

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
Centro de Letras e Artes / Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-graduação em Urbanismo – PROURB

Tese de Doutorado

A Guanabara de Doxiadis e a Havana de Sert.
Ekistics e Urban Design, novas direções na ruptura do CIAM

Autora: Marisol Rodríguez Sosa

Orientador: Roberto Segre (D.Sc.)

Rio de Janeiro, 19 de Agosto de 2008

R696 Rodríguez Sosa, Marisol,
A Guanabara de Doxiadis e a Havana de Sert: Ekistics e
Urban Design, novas direções na ruptura do CIAM./ Marisol
Rodríguez Sosa. – Rio de Janeiro: UFRJ/FAU, 2008.
378 f. : il., 21cm.

Orientador: Roberto Segre.
Tese (doutorado) – UFRJ/PROURB/Programa de Pós-
Graduação em Urbanismo, 2008.
Referências bibliográficas: p.364-373.

1. Urbanismo - História. 2. Havana (Cuba). 3.
Doxiadis - Rio de Janeiro. I. Doxiadis, Constantinos A.
(1913-1975). II. Sert, José Luis, 1902-1983. III. Segre,
Roberto. IV. Universidade Federal do Rio de Janeiro,
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-
Graduação em Urbanismo. V. Título.

CDD 711

A Guanabara de Doxiadis e a Havana de Sert.
Ekistics e Urban Design, novas direções na ruptura do CIAM

Marisol Rodríguez Sosa

Tese submetida ao corpo docente da Coordenação do Programa de Pós-graduação em Urbanismo – PROURB da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de Doutor em Ciências (D. Sc.) em Urbanismo. Aprovada por:

Roberto Segre

Denise Barcellos Pinheiro Machado

Vera Lúcia Ferreira Motta Rezende

Marlice Nazareth Soares de Azevedo

José Barki

Rio de Janeiro, RJ – Brasil, 19 de Agosto de 2008.

A minha família, sem a qual não teria chegado até aqui...

AGRADECIMENTOS

Ao PROURB – Programa de pós-graduação em Urbanismo, e a todo o grupo de professores, funcionários e colegas que me acolheram e contribuíram a meu desenvolvimento profissional e pessoal durante toda esta longa jornada.

À CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, pelo suporte financeiro através da bolsa de estudos outorgada durante os quatro anos de doutorado.

A meu orientador, Dr. Roberto Segre, pela orientação e pelo tempo, assim como pelo apóio, leitura cuidadosa, ânimo, paciência e pela amizade e confiança em mim depositada.

À Dr. Denise Barcelos Pinheiro Machado, coordenadora do PROURB durante esses anos, por seu importante trabalho, e pela ajuda, compreensão e braço amigo em momentos difíceis.

A Mary Daniels, responsável do Arquivo José Luis Sert na Frances Loeb Library da Harvard Design School, através do qual obtivemos fontes primárias essenciais à realização deste trabalho. Também a Fabíola López-Durán, doutoranda do MIT que muito gentilmente digitalizou o material do Arquivo José Luis Sert para que pudesse chegar a nós. Assim como também a Galiota Pavlidou, arquivista do C.A. Doxiadis Archieve em Grécia, que também foi uma valiosa fonte de acesso a informações primárias para estes estudos.

Aos amigos e compadres, Heraldo e Margareth, pela infinita ajuda e amor familiar.

A minha amada família, meu esposo Boris pelo amor e inspiração, meu filho Ian pela alegria, meus pais Francisco e Miriam pelo amor e compreensão, e a Deus pela saúde e força.

Resumo da tese apresentada ao PROURB / FAU / UFRJ como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de Doutor em Ciência (D. Sc.) em Urbanismo.

**A Guanabara de Doxiadis e a Havana de Sert.
Ekistics e Urban Design, novas direções na ruptura do CIAM**

Marisol Rodríguez Sosa
Rio de Janeiro, 19 de Agosto de 2008

Orientador: Prof. Roberto Segre (D. Sc.)

