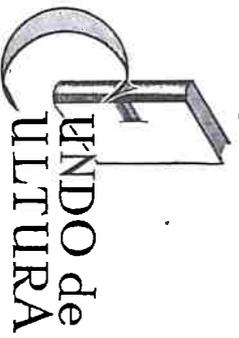


# ARQUITETURA, CONSTRUÇÃO E URBANISMO

**Lewis Mumford**



EDITORA FUNDO DE CULTURA  
BRASIL PORTUGAL

*Paulo Mendes*  
1979

## PREFACIO

**P**UBLIQUEI HÁ ALGUM tempo, na seção *The Sky Line* do *The New Yorker*, uma série de artigos denominados *The Roaring Traffic's Boom*, em que focalizava as construções contemporâneas, planejamento de estradas e projetos municipais. Os pedidos de reimpressão, vindos de toda a nação, fizeram-me finalmente empreender um projeto que há muito tinha em mente: reunir em livro os meus ensaios da *Sky Line*. Se bem que estes ensaios se restringiam a Nova Iorque, os problemas que abordam são universais; a integridade de toda a nossa civilização depende da compreensão destes problemas pelo homem comum, assim como pelo arquiteto, o construtor, o administrador municipal e o banqueiro. Produziremos ordem ou caos? Espaços abertos ou congestionamento? Prazer estético ou depressão? Cidades e subúrbios planejados para viver ou blocos de células e prisões para autômatos? São estas algumas das perguntas que faz este livro e que tenta, de alguma forma, responder.

Ao decidir finalmente reunir estes artigos, fiz uma seleção rigorosa, passando por cima dos ensaios de interesse puramente local e relegando de bom grado ao esquecimento tôdas as minhas contribuições de 1932 a 1947. A própria seção *The Sky Line* foi uma das muitas contribuições brilhantes feitas ao jornalismo contemporâneo pelo falecido H. W. Ross, primeiro redator-chefe do *The New Yorker*. Meu predecessor, que escrevia com o pseudônimo de *T-Square* ("Régua-T"), felizmente estabeleceu um padrão de crítica sincera que era consistentemente apoiada pelo Sr. Ross, que considerava essa seção de Arquitetura como um serviço público apesar de ter custado à revista

*Tradução de*

CARLOS KRONAUER

*Arquiteto*

da Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade do Brasil

um processo, antes de minha entrada na mesma. Ao publicar estes artigos, quero deixar afetosamente patente minha dívida pessoal ao Sr. Ross pelo seu interesse constante, sua compreensão apaixonada dos pormenores e sua lealdade inmutável ante os ataques, que foram grandes contribuições à seção. Minha gratidão a outros membros do *The New Yorker* se estende aos revisores, êsses homens notáveis pela paciência, vigilância e conhecimentos exatos, que corrigem os erros de fato antes que apareçam irremediavelmente impressos e que suplementam minhas descrições ocasionalmente sucintas com os detalhes imprescindíveis. Porém, mais especialmente, minha gratidão se dirige a dois diretores-redatores, Sr. Rogers Whitaker, cuja co-operação muitas vezes vai até a colaboração, e o Sr. William Shawn, que dirige o *The New Yorker* e mantém as tradições estabelecidas por Ross. Finalmente, talvez deva prestar uma reverência aos arquitetos cujo trabalho revê: algumas vezes me distinguiram com palavras, em outras, com o seu silêncio.

L. M.

**"NÃO FAÇA PLANOS MESQUINHOS"**

## DOBRE A LESTE NA ESTRADA DE UTOPIA

**A** NEW YORK LIFE INSURANCE COMPANY construiu um grande conjunto residencial em Fresh Meadows, na região de Queens. Quando este fato se tornar mais conhecido, inúmeras pessoas farão excursões domingueiras ali, a fim de constatar invejadas, com os próprios olhos, o quanto Nova Iorque teria sido mais agradável se o governo municipal e os investidores tivessem tido a sabedoria que orientou a *New York Life Insurance Company* neste empreendimento.

"Maravilhoso" é uma palavra que uso raras vezes, especialmente quando se trata de conjuntos residenciais, mas quando vi pela primeira vez os planos de Fresh Meadows, tive a impressão de que este projeto seria, em muitos aspectos, muito superior à média. Fiz minhas restrições quanto à conveniência dos dois enormes edifícios de apartamentos, dispostos em forma de cruz, que dominam o horizonte relativamente baixo do conjunto; agora que os edifícios já foram construídos, vejo que tinha razão quanto a isto. No entanto, em quase todos os outros sentidos, os proprietários e os arquitetos excederam minhas melhores expectativas.

Este é o único projeto em grande escala que, a meu ver, pode rivalizar com Baldwin Hills Village, em Los Angeles, e é o único nesta parte do país, excetuando Greenbelt, em Maryland, que apresenta uma visão detalhada do que seriam os subúrbios de nossas cidades se fossem projetados não apenas tendo em vista criar um investimento seguro a longo prazo, mas também para promover o conforto, a alegria e a satisfação

de seus habitantes. Tanto o projeto como a execução desta obra merecem um cuidadoso exame. A Stuyvesant Town, na parte baixa de Manhattan, da *Metropolitan Life Insurance Company*, e os conjuntos da *Housing Authority*, na Cidade de Nova Iorque, são dolorosos exemplos de como não se deve reconstruir Nova Iorque. Fresh Meadows é um belo antídoto. Além disto, constitui uma demonstração concreta e prática demais para ser posta de lado pelo Sr. Robert Moses, membro da *Authorty*, como um devaneio de teóricos sonhadores.

