 100 anos*, 7 - 11. Cascais: Câmara Municipal de Cascais.

MILHEIRO, Ana V. (2007) – "O Lugar dos Presságios Felizes – o Mundo Urbano Brasileiro narrado através da sensibilidade do estrangeiro ", *ArteTeoria – Revista do Mestrado em Teorias da Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa*, 10: 261 - 268.

MILHEIRO, Ana V. (2005) – A Construção do Brasil – Relações com a Cultura Arquitectónica Portuguesa, Porto: FAUP Publicações.

MILHEIRO, Ana V. (2012) – Nos Tópicos sem Le Corbusier. *Arquitectura Luso Africana no Estado Novo, Relógio d'Água*.

NIEMEYER, Oscar (1947) – Ce qui manque a notre architecture. Paris. N. 13/14, p. 12.

NIEMEYER, Oscar (2000) – As curvas do tempo. Rio de Janeiro, Revan.

PINHEIRO, Eloísa Petti. Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador). Salvador: EDUFBA, 2002.

Spyer, Geoffrey (1971) – Architect and community: environmental design in an urban society. Peter Owen: London.

TSIOMIS, Yannis (1998) – Le Corbusier: Rio de Janeiro 1929-1936. Centro de Cultura e Urbanismo do Rio de Janeiro: Rio de Janeiro.

ANEXOS

LISTA DE ANEXOS

Anexo A - Transcrição bibliográfica

Anexo B - Transcrição bibliográfica

Anexo C - Transcrição bibliográfica

Anexo D - Transcrição bibliográfica

ANEXO A

Transcrição bibliográfica

O ESPÍRITO SUL-AMERICANO

Em quatorze dias um navio transporta-nos ao outro lado do oceano. Tivemos tempo de esquecer o tumulto continental; a solidão das águas acalmou-nos; ei-nos aqui intensamente receptivos; vamos conhecer um outro mundo.

Ao cair da noite uma linha de luzes eléctricas cortou em dois o enorme vazio, separando as águas do ar. Esta linha é a Terra, vista em parte, representada por entidade quase irreal: os cais iluminados da nova América.

Desembarca-se, o carro transportou-nos ao coração de uma geometria violenta: a cidade. A cidade é o homem. As profundas medições feitas no deck do navio são esquecidas; a um ritmo marcado, a um tempo de marcha, - um, dois, um dois, - a acção nos empunha. Desde o primeiro bock colocado na mesa de um bar na Avenida de Majo, os amigos – a esta altura ainda desconhecidos – dizem-nos num assomo de fraqueza: “Você verá, nós somos assim”. Que golpe! Um boxeador não bateria mais forte: será assim durante dois meses.

Poderíamos ter-nos esquivado e dito: “Primeiro EU”. Mas, estou àvido: escuto, olho e sinto. Posso julgar?

Um julgamento é uma sentença definitiva. Sentenciar é deixar de escutar, de ver. É pretender saber.

Não julgo nem julgarei. Prefiro sempre receber.

Aliás, o assalto incessante dos elementos exteriores parece-me ter como efeito nos espíritos criadores, o de concentrá-los comprimindo-os, personalizá-los mais do que nunca, cristaliza-los. Nunca me senti tão inventivo como nestes períodos de viagem onde somos perdeguidos, martirizados: que ocorra um instante de solidão e o parto realiza-se: a ideia nasce, profunda, livre de mesquinhas quotidianas, munida de uma trajectória de longo alcance; a eles, propomos o nosso sentimento, por uma equivalência de situação, com toda a profundidade das verdadeiras e primeiras causas.

Para melhor explicar, serei objectivo: No ocidente europeu, carrego comigo já há vinte anos, propostas de urbanização de cidades que são revoltas contras a desordem, que são uma tentativa de ordem. Se o comboio me conduz a Moscovo e o barco a Buenos Aires, se suporto toda a gama de climas e estações, o espectáculo de costumes diversos, todo o choque de raças profundamente diferentes, o consumo de voltagens discordantes, o meu ocidente desintegra-se, desembaraçando-se das suas mesquinhas supérfluas, dos restos da epiderme morta. Surge o essencial, decantado: o homem a natureza, o destino. O motivo e a razão de ser, o caminho que leva a uma razão de viver.