Linha de Pesquisa: Historia das Cidades e do Urbanismo.

Neste trabalho se analisaram as teorias da Ekistics, idealizada em 1955 pelo grego Constantinos A. Doxiadis, e do Urban Desing cunhado pelo espanhol José Luis Sert em 1956, partindo de que ambas guardam em comum o fato de serem consideradas novas direções associadas ao contexto de ruptura dos CIAM (Congressos Internacionais de Arquitetura Modern: 1928-59), semelhantes ao conhecido Team X, porém menos estudadas. Buscou-se compreender os elementos que compartilham com a matriz teórica dos CIAM, fundamentalmente com os debates da fase de ruptura do Movimento Moderno (1951-59). Para tanto, se analisaram os Planos elaborados pelo escritório liderado por C.A. Doxiadis para o Estado da Guanabara (1964-65) e pelo escritório encabeçado por J.L. Sert para Havana (1956-58), focalizando a discussão em quatro pontos identificados como “discussões transgressoras” que caracterizaram a última fase dos CIAM: 1) concepção por escalas Vs. concepção funcional, 2) centro comunitário Vs. centro cívico, 3) rua Vs. quadra e 4) valores culturais Vs. valores funcionais.

Palavras-chave: Historia do urbanismo e planejamento, Ekistics, Urban Design, Rio de Janeiro, Havana, José Luis Sert (1902-1983), Constantinos A. Doxiadis (1913-1975).

Abstract of the thesis submitted to PROURB / FAU / UFRJ as part of the necessary requisites for obtaining the Doctor in Science degree (D. Sc.) in Urbanism.

**Guanabara of Doxiadis and Havana of Sert.
Ekistics and Urban Design, new directions in the rupture of CIAM**

Marisol Rodríguez Sosa
Rio de Janeiro, August 19, 2008

Thesis supervisor: Prof. Roberto Segre (D. Sc.)

Research Line: History of the City and the Urbanism

This work examines the theories of Ekistics, idealized in 1955 by the Greek Constantinos A. Doxiadis, and the Urban Design coined by the Spaniard José Luis Sert in 1956, starting by the fact that they both have in common being considered as new directions related to the context of dissolution of CIAM (International Congress of Modern Architecture: 1928-59), similar to the known Team X, but have been less studied. We tried to understand the elements they share with the theoretical matrix of CIAM, mainly on the debates that characterized the last phase of the Modern Movement (1951-59). For that, we analyzed the plans prepared by the office headed by C.A. Doxiadis to the State of Guanabara (1964-65) and the office of J.L. Sert to Havana (1956-58), focusing the discussion on four points that we identify as the "transgressors discussions" that characterized the last phase of CIAM: 1) scales of association design Vs functional design, 2) community center Vs civic center, 3) street Vs blocks and 4) cultural values Vs functional values.

Keywords: Urban and Planning History, Ekistics, Urban Design, Rio de Janeiro, Havana, José Luis Sert (1902-1983), Constantinos A. Doxiadis (1913-1975).

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	.
Apresentação	18
Problemática e questionamentos	25
Hipóteses de pesquisa.....	25
Objetivo geral.....	26
Objetivos específicos.....	27
Justificativa e relevância do tema.....	27
Referencial teórico-metodológico	33
Metodologia de pesquisa	38
CAPÍTULO 1: Corpo Teórico-Metodológico da Pesquisa	.
PARTE I	.
1.1. Representações da cidade: a interpretação cultural na historiografia das cidades e do urbanismo.....	43
1.1.1. A noção de circulação, os mal-entendidos das terminologias explicativas	44
1.1.2. Noção de representações, levando os atores a sério	46
1.1.3. Representações da cidade: novos olhares na historiografia da cidade e do urbanismo	49
1.1.4. Novas fontes, novos círculos para a história urbana	51
1.1.5. Delineando a abordagem metodológica	54
PARTE II	.
1.2. Última fase dos CIAM (1950-59): condições culturais e “discussões transgressoras” de ruptura	56
1.2. Definições	57
1.2.1. Planejamento urbano, desenho urbano: duas práticas urbanísticas do século XX	57
1.2.1.1. O planejamento urbano, um movimento internacional vinculado ao desenvolvimento do mundo industrializado	58
1.2.1.2. O Desenho Urbano, uma alternativa frente à abstração do planejamento urbano	64

