

UMA LEITURA CRÍTICA CARLOS A. FERREIRA MARTINS

A quase três quartos de século de sua primeira edição, *Precisões* permanece, como verá o leitor, um livro instigante. A recuperação de sua importância no conjunto da obra teórica de Le Corbusier é, no entanto, relativamente recente.

Se tomarmos como indicador as suas traduções, verificamos um descompasso em relação a outros textos de Le Corbusier. A primeira tradução para o alemão (Frankfurt, Ullstein) é de 1964, quatro anos posterior, portanto, à primeira reedição francesa (Paris, Vincent Fréal, 1960); em castelhano aparece pela primeira vez em 1977 (Buenos Aires/Barcelona, Poseidon). A tradução italiana é de 1979 (Bari, Laterza) e a primeira edição em língua inglesa é de 1991 (Cambridge, Mass., MIT Press).

É conhecida a tendência de dividir a obra de Le Corbusier em dois grandes períodos: o primeiro, compreendido entre a elaboração do esquema Dom-ino, em 1913, e o projeto da vila Savoye, em 1929, e o segundo, entre a Unidade de Habitação de Marselha, em 1946, e os últimos monumentos de Chandigarh. O primeiro aparece como racionalista, abstrato, cartesiano, maquinista. O segundo costuma ser adjetivado como brutalista, poético, expressivo, evocador do primitivo ou do arcaico. Em consequência, permaneceu por muito tempo minimizada a avaliação crítica da produção teórica e projetual realizada entre 1930 e o final da Segunda Guerra.

Em 1968 Von Moos, na primeira monografia crítica sobre Le Corbusier, destaca que o livro “enuncia os princípios de arquitetura e

urbanismo desenvolvidos até então por seu autor”.¹ Aparentemente, a avaliação desse período teve seu ponto de inflexão com Tafuri que, ao destacar a importância conceitual dos projetos para Argel, o fazia também quanto às experiências que os antecedem de forma imediata e, em consequência, quanto ao livro que plasma esse momento da reflexão corbusiana,² assumindo as propostas para a América do Sul como bases teóricas para projetos urbanísticos concretos e não meros exercícios de fantasia urbana.³

É interessante notar que boa parte dos trabalhos dedicados à viagem e aos projetos sul-americanos está na órbita da crítica e da historiografia italianas.⁴

Tentori retoma a sugestão de Von Moos, afirmando que *Precisões* assume para Le Corbusier o caráter de uma espécie de “summa” de sua elaboração teórica e conceitual anterior,⁵ o que seria coerente com a escolha de 1929 para a publicação do primeiro volume da *Obra Completa*.⁶ Essa dimensão de avaliação e redefinição, cujo caráter está expresso no próprio título do livro, coincide com uma inflexão do trabalho de Le Corbusier: fim da etapa dos encargos privados e dedicação plena e consciente aos *grands travaux*; confirmação da busca da “opção latina” e afirmação da necessidade de um “urbanismo sensível”.⁷

1 Stanislaus von Moos, *Le Corbusier* (Barcelona: Lumen, 1977, pp. 207-10). Primeira edição (Frauenfeld: Huber & Co., 1968).

→ 2 Manfredo Tafuri, “La crisis de la utopia: Le Corbusier en Argel”, in *De la Vanguardia a la Metropoli. Critica radical a la arquitectura* (Barcelona: Gustavo Gili, 1972, p. 62). Primeira edição (*Contropiano*, nº 1, 1969).

3 Para uma análise exaustiva dos planos para Argel ver Jean Pierre Giordani, *Le Corbusier et les plans pour Alger* (Paris: Université de Paris I, 1987).

4 Marcello Fagiolo, “Le Corbusier 1930: I Piani per l’America Latina e per Algeri”, *Ottagono*, nº 44, março 1977; Francesco Tentori, *Vita e Opere di Le Corbusier* (Roma/Bari: Laterza, 1979, especialmente pp. 75-86); Francesco Tentori e Rosario De Simone, “Proposte per le Città dell’America Latina”, in *Le Corbusier* (Roma/Bari: Laterza, 1987, pp. 95-104).

5 Tentori, *op. cit.*, p. 75.

6 O. Storonov e W. Boesiger (eds.), *Le Corbusier et Pierre Jeanneret: Ihr Gesamtwerk von 1910 bis 1929* (Zurique: Girsberger, 1929).

7 Le Corbusier, “Comotions Sudaméricaines (1929). Introduction à un urbanisme sensible”, in *La Ville Radieuse. Elements d’une doctrine d’urbanisme pour l’équipement de la civilization machiniste* (Paris: Ed. L’Architecture d’Aujourd’hui, 1935, p. 220).

Liernur indica que as circunstâncias que precedem a viagem apontam para a conclusão de que essa mudança de etapa não se dá como resultado das conferências, mas “constitui um dos motivos centrais da sua realização”.⁸

No entanto, essa viagem tem duas dimensões. Apresentada pelo próprio autor como uma missão de empreender uma nova “conquista da América”, é também, uma vez mais, uma viagem de aprendizado.

Para situar adequadamente no conjunto da obra e da trajetória intelectual do autor, este livro que Tentori considera “talvez a coisa mais bela jamais escrita por Le Corbusier”,⁹ talvez seja necessário começar por uma obviedade: trata-se de um livro de viagens, escrito e publicado entre o final de 1929 e 1930.

Por isso é preciso ter em mente o significado das viagens no processo de formação de Le Corbusier e é fundamental relembrar a sua posição no quadro das vanguardas arquitetônicas européias à época dos primeiros CIAMS (Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna).

Os vários trabalhos dedicados à formação de Charles Edouard Jeanneret-Gris mostram a influência de seu mestre L'Eplatennier, professor da Escola de Artes Aplicadas de La Chaux-des-Fonds, que inculcou no jovem aprendiz a noção romântica da viagem como ampliação de conhecimentos, mas sobretudo como experiência essencial à formação do caráter e das convicções.¹⁰ Essa noção permanece ao longo de sua obra, em que serão constantes as referências ao significado decisivo das viagens à Itália (1907), à Alemanha (1910) e, sobretudo, da chamada Viagem ao Oriente (1911). Seu relato, publicado em pequenos textos no jornal *La Feuille d'Avis*, de La Chaux-des-Fonds, ganharia o formato de livro em 1966. Sua leitura é imprescindível para compreender a maneira particular como em Le Corbusier se imbricam passado e presente, percepção da paisagem e cultura, ampliação do horizonte de conhecimento e formação do caráter do artista.¹¹

8 Francisco Liernur e Pablo Pschepiurca, “Notas sobre los proyectos de Le Corbusier en Argentina, 1929-1949”, *Summa*, nº 243, 1987, pp. 40-55.

9 Tentori, op. cit., p. 81.

10 Paul Venable Turner, *La Formation de Le Corbusier: Idealisme et mouvement moderne* (Paris: Macula, 1987, pp. 20-32). Primeira edição (Nova York: Garland, 1977); Giuliano Gresleri, “Partir et Revenir: Le Voyage d'Italie”, in *Le Corbusier et la Méditerranée* (Marselha: Parentheses, 1987, pp. 23-34); Rosario De Simone, Ch. E. Jeanneret, *Le Corbusier. Viaggio in Germania 1910-1911* (Roma: Officina Edizioni, 1989).

11 Le Corbusier, *Le Voyage d'Orient* (Paris: Parenthèses, 1987). Primeira edição (Paris: Forces Vives, 1966).

Mas a viagem de 1929 já não é a de um aprendiz, e sim a de um dos protagonistas do movimento internacional de renovação da arquitetura. Quando, em maio de 1929, Le Corbusier escreve a Cendrars afirmando que está decidido a ir à Argentina, tem nas mãos pouco mais que um convite para as conferências de Buenos Aires, a possibilidade de outras em São Paulo e Rio, e uma referência pouco concreta ao sonho de Planaltina, no qual teme haver sido antecipado por Agache.¹² É inevitável perguntar o que o levaria a deixar de participar da segunda edição dos CIAMS, para apresentar algumas conferências na longínqua América do Sul.

Ao contrário da narrativa senso-comum do chamado movimento moderno europeu, a posição de Le Corbusier nos três últimos anos da década de 20 era, no mínimo, incômoda. Sua participação, a convite de Mies, na Exposição do Werkbund, em Stuttgart, com a construção de duas casas na Weissenhof Siedlung,¹³ e a publicação dos *Cinco Pontos para uma nova arquitetura*,¹⁴ em 1927, haviam-lhe garantido um certo protagonismo mas também provocado as primeiras críticas internas do movimento, especialmente por parte dos jovens arquitetos radicais alemães.¹⁵

Por ocasião do I CIAM, realizado em La Sarraz, em julho de 1928, já se explicitava a distância que o separava da “ala alemã”, especialmente nas questões referentes ao papel social do arquiteto, aos problemas estéticos e éticos, às idéias políticas e às modalidades de ação política e de relação com o Estado.¹⁶

O debate atinge sua maior virulência na ácida crítica de Karel Teige, que caracteriza como formalistas e historicistas os projetos da Cidade Mundial e do Mundaneum. Le Corbusier assim se refere ao Congresso:

A fundação dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna, em 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.