E tendo penetrado a fundo no caso de Paris, cidade milenar, eis-me apto a compreender, numa linha natural o caso de Moscovo, cidade que não é senão um nome e da qual deve-se fazer a máquina pensante da formidável experiência russa, e o de Buenos Aires que já é um e cujo destino parece-me próximo e imenso.

E o Rio, e Montevideu e São Paulo.

E pouco depois Argel, cidade que se abre para o futuro.

Fui o milésimo ou o primeiro a prever através da geografia, da topografia, do clima, da marcha cíclica das raças, o destino próximo de Buenos Aires? A ter desenhado num papel o esquema fatídico que fomentou nos EUA, Nova Iorque e na Argentina, Buenos Aires? A ter percebido desde 1929, a sombra que se estenderá sobre Nova Iorque e a luz que brilhará sobre Buenos Aires? A ter pensado que havia chegado a hora da raça latina após o cumprimento da etapa anglo-germânica? A imaginar que dois mil anos de cultura poderiam enriquecer uma raça e não necessariamente envelhece-la? A admitir que à hora da propulsão, da explosão que eleva prodigiosamente as energias anglo-saxónicas e que precipita o mundo moderno no caos, sucederia a hora cartesiana da medida, da leitura, da escolha, da proposta da construção, da realização do equilíbrio?

E que o amargo mundo moderno, crispado, ofegante, poderia em breve voltar a sorrir?

Qual é a atitude mental dessas populações a quem o destino reserva majestosas e iminentes aventuras?

...O navio entra e sai dos estuários, prosseguindo o seu caminho em direcção ao largo; ao longo das peregrinações mundiais por todas as costas desta terra, vê-se o forte genovês, o forte espanhol, o forte português patrulhar o mar enfrentar as terras; uma flor de geometria no cruzamento dos postos de mar e terra, comanda, patrulha e protege; um cristal de civilização. Todo este imenso élan de Renascença, este entusiasmo, esta curiosidade, este amor pela aventura que é vida e não estagnação, que é acção e não submissão, que é juventude e não lassitude e velhice, que é aurora e não crepúsculo.

A ideia, dominadora, sacode todas as fronteiras. São homens livres, indivíduos, cabeças fortes, fortes cabeças que partiram para assumir comandos, construir, colonizar.

Colonizar é pura e simplesmente deixar para trás os chinelos e incorrer na aventura. O sábio, o artista colonizam a cada dia. Descobrir, logo revelar. Revelar, consequentemente mudar a face das coisas. Mudar a face das coisas, dar ao ontem um amanhã. As fortalezas dos estuários são cabeças que comandam, patrulham, protegem. São elas que encontramos a cada estuário sul-americano, quando o navio chega.

Atrás dessas altivas fortalezas, após o desembarque, não se encontra senão precipitação, casa de opereta, arquitecturas Nénot e S.D.N.*! Inconsciência ou derrotismo.

Ora simples reflexos (aqui perdoáveis) apressados, irreflectidos das nossas consciências minuciosas e miseráveis capitulações do ocidente. Esses sujeitos da América que vieram para cá com outras finalidades, aludiram desta forma, tímida e puerilmente os hábitos europeus dos quais, em vindo aqui, desligavam-se. O que vinham fazer? Duas coisas: a primeira, pouco nobre: ganhar dinheiro. A outra, digna: aventurar-se, tendo-se libetado das servidões triviais de países domesticados como um estábulo de cavalos de aluguer.

As cidadelas, à entrada dos estuários representavam esse decreto emanado das poderosas autoridades de então: “Procurar o desconhecido, conquistar novas terras, ver, aprender e informar-nos”. E como navegador, levava na sua caravela plantas de cidadelas e cidades! Eis toda a diferença: nesse caso, ia-se para ver e voltar fortes e gloriosos. No outro, parte-se enraivecido para nunca mais voltar, pois nada nos segura mais.