1.2.2. Movimento Moderno, uma noção construída	66
1.2.2.1. Períodos e inflexões nos CIAM	69
1.2.2.2. CIAM e Estado na experiência da modernidade: o “plano” como política pública “anti-crise”	71
1.3. CIAM, Estados Unidos e América Latina: condições culturais do diálogo nos anos 1950	75
1.3.1. A articulação do CIAM na América Latina no segundo pós-guerra, americanização do grupo originalmente europeu	75
1.3.2. Os CIAM nos Estados Unidos (1940s-50s): deslocamento do caráter europeu do CIAM	82
1.4. Coração da cidade - Otterlo (1950-59): “discussões transgressoras” nas origens das direções pós-CIAM ..	93
1.4.1. Concepção por escalas Vs. Concepção funcional	95
1.4.2. Centro Comunitário Vs. Centro Cívico	98
1.4.3. Rua Vs. Quadra	101
1.4.4. Valores culturais Vs. Valores funcionais	102

CAPÍTULO 2: C.F. Lacerda na Guanabara: a reinvenção da Belacap

2.1. O futuro da BELACAP: entre a certeza e a incerteza	106
2.2. Lacerda e a Guanabara: o político e o administrador	117
2.2.1. Carlos Lacerda: o político e o compromisso com o Brasil	117
2.2.2. Dois momentos na Guanabara de Lacerda (1960-65)	131
2.3. A reinvenção econômica do estado-cidade	135
2.3.1. Industrialização e desenvolvimento na Quarta República	135
2.3.2. A Guanabara de Lacerda: o novo aparato administrativo.....	142
2.3.3. Os recursos para as obras de Lacerda na Guanabara	145
2.4. Contratação do escritório grego: Belacap como nova alternativa de desenvolvimento frente à Novacap ..	148
2.4.1. Metas e fases de implementação do Plano Doxiadis	154
2.4.2. Os empréstimos norte-americanos e os recursos do novo Estado: capital público nacional e internacional na Guanabara	157
2.5. A equipe grego-brasileira: um diálogo distante.....	159

**CAPÍTULO 3: C.A. Doxiadis e a ciência da Ekistics,
uma direção pós-CIAM para além do planejamento urbano**

3.1. Ekistics, a ciência dos assentamentos humanos	163
3.1.1. Assentamentos humanos: um tipo de organismo evolutivo.....	165
3.1.2. Crítica ao planejamento urbano do século XX	166
3.2. Ecumenopolis, cidade do futuro: fim da idéia da cidade finita	170
3.2.1. A hierarquia de comunidades, uma concepção por escalas	172
3.3. Uma disciplina nucleadora, para além da região	174
3.4. Ekistics, a habitação nos países em desenvolvimento	177

**CAPÍTULO 4: *Ekistics* na Guanabara (1963-65):
para além da região, um capítulo a visitar do urbanismo carioca**

4.1. Hierarquia de comunidades: a <i>Ekistics</i> na linha das críticas da geração jovem dos CIAM	182
4.1.1. Uma “região-município”: 8 escalas-de-associação-humana na reestruturação da Guanabara	186
4.1.1.1. Megalópole litorânea Rio-São Paulo: diretrizes da região	186
4.1.2. O C.B.D. da Guanabara, foco de formação da conurbação	190
4.1.3. O futuro Estado da Guanabara: reestruturando a metrópole.....	192
4.1.4. A grade rodoviária: norte - americanizando o Rio	199
4.1.5. Zoneamento: Trabalho+Residência+Lazer+Zonas Centrais	205
4.1.6. Comunidades funcionais hierarquizadas: a articulação entre a concepção por escalas e a concepção funcional	209
4.2. Zonas de funções centrais: um novo padrão de centralidades para o Estado da Guanabara.....	211
4.2.1. Zonas de funções centrais classe VIII e classe VII	212
4.2.1.1. Zona de funções centrais classe VIII	214
4.2.1.2. Zona de funções centrais classe VII	217
4.2.2. Urban Renewal nas áreas centrais: Copacabana e Mangue	221
4.2.2.1. Copacabana	222
4.2.2.2. Mangue	230