Fresh Meadows, tal como Stuyvesant Town, é um conjunto residencial feito por iniciativa privada; mas, ao contrário desta, foi realizado sem qualquer auxílio público, como um investimento seguro e lucrativo para o capital da *New York Life*. As companhias de seguros de vida da América têm bilhões de dólares para investir; investiram mais de 11 bilhões de dólares no ano passado e a quantia disponível cresce constantemente. Obviamente, é importante para todos nós que parte deste dinheiro seja investido, mas não nos corrijos que existem em alguns trechos de Park Avenue e em outros distritos com prédios velhos, que somente são lucrativos enquanto permanecem congestionados, mas em edifícios em áreas urbanas novas ou antigas que não se deterioram tão rapidamente. Quanto às companhias de seguros, é um caso de interesse próprio melhorar a habitação, pois aumentar o tempo de vida de seus segurados é aumentar os lucros. Os alojamentos que possam tentar pessoas a se casar mais cedo contribuem para isto também, pois os homens casados vivem mais.

Por ter sido construído por uma grande companhia, Fresh Meadows usufruiu das vantagens de uma grande organização desde o início; da compra da grande área onde está localizada ao aquecimento central; do uso de um grupo de diretores de seguros de vida para a escolha dos dezoito médicos e seis dentistas que servem a comunidade à contratação da firma de arquitetos de *Voorhees, Walker, Foley & Smith* a fim de trabalhar com o próprio arquiteto da *New York Life*, G. Harmon Gurney, para o planejamento deste complexo projeto de comunidade, literalmente a partir do chão. Construções esporádicas por pequenos investidores simplesmente não podem conseguir a economia ou criar a ordem coletiva e beleza existentes numa grande operação. Os grandes sucessos primitivos no planejamento de cidades e na habitação, tais como os magníficos bairros de Londres do século XVIII de Bloomsbury e Mayfair, foram o trabalho do Duque de Bedford e outros proprietários

de terras esclarecidos. A *New York Life Insurance Company* deu aos seus arquitetos a oportunidade de mostrar o quanto pode ser humana e simpática uma comunidade se a imaginação do projetista pode ser aplicada não em edifícios isolados, mas nas relações mútuas de pessoas, árvores, gramados, jardins, ruas e prédios, para que se tornem uma unidade orgânica. Se bem que haja em Fresh Meadows alguns edifícios realmente belos por si mesmos, como o Centro de Puericultura e a Loja *Bioningdale*, a comunidade como um todo provavelmente é a melhor mostra de arquitetura na área metropolitana, pois apresenta uma série de composições arquitetônicas, executadas com um variado jôgo de luz e sombra, de massas e volumes, e côr, que estão quase extintos do repertório do arquiteto urbano. Executando os dois edifícios de apartamentos de treze pavimentos já mencionados, a escala humana (prédios de um a três pavimentos) foi rigorosamente mantida e as qualidades estéticas são equilibradas por qualidades humanas, numa comunidade atapetada de ponta a ponta com gramados, não segui encontrar um só aviso de não-pise-na-grama, salvo nos trechos plantados de nôvo, em tôrno dos edifícios acima referidos.

Fresh Meadows está no coração de Queens, que é bastante distante de Manhattan (cinquenta ou sessenta minutos de metrô ou ônibus) e o caminho não é todo êle bonito. No último trecho da viagem em ônibus, para a entrada principal, na Rua Cento e Oitenta e Oito e Bulvar Horace Harding, deve-se passar por ruas suburbanas um tanto parecidas como Flatbush de há cinquenta anos atrás, cheias de casas cujos esforços de domesticidade foram graciosamente sepultados em folhagens. Este nostálgico trecho suburbano gradualmente se mescla com áreas prejudicadas pela pior qualidade de empreendimento privado no campo da habitação depois da Segunda Guerra Mundial e êste, por sua vez, é sucedido por espaços abertos férteis de ervas daninhas. Porém, antes de se chegar a Fresh Meadows, depara-se com prenúncios de algo melhor. Viaja-se durante bastante tempo pela Estrada de Utopia e então, virando a leste, passa-se pela Lavandaria Utopia e pouco depois pelo Posto de Serviço Utopia para automóveis. Dêsse modo, está-se preparando para o esplendor e a glória. A primeira visão da nova comunidade, ao saltar do ônibus na rua Cento e Oitenta e Oito, na esquina com o Bulvar Horace Harding, é um choque; os

dois grandes edifícios de apartamentos, que parecem tão enormes como os da Stuyvesant Town, surgem a meia distância.

No entanto, nas proximidades da entrada principal, descobre-se que a ordem, a beleza e o encanto dominam o conjunto. Passa-se por uma série de edifícios comerciais de diversas alturas e larguras, que começam de forma modesta a fim de dar as verdadeiras dimensões arquitetônicas da cena; em primeiro lugar, um mercado de comestíveis de um só pavimento, com largas janelas; depois, um espacoso banco em tijolos, mais alto que o mercado e com um enorme painel embutido, de retângulos oblongos de vidro, em toda a fachada; a seguir, uma farmácia, mais baixa. Na esquina há uma mudança brusca em escala e amenidade: o que na maioria dos conjuntos residenciais seria uma luxuosa e movimentada "esquina" não tem prédio algum. Em vez disso, há uma pequena praça, com árvores e bancos à direita, e um generoso jardim, com mais árvores e mais bancos, em frente à grande loja *Bloomingsdale*, à esquerda. A graciosa generosidade com os espaços abertos caracteriza todo o projeto.

Quanto mais profundamente se penetra em Fresh Meadows, mais favorável é a impressão, pois os arquitetos apresentam ao observador uma série de vistas urbanas que são raras numa comunidade americana moderna — ruas curtas e curvas, gramados extensos e abertos, tendo ao fundo edifícios, verdadeira abundante contra um fundo repousante de paredes de tijolos, largas janelas e trechos de quietude doméstica atrás das fileiras longas, irregulares e grandemente espaçadas de prédios de três pavimentos e casas de dois pavimentos.