Para o viajante contemporâneo, que hoje desembarca nesses portos da América baptizados há alguns séculos pelos “Conquistadores” um facto é bem perceptível: desde 1900, há duas gerações, uma nova civilização explode. E a América do Sul está destinada a uma ascensão legítima. Provas abundam – flores de modernidade desta vez – e já bem impressionantes: os brilhantes cais do Rio, os mais belos do mundo. A avenida Alvear de Buenos Aires que está para a cidade como o paraíso está para o inferno. Este arranha-céus inimaginavelmente divertido de Montevideu e, mais ainda, as praias extremamente modernas, perto das quais se situam lindos quarteirões residenciais. E em São Paulo esta opulência nobre de certas avenidas, ornadas de habitações ao estilo de Munique anterior ao modern-style, impagáveis e engraçadas, no país dos plantadores de café que são como os vice-reis de antigamente.

Ingénuos e tímidos como os pensionistas de um convento. De repente magníficos e luminosos, verdadeira América do Sul. Depois, desastrosamente medrosos. Tomados do medo do ridículo, fazem referência ao senhor Nénot, que construiu Sorbonne no século XIX, envolveu-se no vergonhoso troféu de açúcar do monumento a Victor Emmanuel na Praça Venezia de Roma, e que traz ao século XX uma imitação de Versalhes destinada a glorificar os actuais reis da S.D.N.

A Europa burguesa é um peso para a América do Sul.

Libertai-vos! A Europa burguesa está virtualmente enterrada. É chegada uma nova hora. A economia geral do mundo vê na América do Sul um devir iminente.

Ora, então:

A América do Sul são os latinos. Eles provaram-no, fingindo-se de confeitores nessas decorações de torta de creme que se multiplicam nas balaustradas e nas cornijas de gesso, em todos os estuários, à sombra da digna cidadela ancestral.

De resto é inegável que os Latinos são o sorriso. Linha, sol, proporção, clareza.

No seu coração, uma vassourada nas balaustradas e um pontapé nos confeitores! Isto feito, que a América do Sul, acreditando no seu destino, formule os seus projectos e desenhe o seu amanhã. Que o planeamento das cidades seja estabelecido. Que ele se traduza em preceitos e leis.

Criar, decretar, realizar.

Que o Rio de Janeiro tente este desafio: fazer frente, pela arquitectura, à paisagem, e não se colocar atrás daquilo que tão cruamente dizia o meu amigo Cendrars: “O que quer que eles façam com o seu pequeno urbanismo, serão sempre esmagados pela paisagem.” Creio que por um magnífico desígnio, o homem pode aqui mais uma vez realizar o que a Grécia fez na Acrópole e o que a Roma fez nas sete colinas: impor-se

à paisagem pela arquitectura certa. A arquitectura é capaz, pela aritmética da sua linha, integrar toda a paisagem.

E Buenos Aires. Oh! Problema árido e apaixonante! Esta cidade, ao desenvolver-se prodigiosamente anula-se a ela mesma. A sua vida é a sua morte. A corrida em direcção à crise é vertiginosa. É necessário recobrar-se. Ainda é tempo, mas deve-se agir. Não existe cidade mais inumana. O homem perdido nas ruas de Buenos Aires quando o barulho dos alto-falantes, da Rua Florida termina depois das 18 horas.

Tal como é, nomeei-a "cidade sem esperança". Não existe nem montanha, nem colina, nem árvore, nem mar, nem céu nesse coração apertado da cidade. As pampas magníficas estão além, o rio da Prata é invisível, o céu argentino daqui a pouco não será mais visto ou então será engolido pelas mandíbulas das cornijas que quase se juntam lá em cima.

Palermo diz-nos o que fazer. E o Rio chama-nos. La Barranca fornece a solução assim como os recifes encobertos diante do porto.

A técnica moderna permite realizar a Buenos Aires dos tempos modernos. Se a ideia é clara, se o gesto é simples, se a vontade é segura, porde-se construir sobre o Rio da Prata esta cidade voltada para o oceano, por valorização. Pode-se financiar a operação.

Não se deve mais pensar: Nova Iorque. Deve-se pensar: Latinos = clareza, ordem, alegria.