4.3. A Rua e Quadra na questão do habitat: tecendo a articulação entre formas urbanas antigas e modernas ..	235
4.3.1. Urban renewal nas favelas: sua integração à cidade como mais uma comunidade hierarquizada, uma nova perspectiva crítica	238
4.3.2. Três projetos pilotos para Acari: SPA 1, 2 e 3	246
4.4. Valores culturais, clave da recuperação da interação social e da construção da identidade comunitária	249
4.4.1. Espaço público, gerador das relações humanas	249
4.4.2. O diálogo com a cidade existente, a incorporação das tradições culturais urbanas, climáticas e construtivas locais	251

**CAPÍTULO 5. F. Batista e o *Town Planning Associates*:
as contradições da modernidade cubana, o prelúdio da crise**

5.1. O vai-vem político-econômico da jovem República: a força de atração do vizinho do norte	255
5.2. Havana moderna, deslocamento de Espanha por Estados Unidos na construção da modernidade cubana .	262
5.3. A “Pompéia perversa do Caribe”: entre a corrupção, a máfia e os vícios do turismo internacional	270
5.4. TPA e JNP: a tentativa de desenvolver o planejamento urbano e regional em Cuba	272
5.4.1. Uma “cidade espetáculo e do lazer” nas Antilhas	278
5.4.2. Havana, “cidade atração” para ações de organismos internacionais na América Central	280
5.5. A equipe cubano-americana: um diálogo sereno	282
5.5.1. Fases da elaboração do Plano	283

**CAPÍTULO 6. J. L. SERT e o *Urban Design*:
reajustes no compromisso com o urbanismo moderno**

6.1. SERT, entre CIAM e <i>Urban Design</i> : o deslocamento da Europa aos Estados Unidos	289
6.1.1. Sert na América, entre o CIAM e o TPA	290
6.1.2. Sert e o início do deslocamento do CIAM em solo americano	292
6.2. O <i>Urban Design</i> , uma nova direção pós-CIAM	294

CAPÍTULO 7. Havana, o último plano do TPA: o crepúsculo do CIAM e o nascimento do <i>Urban Design</i>	.
7.1. Constelação urbana, setores urbanos e centros cívicos, uma estratégia de recentralização em várias escalas	300
7.1.1. Hierarquia viária e setores urbanos: a concepção hierárquica através de uma concepção por escalas .	306
7.1.2. Zoneamento funcional, o arraigo da abstração do CIAM	313
7.2. Núcleos cívicos e núcleos de setor, centros de gravidade na estratégia de recentralização	316
7.2.1. O Plano de enlaces da área central de Havana: as idéias do <i>Urban Design</i> na última proposta urbanística do TPA.....	321
7.2.2. Havana Velha: o <i>urban renewal</i> na modernização do núcleo colonial hispano-americano	330
7.3. A rua tradicional e quadra CIAM: uma forma urbana de transição da cidade existente à cidade moderna	337
7.3.1. Bairro Quinta Palatino, reorganização de um setor típico da zona central: entre o CIAM e o Urban Designs.....	339
7.4. A reinterpretação dos códigos coloniais e da natureza tropical: valores culturais, claves dos códigos modernos	341
7.4.1. O <i>Palacio Presidencial de las Palmas</i>	343
CONCLUSÕES FINAIS	346
BIBLIOGRAFÍA	364
ANEXOS	374

