

Cidade, povo e nação.

Gênese do urbanismo moderno.

Organizadores:
Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro
Robert Pechman



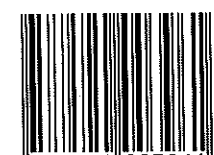
Robert Pechman

Cidade, povo e nação.
Gênese do urbanismo moderno.



Organizadores: Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro

ISBN 85-200-0396-6



9 788520 003961

Eulalia
com seu amigo
cust. José
23/4/96

Cidade, Povo e Nação
Gênese do Urbanismo Moderno

A Eulalia,
com o amigo,
admiração e os votos
de grande sucesso.

em Rtt

A Eulalia com
seu amigo A/c.

A Eulalia
obrigado pela
amizade e amizade
José



Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro
Robert Pechman
(organizadores)

Cidade, Povo e Nação

Gênese do Urbanismo Moderno



civilização



brasileira

Copyright © 1996 by Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro e Robert Pechman

Capa: AMAURY FERNANDES

Composição: IMAGEM VIRTUAL EDITORAÇÃO LTDA., Nova Friburgo, RJ,
em ITC Cheltenham, 10/12

ISBN: 85-200-0396-6

CIP-Brasil. Catalogação-na-fonte
Sindicato Nacional dos Editores de Livros, RJ.

C51 Cidade, povo e nação / Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro e Robert Pechman (organi-
zadores). — Rio de Janeiro : Civilização Brasileira, 1996.
454p.

ISBN 85-200-0396-6

1. Planejamento urbano. 2. Renovação urbana. 3. Política urbana. 4. Urbani-
zação. I. Ribeiro, Luiz Cesar de Queiroz. II. Pechman, Robert Moses.

95-1400

CDD — 711.4
CDU — 711.4

1996

Todos os direitos reservados. Nenhuma parte deste livro poderá ser
reproduzida, seja de que modo for, sem a expressa autorização da
EDITORA CIVILIZAÇÃO BRASILEIRA S.A.

Av. Rio Branco, 99 — 20º andar

20040-004 — Rio de Janeiro — RJ

Tel.: (021) 263-2082 Telex: (021) 33798 Fax: (021) 263-6112

Caixa Postal 2356/20010 — Rio de Janeiro — RJ

Impresso no Brasil
Printed in Brazil

Sumário

Apresentação. 11

Parte I Introdução

1 Transferências, empréstimos e traduções na
formação do urbanismo no Brasil 15

Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro

2 Da *questão social* aos *problemas urbanos*: os
reformadores e a população das metrópoles em
princípios do século XX 23

Christian Topalov

3 Da cidade à nação: gênese e evolução do urbanismo
no Brasil 53

Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro

Adauto Lúcio Cardoso

Parte II

A Reforma Urbana: reforma social, modernidade e construção nacional

- 4 As transformações urbanas na imprensa operária:
São Paulo, na virada do século XX 81
Liane Maria Bertucci
- ★ 5 O urbanismo de Lúcio Costa: contribuição brasileira
ao concerto das nações 95
Adauto Lúcio Cardoso
- ★ 6 A concepção e o projeto de Belo Horizonte: a utopia
de Aarão Reis 123
Berenice Martins Guimarães
- 7 Christiano Stockler das Neves: o opositor do
"Futurismo" em São Paulo 141
Maria Ruth Amaral de Sampaio
- ✓ 8 Arquitetura fascista e o Estado Novo: Marcello
Piacentini e a tradição monumental no Rio de
Janeiro 157
Marcos Tognon

Parte III

O urbanismo: meio profissional, trajetórias individuais e instituições políticas

- ★ 9 Donat Alfred Agache: urbanismo, uma sociologia
aplicada 167
Catherine Bruant
- 10 Campo, contra-campo, extra-campo: fundamentos,
desafios e conflitos sobre o lugar da arquitetura no
campo urbano 203
Jean-Pierre Frey
- 11 O urbanismo no Instituto de Engenharia: São Paulo,
1920-1940 227
Marisa Varanda Carpintero
- 12 A formação do urbanismo como disciplina e
profissão: São Paulo na primeira metade do
século XX 245
Maria Cristina da Silva Leme
- 13 O *Museo Social Argentino* e a formação e difusão
das idéias do urbanismo 259
Oscar Bragos

Parte IV

Transferências e traduções

- 14 Camillo Sitte, Camille Martin e Saturnino de Brito:
traduções e transferências de idéias urbanísticas 287
Carlos Roberto Monteiro de Andrade
- 15 A cidade controlada: Santos 1870-1913 311
Ana Lúcia Duarte Lanna
- 16 O urbano fora do lugar? Transferências e traduções
das idéias urbanísticas nos anos 20 331
Robert Moses Pechman
- ✶ 17 Pensando a metrópole moderna: os planos de
Agache e Le Corbusier para o Rio de Janeiro 363
Margareth da Silva Pereira
- 18 Entre práticas e representações: a cidade do possível
e a cidade do desejo 377
Sandra Jatahy Pesavento
- ✶ 19 A trajetória de Alfred Donat Agache no Brasil 397
Lúcia Silva
- 20 História e cidade na Amazônia Brasileira: a utopia
urbana de Henry Ford, 1930. 411
Yara Vicentini