12 LC a Blaise Cendrars, 07.05.1929, AFLC C.3.5.290.

13 Le Corbusier, “La signification de la cité jardin de Weissenhof”, *L’Architecture Vivante*, nº 1, 1928, pp. 9-15.

14 Le Corbusier, “Funf Punkt zu einer neuen Architektur”, *Die Form*, vol. 2, 1927. Publicada em francês como “Les Cinq Points d’une architecture nouvelle – Consequence des techniques modernes”, *L’Architecture d’Aujordhui*, outubro 1933.

15 Giorgio Ciucci, “Il mito Movimento Moderno e le vicende dei Ciam”, *Casabella*, nº 463-464, novembro-dezembro 1980, pp. 28-35, especialmente p. 29.

16 Ciucci, op. cit., p. 30.

[...] Barrava-se-nos o caminho, dizendo: poetas, utópicos! E isso era uma injúria. Eu dizia razão e objetividade, mas eu não admitia as definições que encaixotariam a arquitetura.¹⁷

A vitória dos “delegados alemães” expressou-se também na escolha de Frankfurt como sede do segundo Congresso, marcado a princípio para agosto de 1929, decisão que não podia ser vista com neutralidade por Le Corbusier. Em abril de 1928, Ferdinand Kramer havia sugerido a possibilidade de convidá-lo para projetar uma das *Siedlungen* de Frankfurt. Ernst May, apoiando-se nas polêmicas suscitadas por suas casas de Stuttgart, bloqueou a iniciativa.¹⁸

Desclassificado do Concurso da Sociedade das Nações pelos acadêmicos e duramente criticado pelos jovens entusiastas da Nova Objetividade,¹⁹ Le Corbusier sentia-se, como dirá em uma das conferências de Buenos Aires, atacado pelos “dois lados da barricada”.

A reunião preparatória do II CIAM voltou a pôr em evidência o controle de May e deixou claro que o Congresso se desenvolveria sob a sua orientação. Em abril, num artigo sobre a arquitetura moscovita, publicado na revista *Neue Zürcher Zeitung*, Le Corbusier ataca novamente a arquitetura “de parte dos arquitetos alemães que, há algum tempo, proclamam o princípio da utilidade da Nova Objetividade [...] com um entusiasmo [...] que termina no fanatismo”.²⁰

É nesse quadro que se pode compreender que, quando o II CIAM foi convocado para outubro de 1929, Le Corbusier tenha preferido manter a viagem programada para a América do Sul e limitar a sua participação à leitura formal de sua comunicação por Pierre Jeanneret.²¹

17 Le Corbusier, “Défense de la Architecture: réponse à Karel Teige”, *L'Architecture d'Aujourd'hui* (Paris: 1933, pp. 38-61). Citação tomada da p. 39. Primeira Edição: *Stavba*, nº 2, Praga, 1929.

18 Liernur e Pschepiurca, op. cit., p. 42.

19 *Neue Sachlichkeit*, ou Nova Objetividade, foi a consigna que articulou jovens arquitetos alemães, holandeses e checoslovacos (Meyer, Teige, Schmidt, Stam) em torno da superação do dualismo entre arte e indústria pela supressão do primeiro termo e inserção da arquitetura entre as técnicas de organização da produção de massa. Para um panorama completo, com documentos de época, ver Mara de Benedetti e Attilio Prachi, *Antologia Dell'Architettura Moderna* (Bolonha: Zanichelli, 1988, pp. 383-504).

20 Le Corbusier, “Die Baukunst in Moskau”, *Neue Zürcher Zeitung*, 09.04.1929.

21 Le Corbusier, “Le Probleme de la Maison Minimum”, *L'Architecture Vivante*, nº 27, primavera 1930, pp. 5-15.

O texto “L’Esprit de Sud-Amérique” exprime bem os sentimentos do arquiteto que deixa às costas uma Europa marcada pela “letargia continental”, como escreve a Paulo Prado. Uma vez mais, em sua trajetória pessoal a viagem é um momento de redefinição de rumos, é um instrumento de busca do universal e do atemporal. Uma vez mais é um passo no auto-conhecimento e na afirmação de um destino pessoal diferenciado:

No Ocidente europeu, eu transporto comigo há vinte anos proposições de urbanização para as cidades, que são revoltas contra a desordem e que são tentativas de ordem. Se o Expresso conduz-me a Moscou e o navio a Buenos Aires, se eu experimento toda a gama de climas e de estações, os espetáculos dos distintos costumes, todo o choque de raças profundamente diferentes, a consumação de voltagens discordantes, meu Ocidente pulveriza-se, desfaz-se de suas mesquinharias superfluas, de seu pó de epidermes mortas. O essencial surge, decantado: o homem, a natureza, o destino.²²

A viagem à América do Sul fica marcada como um momento chave de opção pelo “latino”, fórmula concisa em que resume sua recorrente obsessão pela ordem e pela clareza:

Já não há que pensar: Nova York. Há que pensar: Latino = clareza, ordem, alegria. Há que fugir do pesadelo das cidades que materializam essa etapa da época maquinista cujo primeiro ato foi representado, sobre o qual cai a cortina na hora presente. Há que representar o novo ato. Levantar a cortina sobre uma outra empresa, sobre diretrizes que vêm de outra digestão, de uma assimilação, de uma conclusão. Crepúsculo, talvez, de Nova York; Aurora, certamente, sobre a América do Sul. Latinos, aqui está a voz de vosso destino: Risonho, claro e belo.²³

O estado de espírito de Le Corbusier nessa viagem movia-se – ou assim quis apresentá-lo – entre o do viajante humilde, aberto à descoberta do “novo mundo” e à emoção da magia da natureza tropical, com suas cores e vastas extensões, e o do europeu disposto a reconquistar e re-civilizar aquelas longínquas terras.

sentido de ordenação do território.

22 Le Corbusier, “L’Esprit de Sud-Amérique”, original datilografado com correções de Le Corbusier, AFLC U3 (8) pp. 2-9. Trecho citado à p. 3. Tradução para o português em Cecília Rodrigues dos Santos et alli, *Le Corbusier e o Brasil* (São Paulo: Tessela/Projeto, 1987, pp. 68-71).

23 Idem, p. 9.

impulsão

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: aquela da *civilização maquinista* e de sua correspondente revolução espiritual.

Em “L’Esprit de Sud-Amérique”, o paralelo com os conquistadores é reivindicado de forma explícita na tentativa de estabelecer, para sua própria ação cultural, uma genealogia acorde com seus valores, idealizando assim o sentido de sua missão civilizadora por meio da arquitetura:

Todo esse imenso élan do Renascimento, esse entusiasmo, esse amor pela aventura que é vida e não estagnação, que é ação e não submissão, que é juventude e não cansaço e velhice, que é aurora e não crepúsculo. A Idéia, dominadora, atropela todas as fronteiras. Esses são homens livres, indivíduos, cabeças fortes, fortes cabeças que partiram para assumir comandos, construir. Colonizar. Colonizar é pura e simplesmente tirar-se os chinelos e instigar à aventura. O cientista, o artista, colonizam a cada dia. Descobrir, em consequência revelar. Revelar, em consequência mudar a face das coisas. Mudar a face das coisas, agregar um amanhã ao ontem.²⁴

Le Corbusier sabe que para empreender essa nova “conquista da América” conta com a atração polar que exerce a cultura francesa sobre as elites daquelas “jovens nações” e é ele mesmo quem aponta que “essa viagem transformou-se em uma missão”.

Mas ele sabe, também, que não é o único a falar “em nome de Paris”. Os trabalhos de Forestier em Buenos Aires e de Agache no Rio de Janeiro repõem no ambiente sul-americano as polêmicas com o urbanismo da SFU.²⁵ Na sua ação doutrinária na América, ao menos um dos lados da barricada, o do academicismo, já está posicionado para o embate. É natural, portanto, que busque o contato e a aliança com os pequenos grupos de intelectuais modernistas, esforçando-se para encontrar um ambiente propício à sua prédica na suposta efervescência cultural das grandes cidades.