O conjunto de Fresh Meadows está agrupado em torno de uma área central aberta, de quase oitenta mil metros quadrados, de terreno irregular. A maior parte da área foi outrora um campo de golfe, e nesta zona central ainda há a antiga sede do clube que foi o escritório durante a construção e que irá eventualmente desaparecer. Os dois grandes edifícios de apartamentos, uma garagem e a creche são os únicos pontos mais altos neste espaço; ainda não há nada decidido quanto ao resto, incluindo a parte disponível quando for demolido o clube. A conservação deste espaço extra foi uma sábia previsão; o planejamento nunca deve ser rígido ao ponto de não deixar margem ao imprevisto. Apresse-me a sugerir, por exemplo, uma pequena casa de saúde e maternidade, para que a hospitalização para todas as doenças menos graves possa ser feita num plano mais íntimo e humano, ao nível da vida da comunidade. A

"armazenagem de doenças" em larga escala, na frase de um famoso médico da época vitoriana, é uma das características mais bárbaras de nossa civilização, e a *New York Life* está agora numa posição admirável de prover seus inquilinos de algo de muito superior no campo de atividades tão próximo dos interesses vitais da companhia.

O projeto cobre uma área, aproximadamente quadrada, de uns 680 000 metros quadrados, quase três vezes maior do que a Stuyvesant Town e um quinto da área de Central Park. Ao urbanizar este pedaço de terra, os proprietários adotaram uma densidade urbana razoável; apesar do amontoado de gente nos dois grandes edifícios de apartamentos, mantiveram a população em quatro famílias por mil metros quadrados. Estão alojadas ali dezoito mil pessoas, mas devido ao grande índice de nascimentos na comunidade, que é ocupada principalmente pelas famílias de jovens veteranos, esta deverá dentro em breve estar "arrebentando nas costuras", e a direção da companhia já descobriu que não há quase suficientes unidades de três quartos. Antes da guerra, as crianças não estavam em moda, e os arquitetos de Fresh Meadows provavelmente foram guiados na escolha dos tamanhos de apartamentos pelos padrões de então. No entanto, Stuyvesant Town aloja vinte e cinco mil pessoas, e se Fresh Meadows fosse construída com os mesmos padrões, estariam vivendo ali (Deus os acudai!) quase setenta e cinco mil pessoas.

Fresh Meadows tem a vantagem extra de estar rodeada de jardins públicos. O Kissena Park Corridor está localizado num dos cantos da propriedade e não muito distante está o Parque Cunningham, um *playground* cobrindo dois milhões de metros quadrados. Existem dois campos de golfe públicos a uns dois quilômetros de distância. Para os corretores de imóveis mais mesquinhos, estas facilidades próximas seriam uma ótima desculpa para reduzir os espaços abertos do projeto, mas a *New York Life* reservou, para um parque, vinte e quatro mil metros quadrados recheados de árvores magníficas, na maioria carvalhos. Nos próximos anos, Fresh Meadows talvez seja rodeada de casas de uma e duas famílias tão do agrado dos corretores de imóveis e, se seguir o caminho de Flushing e Flatbush, será uma confusão arquitetônica e social. No entanto, dentro de cem anos, caso não caia em mãos menos conscienciosas, Fresh Meadows continuará a ser espacosa, bonita e "doce" — uma ilha verde no meio de Queens — tal como

St. John Wood, que permaneceu durante muito tempo sendo uma ilha isolada, no crescente amontoado de Londres.

Sòmente uma rua — a Cento e Oitenta e Oito — atravessa Fresh Meadows, e isto graças à insistência do Departamento de Engenharia Municipal de Flushing. Os arquitetos, porém, removeram algumas das desvantagens dessa rua, criando dois ovals ao longo de seu percurso. Eles estão maravilhosamente plantados com cêrcas floridas, petúnias e outras flôres. Num dêles, as petúnias brancas contrastam com flôres azuis; o outro é uma maravilhosa combinação de púrpura e violeta. É um ajardinado feliz que lembra o tratamento bem sucedido de Jones Beach pelo Sr. Moses.

Como havia uma só rua atravessando o conjunto, os arquitetos não ficaram tolhidos com o esquema usual de quarteirões e o conseqüente excesso de calçadas, tal como os planejadores de Sunnyside Gardens, aquêle conjunto residencial pioneiro desenvolvido há uns vinte anos por Alexander Bing, o esclarecido corretor de imóveis. A harmonia das áreas residenciais é função principalmente dos gramados, fileiras de árvores entre casas e passeios e ilhas de jardins que pontilham não sòmente a Rua Cento e Oitenta e Oito como também algumas das ruas sem saída, e é salientada pela ausência completa de garagens particulares. Há bastante espaço para o estacionamento nas ruas e parques de estacionamento em cada um dos três centros comerciais. Além disso há quatro garagens comuns, o que contribui enormemente para a paz e beleza da comunidade; quando há garagens individuais, o conjunto fica fracionado e os passeios são um perigo potencial para todo mundo, especialmente para as crianças, quando os carros fazem manobras. Aqui, como alhures, os arquitetos procuraram imitar e melhorar o que havia de bom em Sunnyside Gardens. Nos poucos casos em que se enganaram, seguiram os precedentes infelizes de Stuyvesant Town.

Fresh Meadows talvez seja o exemplo mais positivo e feliz de planejamento em larga escala de uma comunidade, neste país. Para compreender tudo o que existe sòbre planejamento de cidades nos últimos trinta anos, tanto nos Estados Unidos como na Europa, basta examinar as articulações dêsse projeto e observar como contribui para o conforto e satisfação estética de seus habitantes, desde a hora em que acordam de manhã após uma noite tranqüila, e deixam as crianças pequenas nos gramados atrás das casas — onde brincam em

segurança na grama, enquanto as mães fazem as compras no centro de abastecimento próximo — até que todo o mundo vai dormir novamente. Fresh Meadows não é sòmente mais um conjunto residencial; é uma fatia da Cidade do Amanhã — não a cidade futurâmica dos esboços arquitetônicos teatrais e loucos de Hugh Ferriss, mas um lugar que resiste ao mais acurado exame. Já fui lá mais de uma vez e espero voltar e escrever um nôvo artigo.