Apresentação

*Esta coletânea apresenta uma seleção dos textos apresentados no seminário **Origens das Políticas Urbanas Modernas: Europa e América Latina, Empréstimos e Traduções**, promovido pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da UFRJ em conjunto com o Centre de Sociologie Urbaine de Paris, de 29 de agosto a 2 de setembro de 1994, em Itamonte, MG.*

Duas promissoras futuras historiadoras tiveram relevantes papéis na concretização do presente trabalho e são merecedoras do nosso reconhecimento e gratidão: Maria Fernanda Martins, pela assistência emprestada à realização do seminário, e Denise Cabral Stuckenbruck, pela coordenação da preparação dos manuscritos para publicação do presente livro.

Os seminário e livro em questão não se poderiam ter realizado sem o apoio financeiro do CNPq, da FINEP, da FUJB e do CNRS, a quem somos gratos.

Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro

Robert Pechman

45. Palacio, M. Ibidem, p. 8.
46. Palacio, M. Ibidem, pp. 6-7.
47. Carvalho, J. "A construção da ordem. A elite política imperial". Rio, Ed. Campus, 1980, p. 64.
48. Carvalho, J. M. Ibidem, p. 51.
49. Micelli, S. "Intelectuais e classes dirigentes no Brasil: 1920/45." São Paulo, Difel. Citado por Silva, Lucia Helena Pereira da. Projeto de Tese, xerox, s/d.
50. Silva, L. H. P. "Os engenheiros e a cidade", xerox, 1993.
51. Citado por Silva, L. H. P. Ibidem.
52. Citado no Editorial da Revista da Prefeitura do Distrito Federal, s/d.
53. Ver Silva, L. H. P. "A Cidade e os Planos", xerox, 1993.
54. Martins, M. F. et al. "Subsídios à história da instituição do urbanismo no Brasil: o Rio de Janeiro na década de 20". Rio, xerox, pp. 7, 8 e 9.
55. Citado por Martins, M. F. et al. Ibidem, p. 9.
56. Citado por Martins, M. F. et al. Ibidem, p. 10.

Pensando a metrópole moderna: os planos de Agache e Le Corbusier para o Rio de Janeiro

Margareth da Silva Pereira

Professora da Universidade Federal Fluminense

As viagens de Le Corbusier ao Brasil, em 1929 e 1936, se inserem num longo processo de discussão sobre o Rio de Janeiro — em sua forma urbana e em sua arquitetura — que envolveu, em maior ou menor grau, alguns dos mais reputados profissionais brasileiros e estrangeiros entre o final da década de 1910 e meados da década de 1930. Esse movimento, que suscitara debates e inúmeros artigos com propostas para a cidade ou algumas de suas áreas, buscou pensar o Rio de Janeiro como metrópole moderna, mas também institucionalizou, entre nós, a prática do urbanismo definindo um novo perfil para os profissionais que passaram a intervir na estruturação e planejamento de diversas cidades brasileiras.

Após quase duas décadas de debates, uma cidade renovada se consolidaria com o ciclo de grandes obras urbanas iniciado na gestão do prefeito Henrique Dodsworth (1937-1945). Numerosos foram os téc-

nicos que haviam tentado fixar-lhe as formas, mas o que teria ficado dos estudos de Donat-Alfred Agache, dos rabiscos de Le Corbusier, das opiniões de Frank Lloyd Wright no desenho desse Rio moderno? Qual a contribuição de José Cortez e Angelo Brunhs, ou Saturnino de Brito, para a progressiva consolidação da trama urbana da cidade ou para a organização dos serviços “técnicos municipais” que surgiram desse movimento? Quais os pontos de contato e quais as divergências entre as diversas correntes de idéias sobre o planejamento urbano, sobretudo entre 1920 e 1930?

Na verdade, a história urbana ainda precisa ser melhor explorada em inúmeros desses pontos. O estado das pesquisas e a natureza deste texto permitem-nos, apenas, esboçar, em suas grandes linhas, os temas e as figuras presentes nas discussões deste momento. De todo modo, é preciso retroceder ao início do século para melhor desenhar o papel desempenhado por cada um dos atores sociais nas transformações da cultura arquitetural e construtiva nestes anos-chave para a metrópole do século XX.

Com efeito, embora no início do século, com Pereira Passos e Lauro Müller, a cidade tivesse sofrido uma das mais vigorosas e ambiciosas intervenções por parte do poder público, o novo Rio de Janeiro, que havia surgido da prancheta dos engenheiros à época, nascera, por assim dizer, *velho, obsoleto*. A observação de certos episódios entre 1902-1906 mostra como o grupo de técnicos e políticos envolvidos com a “reforma urbana” do Rio de Janeiro naqueles anos foram incapazes de entender a extensão dos novos desafios colocados pelo crescimento urbano — humano e econômico — ou de medir o impacto e o alcance de suas próprias iniciativas ou indecisões¹. Os administradores e técnicos olhavam com certeza para Chicago, Londres e, particularmente, para Paris, mas acompanhavam apenas de passagem os debates que começavam a desenhar progressivamente uma nova maneira de olhar a cidade, uma nova disciplina e um novo profissional: o urbanista.