Que essa efervescência se restrinja a pequenos grupos não é um problema para quem já havia estabelecido a convicção de que a concretização da *civilisation machiniste* não radicava em uma mudança de consciência de massas ou em alterações na estrutura social, mas na intervenção esclarecida

24 Idem, p. 5.

25 Sociedade Francesa de Urbanismo. Para uma análise das premissas sociológicas da doutrina urbanística de Agache, ver David Underwood, “Alfred Agache, French Sociology and Modern Urbanism in France and Brazil, *Journal of the Society of Architectural Historians*, vol. 50, n° 2, jun 1991, pp. 130-166.

da “autoridade”. Na América do Sul, como em Argel ou, mais tarde, na Índia, Le Corbusier não se cansaria de buscar um novo Colbert.²⁶

Em cada uma das cidades que visitou buscava convencer, além dos grupos intelectuais que formam aquela “imensa máquina dos amigos de meus amigos”, às autoridades locais, aos técnicos e políticos em condições potenciais de aderir aos “grandes trabalhos”, a todos os que poderiam colaborar, de uma posição de poder, no sentido da ação urbanística que ele proclamava.

Hostilizado na Europa pela vanguarda da Nova Objetividade, empenhado na articulação de sua *entente latina*, convencido de sua missão de emular a ação civilizatória nesse novo mundo, tudo parece confirmar que o esforço que preside à elaboração das conferências, e do livro, é o de constituição de uma *summa*.

É o próprio autor quem fala em um processo de *cristalização* de noções, conceitos e formulações e explicita a intenção de consolidar uma doutrina.²⁷

Primeiro, e sem dúvida motivado pelos recentes enfrentamentos no CIAM, *Precisões* demonstra um esforço de avançar na reflexão sobre as relações entre possibilidades técnicas e criação formal, o que em termos corbusianos significa a explicitação das relações entre as potencialidades técnicas da civilização maquinista e a esfera da criação ou do lirismo individual. Em segundo lugar, a tentativa de sistematização de uma teoria da sensação arquitetural, paralela ao esforço teórico do purismo. Decisiva para a compreensão das propostas urbanísticas desse período é a extensão da noção de “unidade arquitetural”, desenvolvida inicialmente no livro *Une maison-Un palais*,²⁸ para a escala da cidade e do território. Por fim, mas não menos significativo, *Precisões* é, decerto, um dos momentos em que, em sua reflexão teórica, Le Corbusier está mais próximo de vencer a distância entre a importância evidente da paisagem em sua obra e a elaboração conceitual de algo como uma teoria da paisagem.²⁹

...

26 Colbert, ministro de Luís XIV, aparece recorrentemente nos textos de Le Corbusier como expressão da intervenção firme da Autoridade, condição para a transformação da cidade.

27 “O termo doutrina não me assusta. (...) Doutrina quer dizer um leque de conceitos que derivam intimamente uns dos outros segundo as leis da razão”. Le Corbusier, *Precisões*, p. 36.

28 Le Corbusier, *Une Maison-Un Palais. A la recherche d'une unité architecturale*, ed. fac-similar (Turim: Bottega D'Erasmus, 1975). Primeira Edição (Paris: Crès, 1928).

29 Ver, a respeito do tema da paisagem na obra de Le Corbusier, Caroline Constant, “From the Virgilian dream to Chandigarh”, *The Architectural Review*, vol. 181, nº 1079, janeiro 1987, pp. 66-72.

No desenho que abre a segunda conferência, sob o lema “as técnicas são a própria base do lirismo”, Le Corbusier estabelece uma linha divisória entre os eventos cotidianos, materiais, e os espirituais. Abaixo ficam os elementos que configuram a dimensão social, coletiva, da arquitetura e do urbanismo modernos: as possibilidades técnicas, as necessidades sociais e econômicas. Acima, encontra-se aquilo que pertence à esfera do individual, o domínio das emoções, o drama e a paixão, isto é, o lirismo.

Retoma-se aí o que já foi apontado como a grande aporia do purismo: a tentativa de uma conciliação entre a expressão do espírito do tempo e a busca da perenidade, condição essencial da arte. Dizendo de outra maneira, trata-se da permanente tensão entre o contingente, o mutável, aquilo que é determinado pelas condições técnicas e o que é permanente, constante, universal. Na constituição do discurso corbusiano essa tensão/oposição freqüentemente aparece como a relação entre o engenheiro e o arquiteto.

Esse tema recorrente nos permite acompanhar os avatares de uma relação atormentada com a máquina – metonímia do mundo da técnica – que marca o pensamento corbusiano entre os textos reunidos em *Por uma arquitetura* e a viagem sul-americana.

Em suas primeiras formulações, nos textos de *L'Esprit Nouveau*,³⁰ essa relação aparece como uma tentativa de síntese entre uma formação idealista e neoplatônica, fortemente marcada pela teoria de Provensal,³¹ e o racionalismo positivista que marca o período de aprendizagem junto a Perret.³² Nessa tentativa de síntese, arquitetura e engenharia têm como objetivo comum a busca da harmonia com as leis da natureza. O engenheiro atinge-a em sua positiva racional busca do útil e do econômico. O arquiteto, uma vez superada a deformação dos estilos, alcança-a na medida em que consegue “emocionar”.

Em *Urbanismo*, essa relação se coloca de maneira mais complexa. A obra de engenharia expressa uma racionalidade evolutiva, portanto provisória e perecível, incapaz de alcançar a perenidade da arte, que é “aquilo que está além do cálculo”. Aplicada à teoria da cidade, a relação entre engenharia

³⁰ A revista *L'Esprit Nouveau* foi dirigida e publicada por Jeanneret e pelo pintor Amedée Ozenfant, entre 1920 e 1925. Os primeiros artigos sobre arquitetura, em que surgiu o pseudônimo Le Corbusier, foram reunidos no livro *Por uma arquitetura* (S. Paulo: Perspectiva, 1973), cuja primeira edição é de 1923.

³¹ A forte influência do livro de Henri Provensal, *L'Art de demain*, de 1904, está analisada em Turner, op. cit.

³² Alan Colquhoun, “Arquitetura e engenharia: Le Corbusier e o paradoxo da razão”, em *Modernidade e tradição clássica* (São Paulo: Cosac & Naify, 2004, p. 99).

e arquitetura volta a tomar a forma de uma oposição. De um lado, a racionalidade do engenheiro é marcada por sua parcialidade, como expressa a metáfora das pérolas e do colar. De outro, na escala do urbanismo se estabelece, com mais clareza que na obra isolada de arquitetura, a distinção entre os domínios do funcionamento da cidade, de seu “mecanismo” e os da capacidade de criar sua identidade enquanto obra de arte, de definir sua “alma”.

Em *Precisões* Le Corbusier parece retornar à visão do maquinismo como tragédia que havia marcado seu período de formação.³³ O que em *Por uma arquitetura* era a saudação entusiasta à verdade surgida do cálculo, à “multiplicidade de coisas belas nas quais rege a lei da Economia”,³⁴ aqui aparecerá, inicialmente, como um catálogo de perdas. O maquinismo é causador de um processo de perda de referências e destruição de valores, transtornados pela mobilidade súbita, pela dissolução dos papéis estabelecidos, da família e a cidade é a “a soma desses cataclismos locais”.

Para Le Corbusier, a inevitabilidade do mundo moderno não implica a sua aceitação incondicional. A cidade, condensadora e resultante dos “cataclismos” parciais é também o espaço de sua própria transformação, de busca de um novo contrato social que incorpore as possibilidades da técnica, mas subordinando-as a uma referência permanente, a uma constante, que só pode ser oferecida pela arte.

A relação entre engenheiro e arquiteto é redefinida pela introdução de um terceiro interlocutor, o “acadêmico”. O engenheiro, isto é, a ação do cálculo e o desenvolvimento da máquina, é o perturbador das relações sociais e espaciais. O acadêmico é aquele que sofre os efeitos dessa perturbação sem compreender as causas, o que tanto se aplica às elites incapazes de sintonizar-se com as mudanças quanto às massas, porque “a multidão pensa de forma acadêmica”.³⁵

À multidão e ao acadêmico já não se opõe o engenheiro, senão o homem especial, capaz de antever no caos aparente as tendências gerais da nova época, isto é, mais uma vez na esteira de Provensal, o *poeta-profeta*. Entre *Por uma arquitetura* e *Precisões* o papel de antever as transformações do novo mundo maquinista se desloca do engenheiro para o arquiteto ou, mais amplamente, para o “construtor”. A marca do engenheiro é a análise e aplicação do cálculo; a do construtor, a síntese e a criação.

33 Robert Fischman, *L'Utopie urbaine au XXe siècle*, (Bruxelas: Mardaga, 1979, pp. 129-139). Primeira edição (Nova York: Basic Books, 1977).