1949

## FUNÇÕES MUNICIPAIS E ARTE CIVICA

O NÚCLEO ORIGINAL DE quase toda cidade americana é agora uma massa coagulada de edificios antiquados. Sensatamente, e sem esperar que as bombas limpem o terreno, muitas cidades já estão efetuando extensas demolições e planejando igualmente extensas reconstruções. A umida área da linha do cais de St. Louis está prestes a se tornar o Jefferson Memorial Park, a "porta do Oeste", simbolizada pelo grande arco parabólico de Ferro Saarinen. O Triângulo Dourado de Pittsburgh foi desimpedido para dar lugar a um grupo de gigantescos arranha-céus, infelizmente concebidos na imagem do já obsoleto plano Voisin de Le Corbusier para a cidade de Paris. Fladéfica demoliu a Estação de Broad Street e a incômoda Muralha Chinesa que para ela conduzia os trilhos da Estrada de Ferro Pensilvânia, e uma reabilitação ainda maior está tendo lugar em tórno do Independence Hall, em terrenos adquiridos pelo Governo Federal com a finalidade de preservar todo o museu ao ar livre de edificios históricos que o rodeiam e dar um amplo fundo para os principais monumentos. Mas em que pé está Nova Torque? Bem, Nova Torque — ou especificamente Brooklyn — principiou um dos mais onerosos de todos os programas de demolição e reconstrução. Com esta finalidade, a municipalidade adquiriu por condenação e compra uma grande área na parte baixa da cidade, limitada aproximadamente pelas Ruas Fulton, Jay e Sands. No entanto, se bem que parte dos terrenos que se transformarão num nôvo centro cívico ainda esteja ocupada por sujos edificios à espera do vandalismo, fogo ou a picareta para arrasá-los, uma grande parte próxima da ponte Brooklyn se tornou um jardim público. Agora, enquanto a re-

construção ainda está nos seus estádios iniciais, é a ocasião de observar essa promissora amplidão de espaço, que se estende do Borough Hall até a ponte Brooklyn. Uma parte do programa excita nossa admiração, uma parte pede revisão, mas como um todo o programa merece apoio.

As pessoas que tenham tido negócios a tratar na área de Borough Hall terão percebido durante uma década as mudanças que ocorreram nesse distrito dilapidado. Começaram com a demolição do "L" da velha Rua Fulton e eliminação de grande quantidade de *trolley-buses* que trafegavam em redor de Borough Hall ou passavam sôbre a ponte Brooklyn. Há muito tempo, quando o Sr. Cleveland Rodgers, outrora *Commissioner* de Planejamento da Cidade, era editor do *Eagle* de Brooklyn, iniciou uma campanha para a melhoria dessa sórdida área e viveu não somente para ver a implantação de um plano que iria tornar realidade seus sonhos, mas uma vasta expansão que inclui todo o distrito da Avenida Atlântica à baía Wallabout e do Fort Greene Park até Brooklyn Heights ao longo de que se estende uma grande *promenade* dando frente para o East River. Isto constitui o maior trecho de reurbanização já tentado pela municipalidade, em escala muito maior que qualquer de seus conjuntos residenciais, e exige um trabalho muito mais complexo de planejamento. Se êste trabalho fôr bem executado, será um exemplo positivo para a reconstrução e modernização do resto da cidade.

Uma urbanização dessa ordem não é realizada somente na prancheta de desenho. Contudo, a parte desempenhada no projeto pela imaginação não deve ser subestimada, nem devem ser aceitos facilmente demais os efeitos deprimentes de detalhes medíocres também visíveis neste esfôrço. Para reconstruir esta área é necessária a cooperação de mais de cinquenta agências públicas e semipúblicas, e são necessários empreendimentos municipais, da construção de estradas à habitação, de edificios públicos a modificações no tráfego. Cada uma dessas agências tem suas próprias exigências, suas próprias finalidades a considerar, algumas vezes seus próprios interesses ocultos ou pre-conceitos entrincheirados a proteger. Para emergir dessa confusão com um plano que satisfaça às necessidades de cada órgão e que também sirva os interesses a longo prazo da cidade é preciso uma finura política da mais alta ordem. Talvez o mais poderoso agente de persuasão é uma grande idéia diretora, como aquela que trouxe Daniel Burnham há meio século para a melhoria da linha do cais de Chicago. As mudanças a serem feitas pela reconstrução de Brooklyn são de longo al-

cance. Por exemplo, quando fôr completada a construção das estradas, será possível a um residente de Brooklyn, quando chegar à grande via arterial da Belt Parkway, não encontrar um outro sinal de tráfego nos próximos trezentos e sessenta quilômetros, se percorrer a direção certa.

O problema de replanejar essa enorme área é triplo. Primeiramente há a escolha das funções certas para suas várias partes. Isso é de importância vital agora, enquanto ainda há tempo de fazer mudanças, pois não é de modo algum certo se, tal como se tenciona, este local fôr destinado somente a edifícios públicos, conjuntos residenciais e espaços abertos. A segunda tarefa é a de refundir as avenidas, ruas, *promenades* e jardins, para que o grosso do tráfego motorizado passe em tórno e não através, e assim os espaços abertos darão mais encanto e dignidade a tôdas as partes. O terceiro trabalho, o mais difícil de todos, quando devem cooperar tantas agências, é de agrupar os edifícios e limitar sua altura e densidade de ocupação, para criar assim uma estrutura arquitetônica imponente e durável que servirá Brooklyn durante tantos séculos quanto os edifícios em tórno da Praça Vendôme já serviram Paris. Um tal esforço exige não só audácia como paciência. Recentemente, foi projetado um tribunal para Brooklyn Heights, próximo, que deve continuar sendo um distrito residencial; um programa mais acertado teria sido colocar esse edifício no novo centro cívico. Além disso, o velho edifício dos Correios, um exemplo decente de seu período, poderia perfeitamente ser conservado dentro da área, mas o Departamento dos Correios deseja um novo prédio num local que considera mais adequado para suas necessidades de tráfego. A velha Biblioteca Pública de Brooklyn, que está fora da área, na Rua Montague, reusou a oferta de um terreno dentro da área, e provavelmente age acertadamente, pois agora realiza somente uma função regional. Ainda permanecerão provavelmente durante algum tempo no novo centro cívico tais edifícios importantes como o da Universidade Estadual do Instituto de Artes e Ciências Aplicadas de Nova Iorque, sólidamente construído, mas uma dor para os olhos com seu concreto à mostra e tijolos formando desenhos. Há também um conjunto residencial prematuro, a Concord Village, que será difícil de ser mesclada num esquema geral para a área.