Os tempos modernos, marcados pela diversidade crescente das atividades desempenhadas nas cidades, apontavam para a necessidade de se pensar o espaço urbano como uma rede de circulação de homens, de máquinas, de bens, mas também de serviços e equipamentos. Estes aspectos foram apenas vagamente evocados pelos reformadores do início do século. Aqueles homens certamente modelaram um outro perfil para o Rio, mas enfrentaram apenas tangencialmente problemas que se acumulavam havia muito tempo, e ganhavam, agora, nova e ainda maior complexidade para sua gestão.

A energia elétrica, por exemplo — movendo elevadores, alimentan-

do *tramways*, trens ou usinas, expandindo horizontal e verticalmente a trama urbana, lotando os cinematógrafos, os restaurantes, os cafés e as sorveterias, agilizando a circulação da informação, obrigando as municipalidades a implantar diversas redes de distribuição de serviços públicos — foi completamente ignorada nas reformas urbanas de 1902-1906.

A silhueta *belle-époque* da cidade — expressão criada de um historicismo exacerbado que marcara a cultura do século XIX — surgia algo atrasada em relação a todas as tentativas de reestruturação urbana projetadas anteriormente, durante mais de cinquenta anos. O resultado foi que em menos de uma década, esta silhueta — já a partir de 1910 — começou a se desintegrar sob a pressão de novas forças transformadoras e propulsoras da expansão cidade.

Na verdade, nos interstícios da ação (e inação) governamental, a iniciativa privada lançava os contornos de uma geografia física e social que caracterizaria, a partir de agora, o Rio de Janeiro como uma “Cidade Maravilhosa”, a despeito de seus problemas. É em torno da construção dessa imagem emblemática — que o poder público não cessaria, ao longo do século XX, em referendar — ou inspirados por ela que nascem agora as propostas dos seus “novos urbanistas”, Le Corbusier, entre eles².

Assim, no Centro, nas mesmas ruas modernizadas à *la antique* no início do século, já nos primeiros anos da década de 1920, os edifícios de fachadas renascentistas começaram a dar lugar a novíssimas construções de gosto ainda mais ou menos classicizante, mas com gabaritos bem mais altos, sobretudo nas imediações da Cinelândia e do Hotel Avenida, na Avenida Central.

Ao norte, os *tramways* elétricos, os chamados bondes, arrastavam a trama urbana e fixavam uma parte da população, composta, sobretudo, por pequenos funcionários, comerciantes e militares em residências confortáveis mas não necessariamente luxuosas.

A oeste, os bondes puxados a burros, mas sobretudo as linhas férreas, iam também dando nascimento aos bairros suburbanos e fixando em torno de suas estações os operários e os ainda mais pobres na escala social.

Por fim, ao sul, justamente em bairros como o Flamengo, a Praia de Botafogo e Copacabana, nascia a “Cidade Maravilhosa”, a face balneária da cidade, servida por bondes confortáveis e, mais tarde, pelos ônibus e fartamente iluminada por luz elétrica. Copacabana, particularmente, nascera, assim, moderna. Quase que em paralelo com a reforma de 1902-1906. Fora uma área privilegiada pelo poder público em toda a década de 1910 e o seu crescimento se beneficiara de uma série

de iniciativas, desconstruções, das instituições federais e municipais em torno de certas questões relativas ao crescimento urbano. Estas iniciativas, criando muitas vezes impasses que refrearam a expansão industrial, acabaram por promover os investimentos no setor hoteleiro e de serviços, neutralizando até mesmo a importância econômica secular do Rio de Janeiro como cidade-porto³.

Agora, em torno dos clubes, hotéis, pavilhões de regatas, cinemas, teatros e primeiros prédios de apartamentos da Zona Sul, e, mais tarde, em torno também de seus cassinos, movimentava-se uma população de altos funcionários, fazendeiros, grandes empresários, políticos e de "turistas". Embora a atividade industrial não tivesse ainda zonas de fixação muito definidas na aglomeração, em Copacabana, por exemplo, não existia nenhuma fábrica e nem mesmo as atividades comerciais foram impedidas de se desenvolver em certas ruas e regiões do bairro.

Em paralelo à expansão desta função balneária, a cisão da cidade em Norte e Sul, o aguçamento de suas dissemetrias, os problemas habitacionais e a aparição das primeiras favelas, a pressão imobiliária na área central, a necessidade de implantar um sistema de transporte de massas, foram temas que começaram a preocupar alguns técnicos brasileiros desde o final da década de 1900. Particularmente ao longo dos anos 1920, surgiam debates pela imprensa e concursos de idéias, sobretudo depois que o arrasamento do Morro do Castelo — situado na área central da cidade — trouxera os problemas urbanos não solucionados, agravados a partir das intervenções do começo do século, para as primeiras páginas dos jornais.