34 Le Corbusier, *Por uma arquitetura*, p. 9 (ed. orig.).

35 A referência a Provensal é quase literal. Cf. Turner, op. cit., p. 23.

A figura do construtor é o recurso que permite a Le Corbusier elidir, por um lado, a dificuldade em estabelecer um juízo sobre obras como as de Eiffel ou Freyssinet e, por outro, as asperezas do debate com a Nova Objetividade. Mais importante entretanto é que, ao definir as esferas da síntese e da criação como o terreno do construtor, Le Corbusier repropõe o próprio estatuto da arquitetura. Nas formulações de *Urbanismo*, como já indicou Colquhoun, era a sobrevivência do arquiteto como especialista socialmente necessário que estava ameaçada. Agora essa relação está redefinida: ao arquiteto compete atuar na esfera da criação, consciente de que, não podendo abstrair o espírito do tempo, tampouco pode se limitar a traduzi-lo. A poética arquitetônica de Le Corbusier repõe assim, de forma permanente, a aporia purista em que cabe: ao artista-construtor partir dos elementos da época, apoiar-se sobre o cálculo, mas reconhecê-lo como mutável, contingente e, pelo lirismo, atingir a perenidade, objetivo de toda obra de arte.

O segundo tema fundamental da atualização conceitual plasmada em *Precisões* é o da relação entre arquitetura e urbanismo. A noção de “unidade do sistema arquitetural” aparece de forma explícita em *Une Maison – Un Palais*, livro publicado no calor do debate sobre o projeto da Sociedade das Nações. Num movimento entre imperativo ético, concepção idealista e constatação das alterações técnicas que é típico de sua estratégia discursiva, Le Corbusier articula as noções que o conduzem à dissolução dos limites disciplinares entre a arquitetura e o urbanismo. O ponto de partida é o imperativo ético de “servir a uma intenção elevada”, que não é outra senão a busca da emoção propiciada por “relações matemáticas harmônicas”, e que, por sua natureza espiritual, não pode estar subordinado às exigências da utilidade nem à limitação das finalidades consagradas de cada objeto. Nosso autor constata que a arquitetura do mundo moderno transborda os limites da normativa disciplinar, torna obsoletas as noções apoiadas na hierarquização da escala de “casas, templos e palácios” e intercambiáveis os seus atributos: o templo é, em sua origem, “uma cabana votiva”; a casa construída de acordo com a natureza converte-se em palácio por sua capacidade de emocionar e o palácio da época maquinista deve funcionar “como uma casa”.

Esse imperativo ético encontra no movimento do mundo técnico a possibilidade de atender *em nova escala* à necessidade de buscar o máximo rendimento – funcional e emocional – da casa.

Para compreender essa formulação é necessário lembrar que a doutrina purista se estrutura no quadro do “retorno à ordem”, e absorve do neoplatonismo que marca o debate estético europeu de meados dos anos 20, a noção do mundo moderno como o momento privilegiado em que o desenvolvimento da ciência e da técnica oferecem a possibilidade de reencontro com as leis perenes da beleza ideal. A palavra *escala* tem aí uma signifi-

cação decisiva e representa um risco para o leitor que não tenha em mente que Le Corbusier herdou de Provensal a idéia de uma distinção entre “escala do corpo físico” e “escala do pensamento”. Para este autor, a arquitetura, compreendida como “manifestação da idéia, necessidade moral ou ideal de um povo, já não está à escala do corpo humano, lugar passageiro em que o indivíduo abriga sua existência, mas à escala de seu pensamento, lugar onde a coletividade acolhe sua alma”.³⁶

Na argumentação corbusiana a idéia da nova escala é retomada em sua dupla determinação: a das novas necessidades e possibilidades impostas pela sociedade maquinista e pela urgência de uma visão globalizadora do fato urbano.

A descrição do transatlântico é um recurso discursivo para a afirmação de uma nova escala do habitar, em que o desenvolvimento das soluções do espaço mínimo tem como complemento necessário a redefinição dos serviços domésticos, deslocados da esfera individual para a coletiva. Mas, como é recorrente em toda a sua teorização, certas soluções oferecidas pela sociedade maquinista repõem princípios ou idéias do longo percurso da civilização. É na visita à Cartuxa d’Ema, realizada em 1907, quando encontrou, naquela magnífica paisagem da Toscana, “uma cidade moderna coroando a colina”, que o autor afirma haver iniciado a sua longa investigação sobre o tema da “célula”.³⁷

Da descrição dessa pesquisa, que havia passado pelo esquema Dom-ino, pelos *immeubles-villas*, pela célula prototípica do Pavilhão de 1925, pelo Centrosoyus e pela Cidade Mundial, Le Corbusier extrai duas conclusões, ambas indicando já as propostas urbanísticas sul-americanas. A primeira refere-se à possibilidade técnica, oferecida pelo concreto armado, de encontrar soluções econômicas para a circulação nas grandes cidades de topografia acentuada, criando a partir daí majestosas “sínteses arquitetura-natureza”. A segunda é já uma sugestiva indicação de forma, ao reivindicar que a construção harmonizasse seus métodos com o espírito da época maquinista que estava a exigir a “supressão da pequena construção privada”. O anúncio da fase dedicada às grandes obras de conjunto (*grands travaux*) se traduz no desafio de pensar a casa à escala de quilômetros, isto é, pensar o habitar não mais à escala privada da família mas à escala coletiva da cidade e do território.

Os dois outros pontos doutrinários fundamentais atualizados em *Precisões* são a elaboração sobre o tema da paisagem e o esforço de explicitação dos fundamentos da “percepção arquitetural”.

Caroline Constant já indicou a desproporção entre a importância da paisagem na obra de Le Corbusier e o pequeno espaço dedicado ao tema no

36 Provensal, op. cit., p. 159. Citado por Turner, *trad. cit.*, p. 27.

37 Le Corbusier, “Uma célula na escala humana”, in *Precisões*, p. 93.

conjunto de sua obra teórica. Excetuando-se as passagens referidas à experiência e às propostas urbanísticas sul-americanas, é a conferência “Arquitetura em tudo – Urbanismo em tudo” que concentra as referências mais explícitas ao tema. O aprofundamento da reflexão sobre a paisagem aparece, assim, diretamente articulado ao esforço de sistematização de uma teoria da percepção arquitetural, cujas bases estão assentadas na formulação purista das relações entre sensação, percepção e composição.

De maneira esquemática, podemos dizer que em *Après le Cubisme*³⁸ a elaboração doutrinária parte da distinção entre a ação plástica que se dirige aos sentidos e aquela que comunica ao “espírito”. Na teoria purista essa passagem de formas agradáveis aos sentidos para formas significativas ao intelecto, que é a condição da verdadeira Arte, se dá por um processo de composição, compreendido como a verificação e correção, por meio de traçados reguladores (seção áurea, diagonais de verificação) de um primeiro arranjo intuitivo.

Em *Por uma arquitetura*, os traçados reguladores eram instrumentos de aferição e correção de fachadas que resultavam de um desenvolvimento interno da planta. Nos projetos para a Cidade Mundial, estes instrumentos passam a orientar a distribuição das massas construídas; deixam de ser um recurso de composição planar para operar tridimensionalmente e à escala urbanística.

“Arquitetura em tudo – Urbanismo em tudo” é, juntamente com “O plano da casa moderna”, um dos textos em que Le Corbusier apresenta de maneira mais explícita os supostos de seu processo de criação. Para ele, a criação em arquitetura é o percurso entre dois instantes, individual o primeiro, universal o segundo, pertencentes ambos ao âmbito da paixão ou do lirismo, com um momento intermediário de intervenção corretiva, de retificações racionalizadoras.

O primeiro, o momento da invenção é especificamente individual e intuitivo, saído de “não se sabe que profundo estoque de conhecimentos adquiridos e de potência criativa individual”. Sobre essa primeira formalização opera-se uma intervenção de ordenação, corretiva, baseada na teoria das proporções. O resultado, harmonizado, é o que o autor descreve como “algo de definitivo, agudo e verdadeiro, de imutável e permanente” que ele chama de *instante arquitetural*, finalidade última do trabalho do arquiteto, objeto da paciente pesquisa que marca toda a sua obra e que, num texto posterior, ele chamará de *espaço indizível*.³⁹

38 Charles E. Jeanneret e Amedée Ozenfant, *Après le cubisme*, (Turim: Bottega D’Erasmus, 1975, ed. fac-similar). Ed. orig. (Paris: Ed. des Commentaires sur L’Art et la Vie Moderne, vol. 1, 1918).

39 Le Corbusier, “L’Espace indicible”, *L’Architecture d’Aujourd’hui*, abril 1946, p. 10.

A elaboração teórica de Le Corbusier é permanentemente referida à sua própria experimentação projetual. A especificidade das conferências de 1929 reside numa significativa evolução na escala e no peso específico que a paisagem passa a jogar na determinação do projeto. E, por consequência, numa alteração do significado e do valor atribuído a certos elementos sintáticos propiciados pela técnica moderna, tal como apareciam nas diferentes versões dos *Cinco pontos*.