INDICE DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1. Desfile de escola de samba na Avenida Rio Branco, como parte dos festejos da criação do Estado da Guanabara no dia em que ocorre a transferência em 21 de abril de 1960.....	109
Figura 2. : Pôster original do filme Orfeu Negro (1959).....	116
Figura 3. Carlos Lacerda na Câmara de Deputados discursando como líder da oposição	118
Figura 4. Carlos Lacerda sendo socorrido no Hospital Miguel Couto após o atentado em Copacabana	120
Figura 5. Lacerda na campanha para o Senado de 1958 em cima do “Caminhão do Povo”	122
Figura 6. Manifestação da União Nacional dos Estudantes na Cinelândia em 1963, em apoio às Reformas de Base	125
Figura 7. Marcha da Vitória, percorreu a Avenida e encerrou na Esplanada do Castelo, 2 de Abril de 1964 ..	125
Figura 8. “O Corvo”, caricature de Carlos Lacerda do caricaturista Lan.....	126
Figura 9. Carlos Lacerda no “Trem da Esperança”	128
Figura 10. Nova adutora do Guandu.	130
Figura 11. Lacerda visitando uma das galerias do Túnel Rebouças.	130
Figura 12. Carlos Lacerda e John Kennedy na Casa Branca	146
Figura 13. Esquema do equilíbrio entre os cinco elementos que garantem felicidade e segurança ao homem, a meta da Ekistics	166
Figura 14. Funções e Estruturas como elementos constituintes dos assentamentos humanos.	167
Figura 15. Esquema da expansão das cidades no futuro	171
Figura 16. Grelha de Unidades Ekísticas	173
Figura 17. Estrutura de comunidades na Ekística.....	173
Figura 18. Esquema do lugar central da Ekistics entre as ciências que contribuem a ela	175
Figura 19. Ekistics, Geografia e Ciências Regionais	176
Figura 20. Ekistics entre a Geografia e as Ciências Regionais	177
Figura 21. Esquema da expansão da “metrópole litorânea” Rio – São Paulo na direção dos eixos de comunicação entre as principais cidades da região	187

Figura 22. Delimitação da comunidade classe VIII que abrange a Área Metropolitana e divisão desta em 6 comunidades classe VII	191
Figura 23. Divisão do Estado da Guanabara em duas comunidades de classe VII.....	195
Figura 24. Divisão do Estado da Guanabara em 24 comunidades de classe VI.....	195
Figura 25. Divisão das duas comunidades classe VII do leste e oeste do Estado em fileiras sul, central e norte	197
Figura 26. Mapa de densidades do Estado	197
Figura 27. Distribuição das funções básicas na Área Metropolitana	199
Figura 28. Sketch-Plan para a Área Metropolitana.....	128
Figura 29. Sistema de Transporte principal proposto	201
Figura 30. Artérias existentes e projetadas na época	201
Figura 31. Esquema dos tempos de deslocamento na Guanabara com a aplicação do sistema de transporte proposto no Plano	203
Figura 32. Plano Diretor para o Ano 2000 (plano de zoneamento)	206
Figura 33. Avenida Nilo Peçanha anos 1960. Rua Uruguaiana no centro do Rio (1957)	212
Figura 34. Cinelândia, década de 1940. Praça Pio X, Avenida Presidente Vargas no centro do Rio (1953)	212
Figura 35. Usos de solo na área central da cidade	214
Figura 36 a. Ações de renovação urbana na zona de funções centrais classe VIII	215
Figura 36 b. Esquema da proposta para o centro da cidade	215
Figura 37. Proposta para a Zona Central Classe VIII	217
Figura 38. Proposta para a zona central classe VII	218
Figura 39. Multi-story centers a serem construídos em pontos estratégicos da zona central classe VII ao longo do eixo leste-oeste de desenvolvimento do Estado	219
Figura 40. Rainha do Centenário no Copacabana Palace (1964). Ressaca em Copacabana (1963)	223
Figura 41. Favela em Copacabana (1940)	226
Figura 42. Sete comunidades no bairro de Copacabana	226
Figura 43. Gabaritos das edificações em setor urbano de Copacabana. Uso de solos em setor urbano de Copacabana.....	228
Figura 44. Nível elevado de pedestres em Copacabana	228
Figura 45. Ocupação do interior das quadras para usos públicos e comerciais	229