O desmonte daquela colina onde nascera a cidade, promovido pelo Prefeito Carlos Sampaio em 1922, se apoiava, aparentemente, na crítica higienista, que, desde o século XVIII, havia defendido esta iniciativa. Entretanto, a operação, criando uma nova superfície edificável de dimensões significativas em pleno centro comercial e financeiro, cedia às pressões do capital imobiliário e da expansão do setor de serviços.

Como se sabe, desde a década precedente, com o final da guerra de 1914-18, o pretexto da "reconstrução das cidades destruídas" favorecia na Europa as reuniões e discussões dos *town-planners* e dos *hommes de l'art*, que colocavam agora a observação e crítica da cidade numa escala bem mais ampla, complexa e utópica que seus predecessores no século XIX. Começava-se a desenhar uma nova identidade profissional, uma nova disciplina e novas demandas: nasciam os "urbanistas, o urba-

nismo e a necessidade das cidades se fazerem dotar de planos que promovessem a sua "remodelação" e previssem a sua expansão⁴.

É surpreendente observar que, no caso do Rio de Janeiro, alguns profissionais — particularmente médicos, engenheiros e arquitetos — se mostrassem, embora com uma pequena defasagem, desde meados dos anos 1910, rapidamente informados e engajados num mesmo esforço de reflexão sobre a cidade que seus colegas ingleses, franceses ou norte-americanos.

Em 1920, apenas 10 anos após a realização do primeiro congresso de *town-planning* na Inglaterra, os arquitetos, engenheiros e sanitaristas latino-americanos já se articulavam num, igualmente, primeiro congresso pan-americano, realizado em Montevideu, onde o tema das "transformações das cidades" deveria ser tratado. Convidado a participar do evento, o engenheiro Francisco Saturnino de Brito, por exemplo, em carta ao presidente do congresso, tecia rápidas considerações sobre urbanismo e exprimia seu desejo em ver o perfil e a competência dos especialistas na organização de planos urbanos a serem discutidos no encontro⁵.

A trajetória de Saturnino de Brito, tomada como indicador da velocidade na internacionalização destas discussões, que, entretanto, permaneciam restritas a certos meios, tanto no Brasil como em Paris ou Londres, é mais surpreendente ainda. Desde 1916, este engenheiro já incluía no seu currículo o planejamento de sistemas de drenagem e saneamento — mas também de expansão — de cidades brasileiras tão distantes umas das outras, como Campos (no Estado do Rio de Janeiro), Santos (no Estado de São Paulo) e Recife (em Pernambuco). Um de seus trabalhos, ainda naquele ano, seria mostrado na exposição de *La Cité reconstituée*, como se sabe um dos eventos capitais para propaganda na Europa do "urbanismo" ainda nascente e sua organização ao mesmo tempo como prática profissional e campo de formação específica. Saturnino de Brito teria ainda seu estudo sobre o "Traçado sanitário das cidades" publicado na revista francesa *Technique Sanitaire*, tornando-se ainda membro de honra da *Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux* dos países de língua francesa⁶.

Parece que, dentre os diversos países envolvidos, à época, nos debates sobre as questões teóricas ou sobre as competências administrativas e técnicas para organizar e executar os planos urbanos requeridos pelos novos tempos, a França foi a que mais alimentou as discussões no Rio de Janeiro dos anos 1920.

É verdade que um trabalho contínuo de comparação entre as grandes metrópoles européias e norte-americanas, desde a década

precedente, percorria os congressos e as publicações. Neste sentido, a reflexão sobre a cidade se transforma num movimento que parecia, agora, independer de nacionalismos e ser inerente à própria cultura tecnológica moderna, universalmente industrial e urbana⁷.

A importância, entretanto, dos franceses na internacionalização do debate sobre esses temas pode ser verificada em inúmeros exemplos. Podemos, inclusive, constatar que, no contexto brasileiro, até mesmo quando se trata de introduzir experiências anglo-saxônicas, os responsáveis são figuras que integram o elenco de técnicos franceses engajados na propaganda do urbanismo nascente. Veja-se, por exemplo, o caso das cidades-jardim projetadas em São Paulo por Raymond Unwin e Barry Parker para os loteamentos da *City* ao longo da década de 1910, graças à intermediação e ao convite de Joseph Antoine Bouvard⁸.

A observação parece servir também para outros países da América Latina. Podemos lembrar, muito brevemente, que, ainda nas primeiras décadas do século XX, acenavam com a possibilidade de experimentação e verificação da pertinência de certas teses e sua difusão, mais tarde, como teorias. Isto permitiria falar numa continuidade desta preeminência francesa em matéria de planejamento urbano até pelo menos a Segunda Guerra: Forestier trabalhará em Havana entre 1925-30 e Henri Prost estará envolvido com o grande plano Rotival para Caracas, desde 1936¹⁰.

Foi, portanto, quase "natural" que os problemas suscitados pelo loteamento da nova área do Castelo e pelo movimento alimentado, em seguida, pela imprensa em prol de um estudo global da cidade acabassem por trazer dois técnicos franceses. Um era "arquiteto-urbanista" saído da tradição do sistema Beaux-Arts, o outro era "arquiteto" autodidata e grande polemista na defesa de um "espírito novo": Donat-Alfred Agache e Le Corbusier.