Bm
A descrição do Centrosoyus como *sinfonia arquitetônica* serve para que o papel dos pilotis apareça superando a noção canônica do elemento de transição entre o objeto arquitetônico e o solo liberado para uma circulação mais livre ou a “natureza intocada” de inspiração virgiliana.⁴⁰ O piloti passa a ser o recurso técnico que permite a incorporação ao processo de percepção arquitetônica da “linha impecável da parte inferior do edifício”, permitindo que o volume “seja visto por inteiro”. Mais do que isso, é o elemento construtivo que permite harmonizar a necessidade de construir edifícios em escala cada vez maior e a “intenção elevada” de manter intacta a “poesia da paisagem”.

Opera-se assim a modificação da relação entre arquitetura e natureza, que já não será de domínio ou sujeição mas de interação, de estabelecimento de uma estratégia projetual que ele chama de “composição atmosférica”, consistente com o jogo de relações entre os prismas puros idealizados e as paisagens, ainda igualmente idealizadas pela referência rousseauniana.

Se o caráter de abstração espacializada da Cidade Contemporânea, de 1922, não permitia ir além de uma referência limitada à linha de recorte dos edifícios contra o céu, a experimentação da segunda metade dos anos 20 parece levar Le Corbusier à consideração concreta do sítio como elemento central do raciocínio projetual. A natureza, que numa demonstração diagramática só podia aparecer como referência teórica dominante (as leis da ordem) ou como fator dominado (o jardim), assume agora a condição de objeto de um olhar específico. Assume, em outras palavras, sua concretude e sua especificidade enquanto paisagem. Nos projetos urbanísticos sul-americanos esse deslizamento se completa com a dimensão natural incorporando-se ao processo de concepção da forma urbana enquanto território.

Mas antes é necessário um passo conceitual decisivo. Na *Petite Maison*, de 1925, ou na *Cidade Mundial*, de 1928, o papel da paisagem na concepção do projeto, embora explicitamente colocado como determinante, ainda se dá no plano da fruição contemplativa tradicional. Apesar das referências simbólicas a uma unidade cósmica, sempre presentes na poética corbusiana, a paisagem ainda não é, enquanto tal, objeto da ação projetual.

⁴⁰ Constant, op. cit.

Para completar esse percurso teórico era necessário retomar um tema já anunciado em *Por uma arquitetura* e considerar os elementos exteriores ao objeto arquitetônico como intrinsecamente constitutivos da “composição arquitetural”. A relação – de composição – entre a obra construída e os elementos exteriores aparecem explicitamente em *Precisões* como “o fundamento da sensação arquitetural”. A descrição do impacto perceptivo provocado pela visão de uma rocha vertical formando com a linha do horizonte um ângulo reto, esse “lugar de todas as medidas”, serve a Le Corbusier para retomar um dos pilares teóricos do purismo, a primazia do ângulo reto, ampliando-o agora para abarcar toda a extensão exterior ao volume arquitetônico como objeto da ação arquitetônica. A fórmula *le dehors est toujours un dedans* sintetiza, no âmbito teórico, o suporte para a redefinição do estatuto da ação arquitetônica presente na consigna do abandono das pequenas obras privadas em favor dos grandes trabalhos de conjunto. Ou, em outras palavras, é o fundamento conceitual para a afirmação da unidade do sistema arquitetônico à escala da cidade e da paisagem.

• • •

“Eu não existo na vida senão pela condição de ver”. Essa afirmação, do “Corolário brasileiro”, não mereceria maior atenção – afinal a existência de todo artista plástico está diretamente ligada à construção de um olhar peculiar – se o tema do olhar corbusiano não fosse, para os críticos, uma questão recorrente em que o único consenso parece ser o da impossibilidade de uma naturalidade da visão como elemento explicativo de sua obra projetual.

Scully toma a tardia revelação de que Le Corbusier teria perdido a visão de seu olho esquerdo durante a preparação de seu primeiro quadro purista como mote para a hipótese de uma peculiar tridimensionalização “cerebral”, que compensaria a limitação ocular, agudizando a tendência neoplatônica de considerar o fenômeno plástico em termos de volumes ideais, jogo dramático de luz e sombras, virtualização dos elementos construtivos.⁴¹

Em outra chave de leitura, a visão de Le Corbusier é vinculada a uma concepção afinada com a idéia hegeliana do poeta-filósofo capaz de captar a totalidade da história e identificar aí o trabalho da razão, à qual Colquhoun chama “visão em altura”, não sem insistir na importância que o arquiteto atribuirá ao significado da visão aérea.⁴²

41 Vincent Scully, “Le Corbusier, 1922-1965” in H(arold) Allen Brooks (ed.), *Le Corbusier* (Nova Jersey: Princeton University Press, 1987, pp. 47-55).

42 Colquhoun, op. cit. p. 111.

Mas aquela frase sublinha o fato de que *Precisões* é também o texto em que Le Corbusier melhor explicita o que somos tentados a chamar de uma fenomenologia do olhar articulada às modalidades de locomoção. Se é verdade que a noção de *promenade architecturale*, assim como algumas passagens de *Viagem ao Oriente* ou de *Urbanismo*, já aponta nesse sentido, há na viagem americana dois elementos novos: a experimentação da dimensão cognitiva do voo e a descoberta de um espaço natural surpreendente, tanto pela escala do território, cuja ocupação assume para ele conotações épicas, como por sua condição ainda relativamente intocada pela primeira fase da civilização maquinista.

Giordani, detendo-se nas conseqüências dessas descobertas para as concepções urbanas que daí parecem surgir, chama a esse novo olhar de visão geográfica.⁴³ Le Corbusier preferiu identificar o que chamou de “visões humanas” – a do caminhante, a do navegante e a visão aérea – em oposição às modalidades de percepção espacial propiciadas pelo automóvel, pelo trem ou mesmo pela bicicleta, que caracteriza como desumanas. A expressão “visão humana” resulta mais compreensível se lembrarmos da noção de “escala humana” como “escala do espírito”.

Mas há uma condição prévia ao pleno usufruto da potência cognitiva desses modos de ver. É necessária uma predisposição, uma preparação que deixe o sujeito criador com os sentidos e a mente abertos ao fluxo de sensações, disposto a compreender, a “estar sempre em estado de julgar”.

O tempo e o ritmo auto-impostos para alcançar esse estado de abertura do olho e da mente é parte integrante e essencial da viagem como experiência cognitiva. Em *Voyage d'Orient*, Jeanneret relata a espera quase ritual, que se impôs antes de aproximar-se da Acrópole ou de Istambul.⁴⁴ Na viagem à América do Sul é o tempo da travessia atlântica que lhe permite preparar-se para essa mudança de estado que, uma vez alcançada, permite articular de maneira globalizante os distintos modos de ver.

O olhar do caminhante permite percorrer as ruas e bairros das cidades e compreender a lógica de seu cotidiano. Buscando conhecer as “casas dos índios” em Assunção ou as pequenas casas de tetos ondulados em Buenos Aires, Le Corbusier retoma outro tema de suas viagens de formação: as “casas de homens”, que ele opõe às “casas de arquitetos” como expressão de um saber natural, não corrompido pela noção de estilo.

O caráter explicitamente rousseauiano dessa busca adquire sua expressão mais acabada na descrição da visita que ele faz a um morro do

43 Jean-Pierre Giordani, “Visioni geografiche”, *Casabella*, nº 531-2, janeiro-fevereiro 1987, pp. 18-33.

44 Le Corbusier, *Voyage d'Orient*, pp. 153 e 66-67.

Rio de Janeiro. Sua evidente idealização da pobreza não é estranha à construção literária de seu amigo Cendrars, fascinado pela idéia de uma bondade fundamental dos negros e pela harmonia entre suas crenças atávicas e a ordem cósmica.⁴⁵ Descrevendo um dos mais belos desenhos de seus *Carnets*.⁴⁶ Le Corbusier encontra nos barracos das favelas quase a antecipação de suas células incrustadas no grande edifício-cidade linear: construídas sobre pilotis, as habitações são “exíguas” mas “eficazes”, e suas janelas se abrem “de maneira estupenda” para aquela paisagem extraordinária.

Se o olhar do caminhante permite ao artista a observação detalhada das soluções humildes e naturais, das pequenas casas de homens espalhadas aleatoriamente pelas grandes cidades, a visão do navegante opera na apreensão da silhueta da cidade e da qualificação do sítio. Essa “impressão primeira”, que quer ser substantiva e condensar numa imagem unitária aquilo que, em *Urbanismo*, Le Corbusier havia chamado de “alma da cidade”, é possível porque a navegação tem uma dimensão de pausa que possibilita ao artista colocar-se em “estado de julgar”, de ritual de passagem a um estado agudo da percepção.