Ao determinar que essa parte da cidade deva ser usada para os edifícios públicos e cívicos que estão agora amontoados num lado da Praça Borough Hall, os planejadores adotaram uma decisão acertada. O centro principal de negócios de Brook-

lyn deve, em última análise, e em grande parte, ser descentralizado em outra área do distrito; a área da Erie Basin, a área Fort Hamilton, a área Flatbush e a área Greenpoint, lucrariam tôdas por um replanejamento em larga escala para fins comerciais, e a criação de outros pontos focais de negócios aumentaria grandemente o valor das atuais facilidades de transporte, tornando o tráfego do *rush* não meramente unidirecional. A dispersão parcial das grandes lojas localizadas na cidade é uma outra consideração importante. Mas, ao mesmo tempo, parte desta área poderia ser a cena de uma corajosa experiência municipal de planejamento de todo um distrito comercial de escritórios e lojas. Apesar do exemplo da Casa Lever, duvido que as empresas já tenham adquirido a inteligência cívica suficiente para se tornarem pioneiras nesse tipo de planejamento em larga escala, sem introduzir, para lucros imediatos, o congestionamento que deve ser evitado. Agora, que a cidade é dona desses terrenos, poderia distribuí-los num esquema novo, de baixa densidade, e convidar investidores interessados em estabilidade e segurança, como as companhias de seguros de vida, a construir com arrendamento a longo prazo dos terrenos.

Felizmente, uma nova construção nessa área, concluída no ano passado, já apresenta um precedente correto para um moderno edifício de escritórios, e tenho a esperança de que sua sobriedade e eficiência imprimirão sua marca em toda a vizinhança. São os escritórios da Comissão de Transportes, edifício este que é bem concebido, honesto no projeto, bem iluminado, prático e eficiente. (O arquiteto inicial foi William F. Haugaard, que foi sucedido, depois de sua morte, por Andrew J. Thomas.) Essa grande estrutura dá para a Rua Jay, e duas alas, uma delas mais elevada e a outra mais baixa que o corpo principal, prolongam-se para trás até a Rua Pearl. O bloco principal tem treze pavimentos de altura. Toda a fachada é revestida de pedra calcária lisa e há uma cornija de metal Monel destacando o tópo. As janelas são grandes painéis de vidro rentes à parede. Cada painel consiste de um grande conjunto central fixo, com duas folhas verticais móveis de cada lado e conjuntos horizontais, acima e abaixo, também móveis.

A fachada é a própria simplicidade. Se bem que não haja no edifício construção em balanço, que teria permitido fileiras contínuas de janelas, não inibidas pela presença de colunas de apoio nas paredes externas, há somente uma diminuição quase imperceptível na quantidade de luz que entra. O corpo principal, se bem que tenha cento e sete metros de comprimento, tem somente vinte e cinco metros de largura, e, o que ainda é

mais importante, tem só treze pavimentos de altura. Essas são as dimensões ideais para um edifício destinado a utilizar somente a iluminação e ventilação naturais; mais do que tudo, são dimensões ideais para um distrito de negócios que procura eliminar os inconvenientes do congestionamento. Tal como está, umas duas mil e quinhentas pessoas ocuparão o edifício, o que já é bastante.

Em resumo, este parece ser o próprio modelo de um edifício de escritórios eficiente. Não uma catedral do comércio, nem um templo de propaganda e nem um palácio de poder municipal: é só um grupo de escritórios dispostos de forma a se ter uma boa administração. Esta honestidade e esta simplicidade são como a voz firme de Elmer Davis depois de um tórrido anúncio comercial. Contudo, os arquitetos não esqueceram o fato de que esta simplicidade mesma torna qualquer alteração tanto mais notável. Por um lado, os três blocos do edifício, só porque são de alturas e eixos diferentes, estão em relação dinâmica com o espectador que se aproxima. Um outro toque feliz reside em que os arquetetos, com grande imaginação, procuraram tornar salientes as saídas de incêndio, em vez de ocultá-las, sendo elas visíveis através de três grandes quadrados abertos em cada pavimento. O efeito estético desse tratamento é tão poderoso quanto simples. Somente com a ajuda de luz e sombra os arquetetos transformaram o que poderia ter sido uma fachada lisa numa que é expressiva.

No interior do Edifício dos Transportes, a honestidade é levada ao ponto da austeridade. Há espaços para escritórios e lojas ao nível da rua; um longo corredor corre paralelo à rua, e em cada esquina de rua do edifício principal, uma abertura absorve rapidamente da rua os passageiros do metrô, levando-os por meio de uma cômoda via subterrânea para a estação da Rua Jay. Isto é um outro exemplo de monumentalidade espaçosa sem um só toque falso; até mesmo os sinais que indicam as entradas do metrô são de bom-gosto. Devido ao emprêgo, pelos arquetetos, de granito cinza-claro para o exterior das entradas, e de travertino para as passagens interiores, e como ornato somente bronze branco, o efeito total talvez seja um pouco frio, especialmente quando os corredores estão vazios. Infelizmente, as côres pastel das paredes e as guarnições nos escritórios são também desnecessariamente nuas. Mas não há nada, na massa ou nos detalhes, que parecerá antiquado ou cômico daqui a uns cinqüenta anos. Os arquetetos do Edifício dos Transportes obviamente tiveram em mente o trabalho, tão certamente quando Burnham e Root tiveram em mente o tra-

balho quando projetaram seu clássico Edifício Monadnock em Chicago. A recompensa dessa continência é um edifício que pode facilmente se tornar um modelo para todo um distrito de prédios planejados para um trabalho eficiente, para um acesso fácil por transportes públicos, e para uma circulação conveniente de pedestres.