Agache, convidado pelo prefeito Antonio Prado Junior para fixar um programa de "remodelação" da cidade, elabora um dos mais precisos e minuciosos estudos sobre o Rio de Janeiro já realizados, servindo, até hoje, de referência para os seus planejadores¹¹. Seu plano de

intervenção, criticável em muitos dos seus aspectos pelo seu esquematismo, pela rigidez que introduz no zoneamento, pela segregação dos grupos sociais que assume e fomenta, não deixa de ser um "modelo metodológico" na forma de abordar a cidade.

Na verdade, as suas soluções parecem neutralizar suas componentes ideológicas e conseguem apresentar-se como dispositivos, acima de tudo, *técnicos*. Isto decorre de uma formidável síntese que o arquiteto pouco a pouco elabora e que começa com o estudo da Geografia e da História, evolui para a análise dos indicadores sociais e econômicos, passa pelo estudo das formas e traçados urbanos, para, enfim, dar origem tanto às intervenções de caráter físico como às propostas de legislação que deverão presidir a "remodelação", o "embelezamento" e a "expansão" da cidade.

Ao todo, o arquiteto e os colaboradores do escritório técnico que abre e mantém no Rio levam mais de três anos — de 1926 a 1930 — realizando levantamentos, promovendo observações que utilizam, inclusive, instrumentos absolutamente novos, como a aerofotogrametria, para organizar o elenco de soluções apresentadas à municipalidade em 1930. Centro e periferia são examinados em sua história e suas potencialidades; funções econômicas seculares ou emergentes são observadas para justificar esta ou aquela iniciativa.

Completamente outra será a relação de Le Corbusier com a cidade, seu passado e seu projeto. Para ele, foi em 1926 que o Brasil começou a significar uma possibilidade de colocar em prática as suas idéias sobre urbanismo¹². Naquele ano, o arquiteto franco-suíço, por intermédio de seus amigos Blasie Cendrars e Fernand Léger — favoravelmente impressionados pelo projeto para uma "Cidade contemporânea para três milhões de habitantes", apresentado em 1922, e pelo Plano Voisin, para Paris, mostrado no Pavilhão do *Esprit Nouveau*, em 1925 — toma conhecimento de que o governo brasileiro se preparava para construir uma nova capital para o país: Planaltina, nos anos 1920; Brasília, quarenta anos depois.

Assim, foi estimulado por Léger e Cendrars, que já mantinham contato com algumas personalidades influentes na vida cultural e política brasileira, que Le Corbusier começa a sonhar com a possibilidade de visitar o país e poder ver, talvez, as suas idéias ganharem formas construídas. Encontramos em Paris, mais tarde, trocas de cartas e pedidos de intermediações para Cendrars e Paulo Prado, este um mecenas das artes, intelectual e importante homem de negócios paulista: todos os recursos são empregados no sentido de aproximar-se dos dirigentes brasileiros, capazes de ajudá-lo a concretizar o seu projeto. Como escreve Le Cor-

busier para Prado em 1929, às vésperas de partir para a Argentina para realizar o ciclo de conferências então programado em Buenos Aires: "Estaria interessado em poder parar no Rio de Janeiro e em São Paulo se as condições financeiras forem compensadoras (...). Efetivamente, o sonho de Planaltina não me sai da cabeça".¹³

Neste sentido, seu colega Agache significava uma ameaça e, desde 1927, Le Corbusier se preocupa com a notícia de que este arquiteto — "conhecido por suas concepções românticas e pitorescas" — obtivera a encomenda dos projetos de expansão do Rio. "(...) ei-lo já com um pé em Planaltina", lamenta em carta endereçada a Paulo Prado¹⁴.

Viajando ao Brasil, ainda movido pelo sonho de Planaltina, Le Corbusier vai, pouco a pouco, abandonando seus projetos de construção de "uma cidade inteiramente nova para um milhão de almas" para se dedicar a perscrutar as entranhas de "velhas" cidades: Buenos Aires, Montevideu, São Paulo, Rio de Janeiro.

As duas visitas de Le Corbusier ao Rio de Janeiro, em 1929 e em 1936, os temas de suas conferências nestas duas viagens, seus desdobramentos para a cultura arquitetural brasileira, diversos destes aspectos já foram, de certa forma, tratados por nós e por outros críticos e historiadores¹⁵. Já evocamos também o movimento de fluxo e refluxo entre um homem e paisagens, geografias, outros homens e seus sonhos, que marcam esta experiência americana de Le Corbusier com uma força que tanto se manifesta em sua poética, como provocará, em seguida, este "eco" — esta ressonância — de suas idéias junto a muitos arquitetos latino-americanos de modo geral, e junto aos brasileiros de modo particular¹⁶.

É fato, porém, que seus croquis com as propostas de intervenção urbana para o Rio de Janeiro não foram ainda cotejados com os de Agache naquilo que compartilham, herdaram e inovam frente às discussões que atravessavam os círculos dos primeiros "urbanistas". Estas discussões sobre a cidade moderna devem ser observadas quase que ano a ano, de evento para evento, de uma proposta de intervenção a outra, ao longo dos anos 1910 e 20. E, neste sentido, seria necessário um maior aprofundamento sobre a visão de cada um dos personagens principais deste urbanismo nascente, o que apenas começa a ser feito.