Figura 46. Típica ocupação do interior das quadras em Copacabana integrada ao nível elevados das plataformas de pedestres	229
Figura 47. Mangue, estado das edificações	230
Figura 48. Mangue, altura das edificações	230
Figura 49. Mangue, uso de solo das edificações	231
Figura 50. O Mangue na proposta para as zonas de funções centrais da Guanabara	234
Figura 51. Proposta para o Mangue	234
Figura 52. A cidade antiga, a cidade nova	235
Figura 53. Edifício do MEC (1936), da ABI (1936) e do IRB (1941), exemplos de aplicação dos princípios do Movimento Moderno	237
Figura 54. Avenida Rio Branco (esquerda) e Avenida Presidente Vargas (direita), exemplos de construção de edifícios modernos colados uns nos outros	237
Figura 55. Edifício Avenida Central no centro do Rio (1958-1961)	238
Figura 56. Esquema das áreas residenciais com as diversas densidades de ocupação e incluindo as favelas existentes em 1965	239
Figura 57. Crescimento da população das favelas até 1960	243
Figura 58. Áreas para projetos de reassentamento de populações das favelas	244
Figura 59. Croqui de estudo da habitação mínima	245
Figura 60. Esquema gráfico de associação nas comunidades	246
Figura 61. Três projetos pilotos para Acari. SPA1 comunidade classe III	247
Figura 62. Localização dos três projetos pilotos para Acari	247
Figura 63. Maqueta e planta de proposta de casa tipo A1 para terrenos no SPA1	248
Figura 64. Proposta habitacional para o SPA2, para terrenos inclinados	248
Figura 65. Fachada da loja Sear e propaganda da loja de departamentos Encanto, Havana nos anos 1950	262
Figura 66. O Capitolio Nacional (1929)	263
Figura 67. O Centro Gallego	263
Figura 68. Avenida del Malecón, na Havana dos anos 1950	264
Figura 69. Avenida de Céspedes em Miramar, Havana dos anos 1950	265

Figura 70. Havana Yacht Club	267
Figura 71. Conjunto da Plaza Cívica em construção, Havana anos 1950	268
Figura 72. Edifício FOCSA, junto a outros edifícios altos que definem o skyline litorâneo da Havana dos anos 1950	268
Figura 73. Show en el Tropicana	269
Figura 74. Embaixada dos Estados Unidos em Havana (1952)	269
Figura 75. Capa do livro onde aparece publicado o Plano Piloto de Havana em Marco de 1959	277
Figura 76. Havana como centro de gravidade das linhas aéreas entre América do Norte, América Central e América do Sul	279
Figura 77. Enlace rodoviário através da <i>Carretera Central</i> entre a capital e os principais núcleos urbanos e pontos de interesse turístico do país	279
Figura 78. Carimbo da autoria do Plano Piloto de Havana	282
Figura 79. Havana em 1958, mostrando a área edificada, os parques existentes, e a grade viária do TPA	300
Figura 80. Mapa da região de Havana coincidente com a Província Havana	303
Figura 81. Esquema da região de Havana dentro do sistema de crescimento descontínuo numa ocupação regional de tipo “constelação urbana”	304
Figura 82. Divisão da cidade em quatro setores urbanos definidos pelas principais artérias de trânsito	306
Figura 83. Diagrama das vias principais da malha de artérias	307
Figura 84. Esquema de usos de solo na Área Metropolitana de Havana, 1955-58	308
Figura 85. Esquema de densidade por setores na Área Metropolitana de Havana	308
Figura 86. Maqueta da ocupação dos terrenos do <i>Palacio Presidencial de las Palmas</i> em Havana del Este ...	310
Figura 87. Maqueta da ocupação dos terrenos do <i>Palacio Presidencial de las Palmas</i> em Havana del Este ...	310
Figura 88. Detalhe do esquema de densidade por setores na Área Metropolitana de Havana	311
Figura 89. Esquema que mostra a permanência da diferenciação dos setores urbanos de acordo com as densidades dos tipos residenciais	311
Figura 90. Zoneamento da Área Metropolitana de Havana	314
Figura 91. Sistema verde de Havana	316
Figura 92. Detalhe do Diagrama do Sistema verde de Havana	317