Deve-se fugir do pesadelo do caos das cidades que materializam esta etapa da época maquinista, cujo primeiro acto já foi encenado e sobre o qual cai a cortina actualmente.

Deve-se representar o novo acto. Levantar as cortinas sobre um outro empreendimento, sobre directrizes que provenham de uma digestão, de uma assimilação, de uma conclusão.

Crepúsculo, talvez de Nova Iorque.

Aurora, certamente, na América do Sul.

Latinos, eis aqui a voz do seu destino: Sorridente, claro, belo.

Le Corbusier.

ANEXO B

Transcrição bibliográfica

Propus isto: o arranha-céus lá no alto, não me diz nada de muito tranquilizador; ele está muito longe.

Mas, se começássemos colocando o problema iminente da circulação? Do alto da plataforma (com uns 80 metros, creio) estendo em direcção ao mar, no sul, sempre no mesmo nível (80 metros), a rua principal da cidade que vem do norte, a partir do campo. Continuaríamos ao mesmo nível, ramificando-a em dois, três, quatro, cinco braços (ou dedos) que seguirão em frente até...

Até onde? Até acima do porto. As ruas estarão no ar, 80 metros acima do porto e acabarão bruscamente no ar, a pique.

Os automóveis rodarão até ali, a pique sobre a água. Dos carros, descenderemos aos escritórios. Pois os escritórios serão imensos espigões de prédios que sustentam a rua, no alto. Sob a rua construir-se-ão andares e mais andares até que se toque no solo a colina, e até que se mergulhe no mar, no porto.

Desta maneira, ganhamos gigantescos blocos de construção, um número enorme de escritórios, em plena luz. Colocamos a cidade de negócios no porto e colocamos os ganhos não perto dos arranha-céus como nos projectos de Paris ou de Buenos Aires, mas nos tectos dos arranha-mares. Pois não voltaremos a construir arranha-céus. Construímos "arranha-mares". Permitam-me a expressão!

E, se num simples gesto, já tendo criado, num bom lugar, os órgãos específicos da cidade de negócios, pensássemos um instante na beleza da cidade, no orgulho que teriam os seus cidadãos, veríamos elevar-se do nível do mar, em prolongamento da montanha, um espectáculo arquitectónico magnífico que, numa escala bem reduzida, já conhecemos em Marselha (Velho Porto), em Antibes, o forte, na "villa Adriana" de Tivoli (o grande terraço com vista sobre a planície romana), etc. Mas, desta vez, quão mais misterioso!

ANEXO C

Transcrição bibliográfica

São Paulo está a 800 metros, sobre um planalto acidentado cuja terra é vermelho como a brasa e a cidade parece padecer ainda, assim como o seu sítio, da carga espiritual autocrática dos plantadores de café que comandavam outrora os escravos, e que hoje são governadores severos e insuficientemente activos. [...] Cidade inconcebível, tanto parece envelhecida prematuramente, apesar do seu arranha-céus e dos seus bairros construídos recentemente – São Paulo agita-se. No Brasil (como, de resto, na Argentina) o “Esprit Nouveau”, a nossa revista dos anos 20, precipitou desejos, Esses países, Argentina – velha Castilla – Brasil – velho Portugal, chegaram ao momento em que querem projectar a sua história. A história dos povos nada mais é que a expressão de um ideal contemporâneo, uma fabricação espiritual, que é como uma doutrina, uma descrição de si mesmo. A história não existe, ela é feita.” (Précisions, p. ?)

No escritório do Presidente da Câmara de São Paulo, examino com curiosidade o mapa da cidade, meandros significativos. Eis o que é pertinente: estas ruas sinuosas passam sob outras, construídas em forma de viaduto. “Vocês estão, disse eu ao Presidente da Câmara, numa instância de crise de circulação?”

São Paulo está situada no planalto brasileiro, a 800 metros de altitude, colinas ao lado de colinas; os vales entre as colinas, as casas no vale e nas colinas.

Subitamente, em alguns anos, São Paulo desenvolve-se vertiginosamente e, quase de uma só vez, o diâmetro da cidade estende-se por 45 quilómetros.