De qualquer modo, pode-se dizer que são propostas, em princípio, radicalmente afastadas uma da outra, que elaborariam estes arquitetos — embora ambos se dediquem a pensar esta "Cidade Maravilhosa" que se estruturava. Estudos sistemáticos, "científicos", de um, meros rabiscos que nascem de impressões que somam razão e senti-

mento, de outro: para Agache, o Rio seria um laboratório, para Le Corbusier, um grande manifesto.

As diferenças de concepção dos dois arquitetos não impedem, entretanto, que, em seus projetos para o Rio, inúmeros temas e soluções sejam tributários das mesmas matrizes. Evidentemente, é nítida tanto no enorme viaduto-habitado proposto por Le Corbusier para a cidade como nos grandes eixos de circulação projetados por Agache a herança haussmanniana atualizada por Eugene Hénard desde 1903-1909¹⁷.

A grande *croisée* de Hénard de 1903 está presente no plano de Agache para o Rio, sobretudo no eixo projetado Leste-Oeste (e que daria origem, na gestão de Dodsworth, à Avenida Presidente Vargas). Le Corbusier, entretanto, levaria a idéia da *croisée* ainda mais longe, concebendo seu plano como uma enorme via expressa aérea, onde o espectador-cidadino contempla, como num "filme", a cidade existente e a paisagem.

Neste plano de Le Corbusier para o Rio, é sensível tanto o impacto do cinema quanto a visão aérea da cidade, mas o seu "viaduto-habitado" parece integrar outras interferências e teorias¹⁸. Assim, é surpreendente a apropriação que faz das teses do *Park-Movement*, ao associar, como inúmeros outros planejadores do Rio de Janeiro antes dele, a paisagem da Baía de Guanabara e as encostas verdejantes que circundam a cidade a um enorme jardim natural. O sítio é um espaço que se dá a ver, mas, também, um exuberante parque que estrutura e rege, com a arquitetura, a totalidade do sistema urbano¹⁹.

Não podemos esquecer ainda outro princípio que tanto Le Corbusier como Agache emprestam igualmente de Hénard: "A visão de um espaço urbano regulado pelos ritmos da circulação mecanizada". Para Agache, o foco de atenções seriam as ferrovias, enquanto que para o arquiteto franco-suíço — a despeito de suas considerações depreciativas sobre a visão urbana que se tem das janelas dos trens e dos carros — a circulação automobilística.

Com Hénard e Henri Prost, Agache participara do Plano de Expansão de Paris, em 1919, onde ainda outra noção se explicitara: a integração por um plano do centro e da periferia. Evidentemente, no seu projeto para o Rio, Agache contempla cuidadosamente os subúrbios cariocas, concebendo cidades-jardim, prevendo túneis e eixos ferroviários e viários integrativos do centro e da periferia. Para Le Corbusier, a periferia é integrada, através da sua neutralização, pela enorme superestrutura viária, que, pairando sobre a cidade existente, cria, ao mesmo tempo, novas superfícies edificáveis de habitação.

Esta solução do "viaduto-habitado" nascera em 1929, e, em 1936, Le Corbusier já detalharia um pouco mais, desenhando o perfil de seus *immeubles à redents* construídos sobre pilotis. Ambas as soluções foram criadas a partir de propostas desenvolvidas também por Hénard para Paris: o *boulevards à redans* e a *ville-pilotis*²⁰.

Curioso salientar é que, se, para Agache, o seu plano de intervenção resulta de um trabalho contínuo e evolutivo de observação ao longo de um certo período de tempo (de 1926 a 1930), no caso de Le Corbusier seus croquis foram executados em duas datas precisas (1929 e 1936) e, embora os desenhos feitos nestas duas ocasiões apresentem algumas diferenças, seus últimos estudos não contariam os primeiros em seus princípios. Em resumo, é quase como se não pudéssemos falar em evolução, no caso de Le Corbusier, e sim de retomada.

Isto é resultado de dois fatores. Por um lado, a atitude dos dois arquitetos em relação à situação urbana que contemplam e a atividade projetual, que é completamente diferente. Por outro lado, pelo fato de Le Corbusier trabalhar a partir de um olhar poético que dita ao espírito racional e sensível as linhas de força da concepção, pode-se dizer que o episódio de sua viagem à América Latina e ao Brasil, em 1929, marca o início de uma nova escala de observação, que começaria a investir o seu exercício projetual de forma mais nítida, justamente no Rio²¹.

A contemplação aérea da cidade, seu sítio cercado de florestas, a observação das favelas em sua lógica construtiva e aberta para a paisagem insuflaram uma antevisão da "cidade radiosa" e deram os primeiros contornos à sua teoria, que, desenvolvida no período de 1930-35, deveria, em 1936, apenas ser ajustada em alguns dos seus detalhes. Neste período da trajetória de Le Corbusier, o Rio de Janeiro significa, talvez, a mais radical promessa da arquitetura como uma experiência sublime: "Olho (e espírito) contemplam uma paisagem que é sublime justamente porque foi conquistada e construída"²².