A visão do navegante joga, na poética de Le Corbusier, um duplo papel. É a maneira privilegiada de aproximação aos atributos originais da cidade, com seus portos e fortificações.⁴⁷ Mas é também o recurso de adequação dessa percepção aos procedimentos e princípios do purismo, de “depuração” da visão da cidade. Ou, nos termos da doutrina purista, é a visão que opera a redução do objeto cidade a seus traços mais significativos e permite a distância adequada à sua percepção como acontecimento visual unitário. É também a que possibilita verificar, por meio da vista frontal, decisiva nas formulações puristas, a correção da composição. Na descrição de sua proposta para o Rio de Janeiro, Le Corbusier afirma que ela foi concebida desde o avião. Mas é a visão do navegante que ele recorre para verificar a sua correção.

A visão do caminhante e a do navegante correspondem, ainda, à escala do corpo. A experiência do vôo significou para Le Corbusier, a conquista da *vue d’oiseau*, da visão à “escala do espírito”. A fascinação pela experiência da visão aérea permaneceu uma constante durante toda a sua vida. Pedretti, trabalhando com as anotações dos *Carnets* referentes às viagens aéreas à Índia, realizadas entre 1951 e 1964, destaca a decantação de uma visão cósmica que constata a pequenez humana frente a um mundo que se nega a toda tentativa de conquista.⁴⁸

45 Blaise Cendrars, “Febronio”, in *La Vie dangereuse* (Paris: Grasset, 1938).

46 Carnet B4-287.

47 Relatando sua emocionada chegada a Istambul, o jovem Jeanneret esclarece que “nós havíamos vindo, à maneira clássica, pelo mar”. Le Corbusier, *Voyage d’Orient*, p. 67.

48 Bruno Pedretti, “Il volo dell’etica”, *Casabella*, nº 531-2, janeiro-fevereiro 1987, pp. 74-80.

Mas o livro que nos ocupa é ainda o momento da revelação, do entusiasmo pelas possibilidades cognitivas daquele instrumento assombroso. Antes da viagem sul-americana, o avião aparece na mitologia maquinista de Le Corbusier como expressão emblemática das novas potencialidades abertas pela revolução técnica. Em *Por uma arquitetura*, afirma-se seu valor estético, como produto da mais rigorosa seleção. A partir de *Precisões*, o avião assume o caráter de instrumento objetivo da conquista de uma nova escala de visão, com imensas possibilidades abertas ao urbanista, tanto para a constatação da irracionalidade profunda dos assentamentos urbanos quanto para a concepção de uma nova harmonia entre as cidades e seu entorno natural.

No livro *Aircraft*, o duplo sentido desse símbolo da nova época é apresentado com clareza. Testemunha acusadora da miséria das cidades, ele é também o estimulador de uma nova consciência, ética e profissional, de um “estado de consciência moderno”. O tema recorrente da conjugação entre o desenvolvimento da técnica e do espírito reaparece, agora com a mediação explícita do olho: “O avião deu-nos a vista do pássaro. Quando o olho vê claramente, o espírito decide com limpidez”⁴⁹.

Se Pedretti afirma que a reflexão de Le Corbusier nos *Carnets* dos anos 50 e 60 é uma reflexão desde o vôo e se o tema de *Aircraft*, de 1935, é uma reflexão sobre o avião, as descrições apaixonadas de *Precisões* são uma reflexão sobre o olhar, sobre as possibilidades abertas ao urbanista quando olha dessa altitude em que “tudo toma a precisão de um plano”.

Mesmo numa prosa veemente e apaixonada como a das páginas iniciais de *Precisões*, podemos discernir três objetos privilegiados desse olhar: a ordem inscrita nas “leis fortes” da natureza que se apresentam por meio da mutabilidade e da contingência da paisagem; a dimensão epopéica do território sul-americano; e finalmente o fenômeno do desenvolvimento das cidades em sua relação com o território que as envolve. Como dirá em *Aircraft*:

A vista de pássaro. O olho agora vê materialmente o que antes o espírito só subjetivamente podia conceber. É uma nova função somada aos nossos sentidos. É um novo critério de medida. É uma nova base para a sensação. O homem o utilizará para conceber novos objetivos. As cidades surgirão de suas cinzas.⁵⁰

...

49 Le Corbusier, *Aircraft* (Paris: Adam Biro, 1987, ed. fac-similar). Primeira edição (Londres: Studio, 1935). Le Corbusier escreve em francês a introdução “En frontispice aux images de l’épopée aérienne” e propõe como título para o livro “L’avion accuse”.

50 Le Corbusier, op. cit., fig. 96.

abandono

As propostas urbanísticas que Le Corbusier apresenta para as quatro cidades que visita constituem uma síntese projetual das idéias e noções que, como vimos, cristalizam-se nas conferências recuperadas neste livro.

a síntese da repetição

Dois aspectos chamam a atenção de forma mais imediata. O primeiro é a ruptura com o traçado diagramático cartesiano da Cidade Contemporânea, de 1922, ou mesmo com o Plano Voisin, de 1925. Frampton é levado a ver nessa mudança o abandono do otimismo ingênuo em relação às potencialidades do mundo industrial e a busca de uma relação mais orgânica entre a cidade e o entorno natural, numa espécie de paralelismo com a superação da rigidez doutrinária purista, marcada pela incorporação da figura humana em sua pintura e pela substituição dos "objetos-tipo" pelos "objetos de reação poética".⁵¹

O segundo aspecto é a aparente diversidade formal das quatro propostas. Uma leitura mais atenta das propostas e do raciocínio exposto pelo arquiteto permite identificar melhor as razões dessa diversidade, assim como a construção de uma linha unitária de procedimento.

citar

Em todos os casos, Le Corbusier parte de um diagnóstico algo impressionista sobre a disfuncionalidade dos traçados urbanos, especialmente em relação às modernas necessidades de circulação e, ao mesmo tempo, de uma identificação das características formais básicas dos sítios.

important

A grande plataforma de concreto projetada sobre o rio da Prata, destinada a abrigar cerca de duas dezenas de edifícios cruciformes, tem o objetivo declarado de dotar a cidade de um centro de negócios (*cité d'affaires*) compatível com o lugar que Buenos Aires estaria chamada a representar como capital do Novo Mundo. Primeira manifestação em escala urbana do solo artificial propiciado pela técnica do concreto armado, ela subverte a lógica dos planos de 1922 e 1925 e estabelece uma distinção entre o centro geográfico ou histórico da cidade e a nova centralidade espacial e simbólica do "posto de mando".

Liernur comenta as permanências entre os esboços de 1929 e o Plano Diretor de 1938, indicando quatro operações básicas: o deslocamento da cidade para o sul; a transformação paulatina da trama urbana; o aeroporto e o centro de negócios. A grande plataforma de solo criado visaria a concretização de uma grande operação arquitetônica metropolitana, em oposição a intervenções de caráter municipalista ou anti-urbanas que marcavam o debate portenho.⁵² A proposta estaria assim apoiada na leitura que faz Le

51 Keneth Frampton, "El otro Le Corbusier: la forma primitiva y la ciudad lineal 1929-1952", *Arquitectura* (Madri), no. 264-265, jan.-abr. 1987, pp. 30-37. Ver também Stanislaus Von Moos, "Le Corbusier as Painter", *Oppositions*, nº 19/20, 1980, pp. 88-107.

52 Liernur e Pschepiurca, op. cit., p. 45.

Corbusier do anacronismo da quadrícula e envolvida numa estratégia de economia urbana, o que não é estranho às suas preocupações.

linha plana → Mas essa ordem de preocupações não parece suficiente para explicar a proposta ou, pelo menos, não está em contradição com as razões estéticas que lhe deram origem, “de um golpe seco”. Do navio, Le Corbusier percebeu Buenos Aires como um sítio ao qual “a natureza nada ofereceu”. Nada além de uma “linha infinita e plana” que a visão noturna destaca. E diante dessa “horizontal sublime”, o gesto humano por excelência, na poética purista, é o de oferecer uma contrapartida vertical, definindo, na escala majestosa de um monumento ao espírito da civilização maquinista, o ângulo reto, esse “lugar de todas as medidas”.

O diagnóstico de Montevideu é fundamentalmente o mesmo. A quadrícula espanhola, outrora expressão da ordem e da racionalidade renascentistas, não mais dá conta das necessidades funcionais da cidade moderna. Desde a sua primeira aproximação, de navio, Le Corbusier percebe o promontório como o grande elemento identificador da cidade e a insuficiência da escala dos pequenos arranha-céus existentes. A solução apresentada para o problema da circulação é o prolongamento da principal artéria da cidade, avançando por cima do porto e ensejando a *boutade* do “arranha-mar”.

É aqui que se antecipa a proposta da grande estrutura linear, espécie de edifício-estrada, que marcará as propostas para São Paulo, Rio de Janeiro e Argel.