Figura 93. Plano de enlace da Área Central de Havana	318
Figura 94. Plano de enlace da Área Central mostrando em destaque os três “núcleos cívicos” que compõem a estratégia de recentralização urbana	319
Figura 95. Diagrama do Plano de Enlaces da Área Central de Havana	322
Figura 96. Núcleos cívicos de Washington D.C. comparados, na mesma escala com propostos para Havana .	323
Figura 97. Núcleos cívicos de Paris e Bogotá na mesma escala da proposta para Havana	324
Figura 98. Núcleos cívicos da <i>Plaza de la República</i> , <i>Castillo del Príncipe</i> e da <i>Universidad de la Habana</i> ...	325
Figura 99. Proposta para o núcleo cívico da <i>Avenida del Malecón</i>	326
Figura 100. Novo núcleo governamental nos terrenos ao leste da cidade conectados através do túnel sob a Bahia em 1956	327
Figura 101. Esquema mostrando (em verde) os terrenos militares desocupados na malha urbana da Havana de finais dos anos 1950	328
Figura 102. Projeto do <i>Palacio Presidencial de las Palmas</i> nos terrenos ao leste da Bahia de Havana	329
Figura 103. Foto aérea do <i>Canal del Puerto</i> na entrada da Bahia e da área central de Havana	331
Figura 104. Novo Plano Viário para Havana Velha	333
Figura 105. Diagrama de zoneamento de Havana Velha	335
Figura 106. Maqueta da transformação de uma quadra de Bogotá com estacionamentos	338
Figura 107. Nova disposição das quadras	338
Figura 108. Corte da reabilitação das quadras de Havana Velha	339
Figura 109. Foto aérea da massa urbana de Havana Velha	339
Figura 110. Localização do bairro Quinta Palatino ao sul da cidade de Havana	339
Figura 111. Foto aérea atual do bairro Quinta Palatino	340
Figura 112. Proposta para o “setor típico” de Quinta Palatino	341
Figura 113. Urbanização do “setor típico” de Quinta Palatino	341
Figura 114. Maqueta do conjunto do <i>Palacio Presidencial de las Palmas</i> e os jardins	343
Figura 115. Detalhe da fachada do <i>Palacio Presidencial de las Palmas</i>	344

INTRODUÇÃO

Apresentação

O décimo encontro do CIAM¹ realizado na cidade de Dubrovnik em Agosto de 1956, que ficou conhecido pelas críticas e questionamentos colocados pelos jovens que formaram o Team X, marcou o fim da etapa iniciada em La Sarraz em 1928. O encontro em Otterlo em 1959 definiu a dissolução definitiva dos CIAM como organização, mas os efeitos desse corpo de idéias se estenderam para além de 1959. No que podemos chamar de “era pós-CIAM”, os efeitos mais importantes dos CIAM estiveram associados às novas direções pró e contra o CIAM que emergiram sob a égide de seus antigos membros, e de não membros². A mais conhecida dessas direções foi a iniciativa do Team X, liderada por Peter & Alison Smithsons e Jacob Bakema, mas esta não foi a única.

Eric Mumford, na obra *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960*, ao apontar a continuidade de “atividades-tipo-CIAM” que surgem de mãos de antigos membros, destacou as iniciativas de José Luis Sert (1902-83), criador em 1956 do programa de Urban Design na Harvard Graduate School of Design; e do arquiteto grego Constantinos A.