Ao contrário de Agache, para Le Corbusier não é da cidade existente — e da prospecção de suas características funcionais, demográficas, econômicas — que surgem as diretrizes e leis que engendram o projeto. Para Le Corbusier, a cidade existente é lida antes de tudo como fato poético — plástico — na forma que se relaciona com o seu sítio, com sua geografia. Assim, é o gesto arquitetural que instaura, corrige, retoma ou potencializa uma "qualidade" plástica que "sensibiliza" o olhar do arquiteto, reorganizando a totalidade do sistema urbano. Só depois deste primeiro gesto é que a observação do arquiteto penetra na cidade e se detém em suas ruas, nos seus bairros, para analisá-los caso alguma "emoção plástica e visual" o tenha provocado²³.

Pode-se dizer que, ao olhar técnico e preciso de Agache, Le Corbusier contrapôs uma visão fenomenológica da cidade. Com certeza, o Rio — Cidade Maravilhosa, "cidade que radiosamente parece desafiá-qualquer contribuição humana..." — significou o clímax da sua descoberta poética da América²³. América Latina: religiosa e incrédula ao mesmo tempo. Rica em cores e imagens. Terra de "aventureiros", no sentido mais amplo e, também, nobre do termo. Terra de homens "obstinados", atravessados pelo sentimento de crise — e, portanto, barrocos — mas que, desse fato, também se tornam amantes da ordem, "condenados" à ordem. O Rio é, em sua visão, pedaço de mediterrâneo encravado nos trópicos, no "deserto" habitado dos trópicos. América, talvez esta a verdadeira América de Américo, onde ele vê — malgrado as diferenças — se espelhar uma parte de si.

América barroca e construtiva a um só tempo. Não desse barroco seiscentista que se lê nas formas e que se classifica e designa como um estilo morto, mas de um barroco que percorre e instiga cada gesto e que tanto mais o afirma quanto o sabe contingente. América, assim, que ama o ângulo reto e onde se aprende os sentidos das curvas justamente por conhecer as dobras silenciosas dos oceanos e das vozes da floresta. América com suas igrejas de paredes brancas, enquadradas por rigorosos tramos de pedra, com seus altares cobertos de ouro e suas naves azuis e brancas. América negra e branca, ofuscantemente branca. Lugar onde a escuridão ensina também a luz ou o contrário. Síntese de cores. Pura noite, pura luz.

Terras vermelhas, cerrados amarelados, florestas verdes como os meandros dos rios que se observa do alto. Céus azuis e branco como os azulejos e por toda parte a mesma luminosidade que cega, perturba, comove, incita. Basta que tomemos *Précisions* para constarmos a presença destas noções e impressões nos ensaios escritos na viagem de 1929 e sua transformação progressiva em teoria até a *Ville-Radieuse*.

As marcas do plano de Agache, como dissemos, são sensíveis ainda hoje na estruturação da metrópole e, vez por outra, suas propostas são retomadas e discutidas pelos planejadores. Os croquis "futuristas" e utópicos de Le Corbusier não foram levados a sério e, como nos conta a história oficial, sua interferência ficaria restrita à escala arquitetural. Entretanto, analisando diversas obras empreendidas pela municipalidade nestas últimas décadas, forçoso é constatar que o Rio de Janeiro absorveu, no seu crescimento, muitas das idéias corbusianas.

O Aterro do Flamengo reeditou a *Park-way* de Le Corbusier ao nível do solo, recriando este diálogo forte entre cidade e natureza, tão

prezado pelo arquiteto. Como ele sugerira, construiu-se, um pouco deslocada em relação aos seus desenhos, a Ponte Rio — Niterói. Pode-se dizer ainda que a estrutura urbana do Rio é garantida em grande parte por redes de circulação automobilística e, particularmente, por grandes viadutos. O centro do Rio de Janeiro cortado hoje pelo viaduto da Avenida Radial e pelo complexo Paulo de Frontin — Praça da Bandeira, que, por terem sido construídos numa cota bem mais baixa do que aquela sugerida pelo arquiteto, inviabilizaram completamente a cidade existente, privando de luz os edifícios e espaços urbanos situados abaixo deles e obrigando os moradores dos andares mais altos a conviverem com o vaivém dos veículos, a poucos metros de suas janelas. Recentemente, “integramos” o centro à periferia com a construção de uma nova linha expressa destinada ao trânsito automobilístico — a Linha Vermelha — onde estes mesmos problemas se repetiram, desqualificando inteiramente a paisagem da cidade oitocentista.

Não é preciso nos alongarmos sobre a dimensão que o problema da habitação e das favelas alcançou ao longo dos últimos cinquenta anos no Rio de Janeiro, sobretudo por falta de vontade política. Ironicamente, estas mega-estruturas viárias se transformaram em “viadutos-habitação” e sob suas formas de concreto vivem hoje inúmeras famílias.

Em resumo, fazendo um balanço sobre a metrópole do século XX diante de dois dos seus mais importantes pensadores, forçoso é reconhecer que talvez continuemos ainda precisando aprender: com Agache a sensatez, com Le Corbusier a poesia.