No centro geográfico – como sempre – eis que não se circula mais. Porquê? Porque como é hábito, os escritórios invadiram as casas, porque demoliram as casas para contruírem prédios, até mesmo um arranha-céus.

Ora, São Paulo, a perder de vista, é um somatório de montes. O planeamento urbano, como deve resolver o problema dos montes, traça ruas curvas, viadutos, e uma rede cada vez mais embaraçada, de vísceras vermiculadas.

Mas desembarcando em São Paulo, e vendo pendurada na parede do gabinete do Presidente da Câmara esta imagem das ruas desorganizadas, passando às vezes, umas sobre as outras; medindo, por outro lado, o enorme diâmetro da cidade, pude exclamar: “Vocês têm uma crise de circulação; não podem ligar rapidamente uma cidade com quarente e cinco quilómetros de diâmetro construindo ruelas neste labirinto”.

Recomendara ao piloto: “Voe em direcção ao centro de São Paulo, primeiramente num vôo rasante; gostaria de ver o perfil da cidade, onde ela se levanta, onde pousa as habitações pelo efeito do crescimento irresistível dos negócios”. No centro mesmo de toda a região, vemos a cidade erguer-se levemente, depois no meio, violentamente.

Princípio de crescimento. Índice categórico; diagnóstico indicúvel da doença do centro das cidades.

Depois, de carro, fizemos várias experiências: por exemplo, aquela do tempo considerável que se leva para ir de um ponto ao outro; vales, contornos, encostas, etc. Depois, a começar pelo campo, observamos bem esta topografia generalizada de altos e baixos, e o sufoco de uma rede de ruas que tenta inutilmente caminhar em linha recta.

Propus o seguinte aos meus amigos de São Paulo:

A origem dessas estradas que se encontram no centro da cidade vem de muito longe: Santos, Rio de Janeiro, etc. O diâmetro urbano da cidade é extremamente alargado: 45 quilômetros. Vocês constroem auto-estradas; por enquanto, estando coladas ao solo, elas sofrem a sua influência.

Se fizéssemos isto: construir, de colina a colina, de pico a pico, uma régua horizontal de 45 quilômetros, depois uma segunda, em ângulo quase recto, para servir os outros pontos cardeais. Estas régua rectilíneas são auto-estradas de grande penetração na cidade, na realidade grandes travessias. Vocês não sobrevoarão a cidade de carro, mas “sobre-rodarão”. Estas auto-estradas que lhes proponho são viadutos gigantescos. Não façam arcos onerosos para sustentar os viadutos, construam-nos sobre estruturas de betão armado que serão constituídos por escritórios no centro da cidade e habitações na periferia. O volume desses escritórios e dessas habitações será imenso, de acordo com o espírito do tempo; trata-se portanto de uma magnífica valorização. Um projecto preciso, um edital.

Como traços, os automóveis atravessarão a aglomeração extremamente extensa. Do nível superior das auto-estradas, descerão até às ruas. Os fundos dos vales não serão construídos, mas deixados livres para o desporto e para o estacionamento dos veículos de pequena circulação. Aí serão plantadas palmeiras ao abrigo dos ventos. Aliás, vocês já criaram um começo de parque arborizado, e para automóveis, no centro da cidade.

Para vencer as sinuosidades do planalto acidentado de São Paulo, pode-se construir as auto-estradas em nível, sustentadas por “arranha-céus”.

Que aspecto magnífico teria todo o espaço! Que maior aqueduto de Segóvia, que gigantescas pontes de Gard! O lirismo teria aí o seu lugar. Existe algo mais elegante que a linha pura de um viaduto no meio de um sítio movimentado, e de mais variado que as suas sub-estruturas enterrando-se nos vales ao encontro do solo?