Deve-se também dizer uma palavra de elogio para a característica empregada no terminal do longo corredor ao nível do solo — uma parede de granito cinzento, que até mesmo de uma certa distância revela que está colocado ali um mapa do mundo em granito polido, e, portanto, mais escuro. Quando se chega mais perto, descobre-se que é um quadro de honra dos empregados da Comissão de Transportes que serviram na Segunda Guerra Mundial. Cada teatro de operações em que serviram é indicado e seus nomes — assim como uma estrela dourada, se foi este o seu destino — estão impressos onde cabem no mapa. Toda mensagem é feita com simplicidade séria; no entanto, é um dos monumentos de guerra mais emocionantes que já vi, pelo modo como torna patentes os fatos de uma guerra global e o papel que nela desempenharam esses homens.

Um distrito comercial que consistisse principalmente de edifícios desse tipo seria muito mais eficiente e mais imponente do que qualquer outra coisa que o resto da cidade tivesse para mostrar. Teria encantos que, se bem que menos espetaculares que as nossas tôrres coroadas de nuvens, dariam maiores promessas de durabilidade. Espero que as autoridades de planejamento da cidade não aceitem nada nessa urbanização que não propague esse bom exemplo. Poderíamos alegremente trocar a monumentalidade clássica imitativa dos antigos centros cívicos, com sua ênfase em colunas e cornijas, e o modernismo superficial de muitos e recentes projetos de arranha-céu por um pouco dessa honestidade, dessa solução direta e dessa decência simples. Corretamente agrupados, uma meia dúzia de Edifícios dos Transportes criariam um novo tipo de espaço urbano, distinguindo-se pela compostura e ordem.

## NOVA IORQUE É ARTIGO DE CONSUMO ?

**E**STRÁ-SE APROXIMANDO DE um sucesso completo o esfôrço frênético de amontoar no distrito central de Manhattan um número suficiente de elevados edificios de escritórios para tornar o tráfego uma confusão permanente. Já agora, depois das dez da manhã, um pedestre razoavelmente saudável pode atravessar a cidade mais rapidamente que o mais hábil motorista de táxi. Tudo isso pode persuadir alguém investido de autoridade a sugerir que o distrito do centro da cidade seja transformado num vasto passeio para pedestres, vedado a veículos privados durante o dia, como já o são algumas ruas estreitas no distrito financeiro. Infelizmente, a carga de pedestres, da mesma forma, aumentou tanto, não somente na hora do almoço ou durante as vendas de Natal, mas na maior parte do dia, que o transeunte freqüentemente tem que andar na exaustiva marcha lenta do automóvel ou ônibus. Talvez se pense que esta situação poderia causar preocupações sérias aos banqueiros, investidores e homens de empresa que têm fomentado esse congestionamento, reconhecidamente com a sanção das leis de zoneamento da municipalidade. Sua falta de responsabilidade quanto às conseqüências disso me foi explicada por um dos mais bem sucedidos homens do espaço urbano. "O dinheiro", disse êle, dando à palavra a espécie de halo que um romano daria ao seu deus tutelar, "não se interessa em olhar além dos próximos cinco anos." Se isso exprime verdadeiramente a opinião dominante, as pessoas que estão estrangulando tão ebulientemente a vida econômica de Nova Iorque, e cancelando, uma por uma, tôdas as boas razões para viver ali, devem achar que Nova Iorque é um artigo de consumo. Talvez seja esta a attitude por trás das re-

centes propostas de construir novos superarranha-céus nos terrenos ocupados pela *Grand Central* e Estação Pensilvânia.

Antes que os planos para esses edifícios sejam apressadamente aprovados, seria conveniente considerar o que está em jogo nesses dois projetos. Se esperarmos até que sejam construídos, será inútil criticá-los, tal como o seria reavaliá-los a sabedoria do uso de bombas atômicas depois que as cidades do mundo foram transformadas em ruínas. Um outro ponto a considerar é que a Sociedade de Arte Municipal designou ambas as estações como tendo mérito arquitetônico e, portanto, dignas de serem preservadas. Na verdade, a Sociedade colocou-as na Categoria 3, que compreende "estruturas importantes... que devem ser protegidas", e não na Categoria 1, que compreende estruturas de importância nacional que "devem ser preservadas a todo custo". Porém, se, na opinião da Sociedade, edifícios tais como a Biblioteca Morgan e outros monumentos mais antigos puramente antiquados pertencem à Categoria 1, ambas as estações de estrada de ferro merecem um tal reconhecimento nacional e até mais. Quanto mais veneráveis se tornam, menos importantes parecem seus erros estéticos. A Estação Pensilvânia foi concebida com a intenção reverente de reproduzir as imponentes colunas de alvenaria e porões dos banhos romanos, e a fachada da *Grand Central* é um pastiche decorativo de formas da Renascença, mas isso não anula suas verdadeiras virtudes arquitetônicas. Se bem que o espaçamento das colunas na entrada da Sétima Avenida para a Estação Pensilvânia seja um obstáculo formidável para os automóveis que descem as rampas do nível da rua ao nível principal, e se bem que as múltiplas saídas para os trens sejam um aborrecimento para as pessoas que tentam encontrar um passageiro que chega, essa estação, tal como a *Grand Central*, tem qualidades positivas que compensam esses erros funcionais. A principal qualidade de cada estação, uma que poucos edifícios nesta cidade ainda possuem, é o espaço — um espaço generosamente e até nobremente tratado. Esses dois grandes dons de espaço, se bem que agora sejam interrompidos por balcões e manchado por enormes anúncios, ainda dão ânimo ao viajante cansado, quando sai do recinto relativamente apertado de um trem depois de uma longa viagem. A combinação de massa e volume é uma das bênçãos especiais da arquitetura monumental, e há pessoas que viajam milhares de quilômetros para admirá-la nas ruínas dos Banhos de Caracalla e no Coliseu. Os homens de negócio práticos que criaram essas estações concordaram em pagar, na sua época, o preço necessário para conseguir essa bênção — se bem que é

provável que homens tais como Alexander Johnston Cassatt, então diretor da Estrada de Ferro Pensilvânia, soubessem perfeitamente o valor do dinheiro.