NOTAS

1. Sobre o historicismo na reforma urbana de 1902-1906, ver Margareth da Silva Pereira — “Rio de Janeiro: L'ephémère et la perennité—Histoire de la ville au XIXème siècle”, Paris, EHESS, 1988 — Tese de Doutorado. Sobre os conflitos de competência administrativa entre os governos municipal e federal no período, ver M. Silva Pereira (cord.) A energia elétrica e a urbanização: Rio de Janeiro. Centro de Memória da Eletricidade, 1990 — Relatório de pesquisa.

2. Cf. A energia elétrica e a urbanização: Rio de Janeiro, supra cit.

3. Pereira M. S. “L'entreprise the Rio de Janeiro Tramway, Light and Power à la naissance de la Rio de Janeiro moderne”. In *Electricité et électrification dans le monde*, Paris, PUF, 1992.

4. Para uma visão global desses anos de nascimento do urbanismo ver, por exemplo, Jean Pierre Gaudin (org.). “Les premier urbanistes français et l'art urbain 1990-1930”. In *Extenso*, nº 11, 1987 ou VVAA, *Architectes, ingénieurs, urbanistes et Cie*, Paris, IFA, 1986 — série Dossiers et Documents ou ainda *Les annales de la recherche urbaine*, Pratiques et Professions, nºs 44-45, dec. 1989.

5. Saturnino de Brito. “Urbanismo”, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1944, pp. 173-175.

6. Idem, ibidem.

7. Cohen, J.-L. “Les architectes français et l'art urbain: l'état de la question”. In *Architectes, Ingénieurs...*, supra cit.

8. Veja V. Caldeira et al. *Bulletin d'informations Architecturales: São Paulo*, Paris, IFA, 1987.

9. Cf. Jorge E. Hardoy. “Teorías e prácticas urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930 — Su traslado a América Latina”.

10. Juan José Martín Frechilla, “Rotival desde 1939 a 1959. De la ciudad como negocio a la planificación como pretexto”. In *El Plan Rotival: la Caracas que no fue*. Caracas, Ed. Instituto de Urbanismo, s.d.

11. Agache, D. A. “Cidade do Rio de Janeiro, remodelação, extensão e embelezamento”, Paris, Foyer Brésilien, 1930.

12. Para uma análise mais detalhada destes pontos, ver Cecília Rodrigues dos Santos, Margareth e Romão da Silva Pereira, Vasco Caldeira, “Le Corbusier e o Brasil”, São Paulo, Tessela-Projeto, 1987.

13. Cf. “Le Corbusier e o Brasil”, supra cit., p.

14. Idem, ibidem, p.

15. Ver, por exemplo, além de “Le Corbusier e o Brasil”, op. cit., Pietro Maria Bardi, “Lembranças de Le Corbusier” e Elizabeth Harris, “Le Corbusier — Riscos Brasileiros”.

16. Sobre este movimento de fluxo e refluxo, ver “Le Corbusier e o Brasil”, op. cit., Introdução e M. Silva Pereira, “Brasília: entre la certitude de la forme et le doute de l'image”. In *Ameriques Latines*, Paris, Centre Georges Pompidou, 1992 — catálogo.

17. Para estas análises, foi extremamente útil a leitura do texto de Jaen Louis Cohen, “Sulle tracce di Hénard”. In *Casabella* nº 531-532. Edição dedicada a Le Corbusier.

18. Sobre a visão aérea, ver "Le Corbusier e o Brasil", op. cit., introdução e Jean-Pierre Giordani, "Visioni geografiche". In *Casabella* nº 531-532.
19. Sobre o tema da paisagem, idem, ibidem.
20. Cf. Jean Louis Cohen "Sulle tracce di Hénard". In *Casabella*, nº 531-532.
21. Cf. "Le Corbusier e o Brasil", op. cit.
22. Cf. Le Corbusier, "La Ville Radieuse", p. 241.
23. Para um cotejamento entre textos de caráter poético e as soluções técnicas ver, por exemplo, "Le Corbusier e o Brasil", op. cit. Introdução e Cap. I e Jean-Pierre Giordani, "Visioni geografiche". In *Casabella* nº 531-532.

Entre práticas e representações: a cidade do possível e a cidade do desejo

Sandra Jatahy Pesavento

Professora de História do Brasil na Universidade Federal
do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

"No centro de Fedora, metrópole de pedra cinzenta, há um palácio de metal com uma esfera de vidro em cada cômodo. Dentro de cada esfera, vê-se uma cidade azul, que é o modelo para uma outra Fedora. São as formas que a cidade teria podido tornar-se se, por uma razão ou por outra, não se tivesse tornado o que é atualmente. Em todas as épocas, alguém, vendo Fedora tal como era, havia imaginado um modo de transformá-la na cidade ideal, mas, enquanto construía o seu modelo em miniatura, Fedora já não era mais a mesma de antes, e o que, até ontem, havia sido um possível futuro, hoje não passa de um brinquedo numa esfera de vidro."

Italo Calvino, *As cidades invisíveis*