No croqui publicado em *Precisões* há um segundo trecho que corta em cruz o eixo principal. Em *La Ville Radieuse* aparece um esboço que corresponde melhor à descrição, com um único eixo prolongado sobre o mar.⁵³ A precariedade funcional é evidente. Não há referências à incongruência desses arriscados *cul-de-sac* que terminam a pique sobre o mar numa espécie de elogio inútil à velocidade.

Parece claro que a motivação do arquiteto é outra, como sugere o argumento com que ele conclui sua descrição, preocupado em sonhar com “a beleza da cidade” e o orgulho de ver “elevar-se da água” um desses “espetáculos arquitetônicos magníficos”, já conhecidos em menor escala, como o velho forte de Marselha ou a vila Adriana.

importante { O diagnóstico e a proposta para São Paulo apresentam algumas diferenças relevantes. Única das quatro cidades cuja imagem não pode ser apreendida do mar, a capital paulista não apresenta nenhum marco topográfico significativo. Face ao sítio marcado por uma espécie de “mar de morros” o próprio desenvolvimento recente da cidade sugeria a solução de viadutos superando os inúmeros pequenos vales. Sem horizontais sublimes, sem promontórios ou o espetáculo grandioso de montanhas e mares, resta ao arquiteto a vinculação cósmica de uma grande cruz ordenada pelos pontos cardeais. A inovação

53 Le Corbusier, *La Ville Radieuse*, op. cit., p. 222.

aparece no fato de que essas gigantescas “réguas de 45 quilômetros” não se destinam apenas a abrigar os escritórios do centro de negócios, mas também, antecipando o Rio de Janeiro e Argel, as unidades residenciais na periferia.

Há, portanto, na proposta para São Paulo dois importantes elementos de distinção em relação às formulações anteriores. O primeiro é a supressão da diferenciação tipológica entre os edifícios de escritórios e os residenciais, que passam a integrar-se numa mesma macro-estrutura, diferenciando-se o uso em função apenas de sua localização. Em segundo lugar, a criação do terreno artificial já não se dá fora da cidade pré-existente, como em Buenos Aires ou Montevideu, nem pela demolição de uma zona concentrada, como no Plano Voisin.

Se é pertinente deduzir no trabalho de Le Corbusier durante sua estadia sul-americana um processo de progressiva abstração da cidade – no sentido de que a estruturação urbana de Buenos Aires merece uma análise mais ou menos detalhada, a de Montevideu deduz-se daquela e a de São Paulo se limita à constatação da verticalização do centro – o Rio de Janeiro parece ser o limite desse processo.

Nas antípodas de Buenos Aires, local onde a natureza nada aportou e que portanto era “pura criação do espírito”, o Rio de Janeiro é “pura natureza”.

A prosa epifânica de *Corolário* é a manifestação de uma excitação incontrollada face à magnificência grandiosa desse sítio que “parece desafiar riosamente toda colaboração humana”. Em todo o texto pouco se encontra de descrição urbana além de uma breve menção às ruas da cidade, que “se dirigem para o interior, nos estuários de terra plana entre as montanhas” e ao caráter de uma cidade “alegre, portuguesa, encantadora, retilínea”.

Não cabe aqui resumir a descrição exaltada que constitui essas páginas de prosa feérica. Mas é preciso chamar a atenção para uma referência que tem passado despercebida para a crítica. Descrevendo a relação entre o sítio e a cidade, o arquiteto afirma que “estes planaltos seriam como o dorso de uma *mão espalmada*, à beira mar”.

É possível que haja aqui apenas uma referência analógica. Mas Patricia Sekler já enfatizou a enorme carga simbólica da mão aberta, tanto para Ruskin como para o nosso arquiteto. Citando Jean Brun, ela aponta que a mão revela “essa situação ambígua do homem, que é a de ser ao mesmo tempo superior a todos os seres vivos e inferior ao que faz a vida”.⁵⁴ Constantino Nivola, anfitrião de Le Corbusier durante sua estadia em Nova York por ocasião do projeto para a sede das Nações Unidas, afirma ter ouvido do já velho mestre “estas ou muito similares palavras”:

54 Jean Brun, *La Main et l'esprit*, Paris, 1963, p. 17, apud Patricia Sekler, “Le Corbusier, Ruskin, the Tree and the Open Hand”, in Russel Walden (org), *The Open Hand. Essays on Le Corbusier* (Cambridge: Mass., MIT Press, 1977, pp. 42-95). Texto cit. na p. 69.

A mão aberta é um gesto plástico carregado de conteúdo profundamente humano. Um símbolo bem apropriado à nova situação de uma terra liberada e independente. Um gesto que chama à colaboração fraternal e solidária a todos os homens e todas as nações do mundo. Também *um gesto escultural e plástico, capaz de alcançar o céu e de envolver a terra*.⁵⁵

Essa consciência da inferioridade humana perante “o que faz a vida” é uma pista para compreender que o arquiteto – depois de considerar que a ação humana ordenadora ante aquela paisagem magnificente equivaleria a “encher o tonel das Danaides” – se apresente plétórico, como criador que “sente” e “compreende” e é acometido de “um desejo violento, talvez louco, de aqui também tentar uma aventura humana, o desejo de jogar uma partida *afirmação-homem* contra e com *presença-natureza*”.

É evidente em todo o trecho dedicado ao Rio de Janeiro que Le Corbusier está mais interessado no gesto estético de afirmação criadora nessa partida *contra* e *com* a natureza do que numa análise – ainda que genérica, como nos casos anteriores – das tendências de crescimento ou dos pontos de congestão da estrutura urbana da cidade carioca. No entanto, em sua descrição do edifício-estrada, os pontos centrais da *cidade como mecanismo*, para retomar a expressão de *Urbanismo*, estão claramente colocados. Em princípio, é possível admitir que nas duas semanas de permanência no Rio, a inegável acuidade holística ou intuitiva de Le Corbusier lhe permitisse identificar esses pontos num diagnóstico mais sensível do que técnico. Mas uma comparação mais cuidadosa com o plano de Agache, cujo escritório no Rio ele admite ter visitado, pode nos sugerir uma outra relação. A idéia proposta por Corbusier, ainda que antagônica no plano formal, guarda com o esquema geral de circulação proposto por Agache algumas similaridades significativas.⁵⁶ E o terreno das coincidências não se esgota aí. Um plano de Cortez e Bruhns, publicado em 1928 em *Die Stadtebau*, indica a projeção da esplanada monumental do Calabouço, em ponte até Niterói, como aparece nos croquis de Le Corbusier.

Em que pese a tentação de pensar as divergências entre Le Corbusier e Agache – ou Cortez – num certo paralelismo com a polêmica entre o mestre purista e Perret a propósito da concepção do arranha-céu, isto é, numa distinção que, apesar de toda a retórica sobre a técnica, está mais assentada na opção estética, não podemos deixar de perceber que há na proposta corbusiana uma diferença fundamental, que não é apenas formal.

55 Cit. em Sekler, op. cit., p. 75, nota 87. Grifo nosso.

56 Para uma reconstituição das propostas de 1929 que permita uma comparação com o esquema geral de Agache, veja-se Yannis Tsiomis (org), *Le Corbusier: Rio de Janeiro 1929-1936* (Rio de Janeiro: Centro de Arquitetura do Rio de Janeiro, 1988, pp. 69-99).

A ruptura tipológica representada pelo edifício-estrada, que formaliza a promessa da casa aos quilômetros é conceitual e espacialmente decisiva, como demonstram os vários projetos longamente elaborados para Argel.

Um croqui realizado num papel de carta do Hotel Glória do Rio de Janeiro mostra o perfil das quatro propostas sul-americanas e apresenta o seguinte texto: "Conclusão. Da empresa privada às grandes obras de conjunto. Por uma nova escala de grandeza. POESIA".⁵⁷

Parece justificada a observação de Tafuri que vê nesses projetos uma unidade de método sob a sua diversidade formal. Tomando os elementos da paisagem como gigantescos *ready-mades*, Le Corbusier "formula a mais elevada hipótese teórica do urbanismo moderno, ainda não superada nem no nível ideológico nem no nível formal".⁵⁸

Um último ponto. As propostas sul-americanas não constituem, como é óbvio, planos de conjunto das cidades. Consideradas em sua relação com a estrutura urbana pré-existente e na escala proposta, não são *villes* mas *cités*. A descrição final dessas estruturas "suspensas no espaço por cima da cidade" como "uma resposta, um eco, uma réplica" à paisagem, dessa magnífica horizontal "capaz de cantar com o capricho veemente dos montes", nos leva a pensar que Le Corbusier talvez não pretendesse de fato projetar a cidade moderna. Consciente de que esse era um trabalho coletivo, que envolvia os engenheiros (isto é, todo o quadro dos técnicos modernos) e necessariamente se subordinava, na definição do seu mecanismo, aos aspectos contingentes do cálculo, o artista-poeta-construtor antes buscava construir as Acrópoles da civilização maquinista, aquilo que define a alma das cidades e atinge o objetivo maior da Arte: a perenidade.