[...] Do avião o “centro violento”, marcado pelos edifícios altos, Le Corbusier não se conteve e lançou-se a esboçar soluções. Propôs um novo sistema de circulação composto por duas estruturas que se cruzavam em ângulo recto, justamente no “centro violento”. Essa megaestrutura cruciforme sem fim iria descongestionar o centro, penetrando na cidade como um aqueduto romano, voando sobre o centro, “de acordo com o espírito do nosso tempo”, vencendo as irregularidades do terreno. (Moreira, 2008, p.65)

ANEXO D

Transcrição bibliográfica

Corolário Brasileiro

Quando estamos no Rio de Janeiro;

- baías de azul, céu e água, sucedem-se ao longe, em forma de arco, ornadas de cais brancos ou praias rosadas; onde o oceano bate directamente, as ondas rolam em camadas brancas; onde o golfo entranha-se nas terras as águas rebentam. Alamedas de palmeiras rectas, de troncos lisos, modelados pela matemática, correm em ruas rectas; uns dizem com 80 metros de altura – eu contento-me com 35. Os carros americanos, luxuosos, brilhantes, andam de uma baía para a outra, de um grande hotel a outro e contornam os sucessivos promontórios que mergulham no mar. Um grande transatlântico entra no porto, solene e galhardo; solene na sua velocidade, na sua qualidade de excelência, alegre na sua arquitectura pura. A frota de guerra brasileira aparece ao largo, passa em frente dos hotéis, encaminha-se entre as ilhas rosas e verdes. Os palacetes são de um bom Luiz XVI moderno; são grandes, novos, confortáveis, com colaboradores vestidos de branco e quartos que dominam o mar; este mar, visto do quarto de um palacete é um mapa geográfico do tempo das descobertas, com os seus golfos, montanhas e navios; as inscrições iluminam as falésias à noite. Um navio todo iluminado distancia-se, as luzes de um navio transatlântico são de uma intensa alegria, uma alegria sempre solene: existem tantas ideias a bordo de um navio que vai, - na cabeça dos mil ou dois mil habitantes de um navio que vai e volta. As ruas da cidade vão para o interior, nos estuários de terá plana entre as montanhas que caem dos planaltos; os planaltos seriam como as costas de uma mão, grande, aberta, que se apoia à beira mar, as montanhas são os dedos da mão; eles tocam no mar; entre os dedos das montanhas existem os estuários da terra, e a cidade está dentro; uma cidade alegre, portuguesa, atraente, rectilínea; à beira mar, as casas ricas são italianas, com muitos balaústres e cartão pedra, horríveis e engraçadas, com palmeiras, magníficos embarcadouros, e mar, a abertura para o oceano cheio de ilhas e promontórios; os promontórios surgem no céu com uma nervosidade aguda, recortando-se em inúmeros aspectos móveis – uma espécie de chama verde, descabelada, acima da idade, sempre por toda a parte, e que muda de feição a cada passo. O turista não poupa elogios, o seu entusiasmo renasce a cada esquina; a cidade parece-lhe construída para sua satisfação. Veste-se com cores claras, as pessoas são acolhedoras; sou acolhido de braços abertos, estou feliz, estou num carro, numa lancha, num avião; nado diante do meu hotel, de “peignoir” apanho o elevador e volto ao meu quarto e trinta metros da água; de noite deambulo a pé; faço amigos a cada instante, quase até de madrugada; às sete horas da manhã já estou na água; a noite, ocupei-a a ver o espectáculo de agitação destas ruas destinadas aos marinheiros, impressionantes, encerrando inúmeras e diversas paixões, e afáveis exaltados ou dramáticos deleites; para o turista, não existe, como nas cidades continentais, uma determinada hora nocturna quando tudo acaba, quando vamos dormir porque não resta mais nada para ver; o céu e o mar estão sempre lá, e não fica escuro, e as praias estendem-se ladeadas por cais e avenidas planas; a baía está cheia de luzes diversas: quando o navio se afastara, na outra noite, já há mais de dois meses, na direcção de Santos e Buenos Aires, o Rio de Janeiro não era se não uma silhueta sombria no firmamento nocturno, brilhante, e, à beira da fosforescência das águas estendia-se uma infinita linha de ouro, aquela dos incontáveis candelabros iluminados junta às baías sucessivas. Quando escalamos as “Favelas” dos negros, os morros altos onde predem as suas casas de madeira e a taipa pintadas com cores vivas, pregadas como mariscos nos rochedos do porto: - os negros são limpos e de estatura magnífica, as negras estão vestidas com um tecido de florzinhas brancas,