Porém, agora, a magnificência espacial não pode ser justificada por razões puramente comerciais ou utilitárias; é um desses luxos que compensam somente através de séculos, dando a muitas gerações a consolidação e o gôzo da verdadeira arte. O amplo *hall* das bilheterias passageiros da *Grand Central* pode ser substituído por um com um têtgo de altura, e um engenheiro moderno poderia bombear uma quantidade suficiente de ar para encher os pulmões das multidões que circulam através do mesmo, e o espaço poupado por essa operação poderia, sem dúvida, ser alugado lucrativamente. Mas desapareceria a impressão estética que se recebe de um edifício modelado para agradar aos olhos e não meramente para acomodar pessoas amontoadas. Qualquer um pode verificar isso por si mesmo comparando suas sensações até mesmo numa hora de congestionamento nas Estações *Grand Central* ou Pensilvânia com as provocadas pela estação terminal de ônibus de teto baixo da *Port Authority* ou com o efeito de porão, ainda mais opressivo, da estação suburbana de *Broad Street* da Pensilvânia, em Filadélfia, que está sepultada sob um arranha-céu.

Além disso, a *Grand Central* tem o mérito especial de ser tão logicamente organizada, tão bem estruturada nos seus detalhes, que, apesar do engano, na década de 1920, de permitir que o *Greybar Building*, que a flanqueia na Avenida Lexington, ocupasse espaço que poderia ter sido usado para adições às facilidades do terminal, continua sendo, quarenta anos mais tarde, uma obra-prima da arte do arquiteto e do planejador, tal como era praticada na primeira década do século. Desde o começo, essas estações poderiam ter sido tão ruidosas e aviltadas como se tornaram desde então (e, por esta razão, candidatas imediatas à substituição por estruturas puramente comerciais), pois, logo que foram inventadas as estruturas de aço, as ferrovias poderiam facilmente ter construído entradas para as estações, baixas e utilitárias, e levantado sobre elas edifícios de escritórios ou hotéis de grande altura. Afinal de contas, os hotéis de estação já eram comuns na Europa, e já que os trens eram localizados no subsolo e movidos eletricamente, a eliminação da fumaça e do ruído reforçavam o argumento de um uso máximo dos terrenos das estações da *Grand Central* e Pensilvânia. Porém não foram incluídas tais estruturas de alta rentabilidade nos planos para elas, talvez porque a direção das ferrovias da época tinha um senso mais que residual das responsabilidades de uma

grande riqueza e poder — a espécie de conduta que regia aquele que Aristóteles denominava de “homem magnífico”. O “dinhheiro” estava, mesmo naquela época, preocupado em fazer mais dinheiro, mas raramente estava disposto a ver mais do que cinco anos à sua frente. Isso são outras tantas razões históricas para conservar intatas essas estações esplêndidas, como momentos de uma era em que nosso país não tinha a mente mesquinha demais para acreditar que se poderia dar ao luxo do espaço, dignidade e ordem.

Hoje em dia, ambas as estações precisam de uma limpeza caseira em regra, e a *Grand Central*, com seu amontoado tremendo de balcões e anúncios, precisa também de uma visita do lixeiro. Porém, elas continuam retendo algumas das qualidades essenciais da grande arquitetura, e muitas e muitas pessoas, além dos duzentos e vinte arquitetos que recentemente fizeram um pedido público para a preservação desses terminais, reconhecem o fato. Em resposta a esse pedido, foi elaborado um plano pela firma de arquitetura de *Emery Roth & Sons*, para manter intacto o local do terminal e substituir o resto do mesmo com um edifício de sessenta pavimentos. Os que finalmente irão decidir qual será o destino do terminal poderão aceitar uma das soluções propostas. Porém, se bem que isso suavize a acusação de vandalismo estético, não diminui o congestionamento proposto. Devido à pesada pressão de séres humanos que se amontoam na área do centro da cidade, que é por sua vez o produto da congestão planejada, as vias de acesso à *Grand Central* se tornaram, além de sua própria função, uma artéria de tráfego secundária. Muitos pedestres se dirigem para oeste ou para leste através da estação, porque é uma espécie de corte não obstruído por veículos, e os *rushes* da manhã e da tarde dos passageiros suburbanos já entopem as vias. Amontoar vinte ou trinta mil pessoas a mais em escritórios sobre as atuais instalações, sem mencionar os visitantes a esses escritórios, transformaria a carga diária dos pedestres numa multidão que só existe agora em certos feriados nacionais. Além disso, o tráfego secundário necessário para abastecer todas essas pessoas a mais — entregas para restaurantes e movimento de outros serviços e fornecedores — engarrafaria de tal modo as ruas ao redor da *Grand Central* que os viajantes que a ela chegam, de automóvel ou táxi, teriam muito mais ansiedades e perderiam muito mais trens do que o fazem hoje. O único modo de fazer “funcionar” um tal projeto seria deixar de usá-la como uma estação ferroviária. O último plano — o de entregar todas as propriedades da *Grand Central* à firma de corretores de imóveis

*Webb & Knapp* para urbanização (leia “maiores densidades de edifícios”) — somente reforça estas críticas.