• • •

Este texto não é um guia de leitura nem tem a pretensão de esgotar a riqueza, a multiplicidade e os paradoxos de um dos criadores da arquitetura do século xx, num dos momentos mais fecundos de sua produção teórica e projetual. Tampouco cabe defender suas concepções e propostas. Esperamos apenas lembrar que, como todo grande criador, Le Corbusier não cabe nas leituras empobrecidas em que uma certa preguiça intelectual ameaçou encerrá-lo.

São Carlos, março de 2004

57 Arquivo FLC (B2.g.681). Reproduzido em Cecília Rodrigues dos Santos et al. (org.) *Le Corbusier e o Brasil*. (São Paulo: Tessela/Projeto Editora, 1987, p. 67).

58 Manfredo Tafuri, "La crisis de la utopia: Le Corbusier en Argel" in *De la Vanguardia a la Metrópoli. Crítica radical a la arquitectura* (Barcelona: Gustavo Gili, 1972, p. 62).
Publicação original *Contropiano*, nº 1, 1969.

BIBLIOGRAFIA SELECIONADA

PRINCIPAIS OBRAS DE LE CORBUSIER

- LE CORBUSIER. *Le Voyage d'Orient*. Marselha: Parenthèses, 1987. [Ed. orig. em forma de artigos em: *Feuille d'Avis de La Chaux-de-Fonds*, 1911. Como monografia, ed. orig., PETIT, Jean (ed.), Paris: Ed. Forces Vives, 1966].
- JEANNERET, Charles E.; OZENFANT, Amedée (1918). *Après le cubisme*. Paris: Ed. des Commentaires sur L'Art et la Vie Moderne, vol. 1, 1918.
- LE CORBUSIER. *Vers une architecture*. Paris: Arthaud, 1977. (Ed. revista e ampliada.) [Ed. orig., Paris: Crès, 1923. (Col. de l'Esprit Nouveau). Ed. bras., *Por uma arquitetura*. São Paulo: Perspectiva, 2002].
- LE CORBUSIER. *L'Art décoratif d'Aujourd'hui*. Paris: Arthaud, 1980. [Ed. orig., Paris: Crès (Col. de l'Esprit Nouveau), 1925. Ed. bras., *A arte decorativa*. São Paulo: Martins Fontes, 1996].
- OZENFANT, Amedee et JEANNERET, Charles Edouard. *La Peinture moderne*, Paris: Crès, (Col. de l'Esprit Nouveau), 1925.
- LE CORBUSIER. *Urbanisme*. Paris: Ed. Gres et Cie (Col. de l'Esprit Nouveau), 1925. [Ed. bras., *Urbanismo*. São Paulo: Martins Fontes, 2000].
- LE CORBUSIER. *Almanach d'architecture moderne*. [Ed. fac-similar] Turim: Bottega D'Erasmus, 1975. [Ed. orig., Paris: Crès (Col. de l'Esprit Nouveau), 1926].
- LE CORBUSIER. *Une Maison-Un Palais. A la recherche d'une unité architecturale* [Ed. fac-similar] Turim: Bottega D'Erasmus, 1975. [Ed. orig., Paris: Crès (Col. de l'Esprit Nouveau), 1928].
- LE CORBUSIER. "Defense de la Architecture: réponse à Karel Teige", *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n° esp., 1933, pp. 38-61.
- LE CORBUSIER. *La Ville Radieuse – Elements d'une doctrine d'urbanisme pour l'équipement de la civilisation machiniste*. Paris: Editions de L'Architecture D'Aujourd'hui, 1935. [Reed: Paris: Vicent Freal, 1964].
- LE CORBUSIER. *Quand les catédrales étaient blanches*. Paris: Denoel/Gonthier (Mediations), 1983. [Ed. orig., Paris: Plon, 1937].
- LE CORBUSIER. *Sur les quatre routes*. Paris: Denoel/Gonthier (Col. Mediations), 1978. [Ed. orig., Paris: Gallimard, 1941].
- LE CORBUSIER. *La Charte d'Athènes: Travaux du 4me. CIAM*. Paris: Plon, 1943. [Ed. bras., *A carta de Atenas*. São Paulo: Hucitec, 1993].
- LE CORBUSIER. *Manière de penser l'urbanisme*. Paris: Denoel/Gonthier (Col. Mediations), 1982. [Ed. orig., Boulogne (Paris). [Ed. de L'Architecture D'Aujourd'hui (col. ASCORAL), 1946. Ed. port., *Maneira de Pensar o Urbanismo*. Lisboa: Europa-América, 1997].
- LE CORBUSIER. *Le Modulor: Essai sur une mesure harmonique à l'échelle humaine*

- applicable uniquement à l'architecture et l'urbanisme*. Bologne (Paris): Ed. de L'Architecture D'Aujourd'hui, 1950.
- LE CORBUSIER. *Poème de l'angle droit*. Paris: Verve, 1955.
- LE CORBUSIER. [Willy Boesiger (ed.)] *Oeuvre Complète 1910-65*. Zurich: Artemis, 1967.
- Le Corbusier Sketchbooks*. Londres: Thames and Hudson/FLC, 1981-1982. [Ed. orig., *Le Corbusier Carnets*. New York/Paris: The Architectural History Foundation /Dessain et Tolra, 1981-1982. 4 vols. 1. 1914-1948; 2. 1950-1954; 3. 1954-1957; 4. 1957-1964].

BIBLIOGRAFIA SELECCIONADA SOBRE LE CORBUSIER

- BARDI, Pietro Maria. *Lembranças de Le Corbusier: Atenas, Itália, Brasil*. São Paulo: Nobel, 1984.
- BENTON, Tim. *Les Villas de Le Corbusier et Pierre Jeanneret, 1920-1930*. Paris: Philippe Sers, 1984. [Ed. ingl., New Haven: Yale University Press, 1987].
- BROOKS, Harold Allen (ed.). *The Le Corbusier Archive*. New York/London: Garland/FLC, 1982-1985, 32 vols.
- CURTIS, William J. R. *Le Corbusier: Ideas and Forms*. Londres: Phaidon, 1986. [Ed. cast., Madri: Blume, 1989].
- EVENSON, Norma. *Le Corbusier: The Machine and the Grand Design*. Nova York: George Braziller, 1969.
- FISCHMAN, Robert. *L'Utopie urbaine au xxe siècle. Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*. Bruxelas: Pierre Mardaga (Col. Architecture + Recherches), 1977. [Ed. orig., Nova York: Basic Books, 1977].
- FRAMPTON, Kenneth. *Le Corbusier*. Londres: Thames & Hudson, 2001.
- FRAMPTON, Kenneth. *Le Corbusier: Architect of the 20th Century*. Nova York: Harry N. Abrams, 2002.
- HARRIS, Elizabeth. *Le Corbusier: riscos brasileiros*. São Paulo: Nobel, 1987.
- HILPERT, Thilo. *La Ciudad Funcional/ Le Corbusier y su visión de la ciudad: condiciones, motivos, razones ocultas*. Madri: IEAM – Instituto de Estudios de Administración Municipal, 1983. [Ed. orig., Brawnschweig/Wiesbaden: Friedr. Vieweg, 1978].
- JENCKS, Charles. *Le Corbusier and the Continual Revolution in Architecture*. Nova York: The Monacelli Press, 2000.
- LUCAN, Jacques (ed.). *Le Corbusier: Une encyclopédie*. Paris: Centre Georges Pompidou/CCI, 1987.
- MARTINS, Carlos A. Ferreira. *Razon, ciudad y naturaleza: La génesis de los conceptos en el urbanismo de Le Corbusier*. Tese de doutorado. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, 1992.

- MOOS, Stanislaus von. *Le Corbusier*. Barcelona: Blumen, 1977. [Ed. orig., *Le Corbusier. Elemente eine Synthese*. Frauenfeld: Verlag Huber, 1968. Ed. ing. revista e ampliada. Cambridge (Mass): The MIT Press, 1979].
- SANTOS, Cecília R. et alli. *Le Corbusier e o Brasil*. São Paulo: Projeto/Tessela, 1987.
- TENTORI, Francesco e DE SIMONE, Rosario. *Le Corbusier*. Roma/Bari: Laterza (Col. Guide all'architettura moderna), 1987.
- TSIOMIS, Yannis (org.). *Le Corbusier. Rio de Janeiro 1929-1936*. Rio de Janeiro: Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro, 1988.
- TURNER, Paul Venable. *La Formation de Le Corbusier: Idealisme et mouvement moderne*. Paris: Macula, 1987. [Ed. orig., *The Education of Le Corbusier*. New York: Garland, 1977].
- WALDEN, Russel (ed.). *The Open Hand: Essays on Le Corbusier*. Cambridge (Mass.): The MIT Press, 1977.