sempre limpo; acabado de lavar; não há nem rua nem caminhos – tudo é muito inclinado – mas veredas que são ao mesmo tempo percurso de águas pluviais e esgoto; desenvolvem-se ali cenas de vida popular animadas por uma tão magistral dignidade que uma escola de pintura do género encontraria no Rio de Janeiro um grande futuro; o negro faz a sua casa sempre a pique, empoleirada sobre pilotis na parte da frente, a porta do lado de trás, do lado da colina; do altodas “Favelas” vê-se sempre o mar, a bacia, os portos, as ilhas, o oceano, as montanhas, os estuários; o negro que vê isto tudo; o olho do homem que vê vastos horizontes é mais altivo, os vastos horizontes conferem dignidade; esta é uma reflexão de urbanista;

.quando, estamos a bordo de um avião para observar e no apanhamos um pássaro planador sobre todas as baías, quando contornamos todos os picos, quando entramos na intimidade da cidade, quando desvendamos com um simples olhar todos os segredos que ela escondia tão facilmente do pobre ser humano a pé, vimos tudo, compreendemos tudo; fizemos a volta e retornamos várias vezes; de vez em quando, o piloto, um inglês, batia-me na cabeça: aqui em baixo, do lado direito havia rochas vertiginosas, a 50 metros do avião, e eu, eu olhava precisamente para o outro lado, em direcção ao largo...

.quando de avião tudo se tornou claro, e apreende-se esta topografia – este corpo tão movimentado e complexo; quando, vencida a dificuldade e, tomadas pelo entusiasmo, sentimos nascerem as ideias, penetramos no corpo e no coração da cidade, compreendemos uma parte do seu destino;

.quando, então, tudo é festa de espectáculo, tudo é alegre em nós, tudo se contrai para guardar a ideia fluorescente, tudo leva ao prazer da criação;

.quando se é arquitecto e urbanista, com o coração sensível à magnificências naturais, o espírito ávido de conhecer o destino de uma cidade, e o homem de acção por temperamento e por hábitos de uma vida; então, no Rio de Janeiro, cidade que parece desafiar radiosamente toda a colaboração humana com a sua beleza universalmente proclamada, somos possuídos por um desejo violento, louco talvez, de tentar, aqui também, uma aventura humana – o desejo de jogar uma partida a dois, uma partida “afirmação-homem” contra ou com “presença-natureza”.

Oh! Entusiasmo, tu tirarás sempre, no final de contas, o silêncio e o repouso daqueles que sofrem a tua queimadura!

Havia jurado a mim mesmo não abrir a boca no Rio de Janeiro. E eis que tenho uma invencível vontade de falar.

Excluíra o Rio da minha missão arquitectural na América do Sul, porque o meu colega Agache, de Paris, trabalha neste momento no projecto de planeamento da cidade e não devemos vir perturbar quem quer que seja no seu trabalho.

Mas, os arquitectos do Rio descobriram-me em Buenos Aires. E, desde a minha chegada a São Paulo, contactos sem fins lucrativos, obrigaram-me a vir falar no Rio de Janeiro. Então, admiti falar das minhas ideias sobre a arquitectura e do plano de Paris.

Mas, quando no Rio de Janeiro tudo é festa, pois tudo é tão sublime e tão magnífico, quando se fez uma viagem de avião tão longa como pássaros planadores sobre a cidade, as ideias invadem-nos.

As ideias invadem-nos, quando, já há três meses, nos encontramos sobre pressão, quando fomos ao fundo da arquitectura e do urbanismo, quando nos encontramos no caminho das deduções, quando estamos sempre a pensar, sentir, observando as consequências.

No avião, agarrei no meu caderno de desenhos, desenhei à medida que tudo me parecia claro. Exprimi as ideias do urbanismo moderno. E, como me encontrava cheio de entusiasmo, falei aos amigos, expliquei os meus desenhos do avião e eis tudo; vou-vos falar do Rio de Janeiro.

Vou-lhes falar do Rio, por diletantismo, pelo gosto da invenção, pelo epicurismo da ideia.