É incrível que a direção dessas ferrovias pense em aumentar seus consideráveis problemas intensificando o congestionamento em torno de suas estações mais importantes; realmente, ela devia exercer pressão sobre a municipalidade para diminuir a competição existente entre construtores de tornar inabitável toda a área do centro da cidade. A construção de facilidades que só aliviarão parcialmente o congestionamento já criado custará à cidade muitas vezes o acréscimo de impostos oriundos dos novos arranha-céus que aumentarão esse congestionamento. Isso não é tudo, pois os atrasos e paradas de circulação nos transportes urbanos está custando à comunidade centenas de milhões de dólares por ano e permanentemente exotando os negócios para os subúrbios. (Já desde 1931 o Plano Regional Russell Sage calculou que essas perdas totalizavam 500 000 dólares por dia só em Nova Iorque e 1 000 000 por dia na área metropolitana. Essas cifras agora teriam que ser multiplicadas várias vezes.) Se as ferrovias da cidade têm a intenção de continuar a funcionar como ferrovias, devem olhar para frente por um período superior a cinco anos e compreender que, a não ser que o tráfego possa circular livremente na área do centro da cidade, serão as que perderão mais. O que estão apresentando como uma melhoria não é mais que um aviltamento final, e o que propõem como empreendimento lucrativo, para utilizar o que consideram ser um espaço de ar desperdiçado, apressará a *débaüle* metropolitana geral, cujos sintomas já são óbvios. Isso é tanto mais verdade porque, ao criar mais edifícios de escritórios, o plano de “reurbanização” da *Grand Central* poderá destruir acomodações hoteleiras essenciais e acelerar o afastamento de hotéis de curta estada, da área onde podem melhor servir seus hóspedes, com a menor desmoralização do tráfego.

Até mesmo se a construção de edifícios de escritórios fôsse interrompida por uma dúzia de anos (foi interrompida quase completamente de 1933 a 1947), isto mal nos daria tempo suficiente para aliviar o congestionamento que já existe. Quanto à maioria dos planos para aliviar a situação, parece obra de sonâmbulos, que nunca observaram a cidade durante o dia. Seria necessário realmente uma mente muito elevada para decidir que tipo de planejadores são os mais irracionais — as pessoas que estão amontoando estruturas elevadas nos superpopulosos distritos comerciais de nossas cidades, ou as pessoas que estão criando superestradas cruzando o país, e que lançam mais tráfego para eles. A *Port of New York Authority* e a *Triborough Bridge and*

*Tunnel Authority* acabam de apresentar uma série de propostas com a finalidade de estabelecer uma comunicação pelos Narrows (tornando assim Brooklyn e Long Island contínuos com Nova Jérsei), de adicionar uma faixa de seis vias à ponte George Washington e de expandir os acessos para o lado de Jérsei dessa ponte — uma dessas vastas misturas de espalvete de estradas e fôlhas de trevo e viadutos que são material excelente para fotografias aéreas, mas obliteram as cidades que atravessam, tão impiedosamente quanto um reservatório Catskill. A afirmativa feita pelo *Times* de que essas propostas "contribuirão apenas modestamente para aliviar o agudo congestionamento de tráfego da Cidade de Nova Iorque" é uma afirmação estarrecedoramente abaixo da realidade. Há também uma proposta para ligar a ponte George Washington, via Estrada Cross Bronx, à projetada ponte Throgs Neck. Esses planos não dão a menor consideração aos resultados imediatos (amonioar mais veículos numa cidade já cheia deles) ou o produto final (um influxo maciço de população e indústrias para uma área onde a pressão de ambos devia ser diminuída e não aumentada). Isso não beneficiará nem mesmo aos que olham só para os próximos cinco anos.

Infelizmente, a promoção do tráfego é em si mesma uma grande indústria na qual estão em jogo todos os gêneros de habilidades técnicas e administrativas. Da mesma forma, as facilidades nas pontes, a serem providas pelas *Triborough Authority* e *Port Authority*, que fazem parte dessa indústria, podem facilmente ser autofinanciáveis pelo pedágio; além disso, as superestradas e estradas gozam da ajuda de subsídios federais e estaduais. Dessa forma, êsses empreendimentos mal pensados, que deverão custar seiscentos milhões de dólares, não apresentam um verdadeiro problema de financiamento para atrasar sua execução. Entrementes, o comissário do tráfego de Nova Iorque, Sr. T. T. Wiley, salienta que nenhuma das duas *Authorities* está aceitando a responsabilidade na distribuição do novo tráfego que essas pontes e estradas derramarão em Manhattan. O abandono de uma criança na roda é uma analogia pequena para êsse processo; as autoridades de tráfego estão lançando um orfanato inteiro numa casa superpopulosa e à beira da falência. Não obstante, desde a década de 1920 as autoridades municipais e estaduais têm mergulhado cegamente de um grandioso plano de tráfego para outro, sem demonstrar ter qualquer compreensão verdadeira dos problemas que tentam resolver. Os especialistas do tráfego aceitam de mão beijada que a finalidade de um bom planejamento de tráfego é dar o máximo de acesso e o máximo de

facilidades para o movimento de veículos com rodas. Mas a finalidade de um bom planejamento de cidades é conseguir um equilíbrio saudável entre as milhares de atividades de uma comunidade; não supõe que o transporte privado tem uma reivindicação prioritária a todos os recursos da comunidade, ou que é perfeitamente certo tornar a cidade cada vez menos habitável, desde que sejam construídas estradas suficientes para permitir que as pessoas escapem de carro uma vez por semana — somente para arrastar-se de volta cansados e derrotados, cada domingo à noite. O transporte — eu coro em pronunciar um truismo agora ignorado tão freqüentemente — é um meio e não um fim.

Para curar nossa paralisia que se alastra, nossa comunidade entregou seu destino a empíricos (aliás especialistas e peritos) que têm pouca compreensão verdadeira das necessidades de uma cidade moderna. Situações que foram previstas e diagnosticadas corretamente há uma geração por alguns planejadores perspicazes como Clarence Stein e o falecido Henry Wright já se tornaram agudas demais para alguns remédios simples, e complicadas demais para serem tratadas sem primeiro equacionar um objetivo comum são, que oriente cada operação de um passo lógico para o seguinte e os reúna todos num novo esquema urbano. Mais cedo ou mais tarde teremos que enfrentar o problema de Nova Iorque como um todo e principiar de novo.

1955