¹ CIAM: *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne*, 1928-1959.

² Entre as direções explicitamente anti-CIAM e contra seus métodos destacam-se as idéias do *Advocacy Planning*, Jane Jacobs e sua obra *The Death and Life of Great American Cities* (1961), os Situacionistas que privilegiavam os eventos efêmeros, a celebração da Archigram da cultura pop e da sociedade de consumo, Aldo Rossi *The Architecture of the City* (1966), a rejeição de Robert Venturi da claridade histórica e da certeza do Movimento Moderno em favor de uma arquitetura complexa, contraditória e irônica.

Doxiadis (1913-75) criador da teoria da Ekistics, que junto a Jaqueline Tyrwhitt – que também colaborou com Sert na organização do livro *The Heart of the City* (CIAM 8) –, criou em 1955 a revista *Ekistics* e organizou os Simpósios Delos. Mumford assinala estas duas direções sublinhando que, assim como ainda praticam arquitetura vários membros do Team X, tanto a *Ekistics* como o *Urban Design* existem até hoje e são praticados, daí a importância destas direções pós-CIAM³ que, não entanto, tem sido menos estudadas que o Team X.

Justamente na conjuntura de crise e dissolução dos CIAM e do desenvolvimento das idéias da *Ekistics* e do *Urban Design* ocorre a contratação dos escritórios liderados pelos arquitetos C. A. Doxiadis e J. L. Sert para a elaboração dos planos urbanísticos para o Estado da Guanabara (Rio de Janeiro) e Havana, respectivamente, a saber: o Plano de Desenvolvimento Urbano para o Estado da Guanabara (1964/65) do escritório Doxiadis Associates International Co. Ltd.; e o Plano Piloto de Havana (1955/58) do Town Planning Associates, de José Luis Sert, Paul Lester Wiener e Paul Schulz.

O **objeto empírico** da pesquisa aqui apresentada são os Planos urbanísticos mencionados que fazem parte do urbanismo oficial, isto é, das políticas públicas para Rio de Janeiro e Havana entre 1950 e 1960. Sendo o **objeto teórico** as teorias sobre a cidade moderna, em

³ MUMFORD, E., 2000, p. 267.

particular, a Ekistics e o Urban Design, enquanto novas direções que surgem associadas ao contexto de ruptura dos CIAM que representam uma continuidade de “atividades-tipo-CIAM”, pois tem raízes nas discussões daqueles congressos. Interessa-nos analisar o universo do urbanismo moderno e os efeitos desse corpo de idéias em teorias posteriores ao encontro de Otterlo (1959), assim como as relações entre o CIAM e América Latina especialmente no segundo pós-guerra, ponto de partida dos questionamentos no interior do CIAM.

Os Planos Doxiadis e Sert têm três principais características em comum que justificam a escolha deles como objeto de análise. Em primeiro lugar, constituem formulações que se encaixam na estratégia de “reestruturação de cidades existentes” – oposta àquela de criação de cidades ex-novo –, e foram elaboradas por especialistas internacionais que criaram nos anos 1950 novas direções que tem raízes nos CIAM: o Urban Design e a Ekistics. Em segundo lugar, fazem parte do crepúsculo do processo de circulação do ideário urbanístico dos CIAM na América Latina, caracterizado pelos planos de larga escala, sendo elaborados num período marcado pela crescente presença dos Estados Unidos na América Latina e pela circulação da cultura do “american way of life” que se expandiu com força nos anos 1950 e 1960. Em terceiro lugar, constituem iniciativas promovidas pelo governo, pelo “urbanismo oficial”, e fazem parte das políticas públicas de períodos conturbados da história política de Brasil e Cuba.

O Plano Doxiadis é o segundo grande plano diretor do Rio de Janeiro – sendo o primeiro o Plano elaborado pelo Frances D.H.A. Agache –, mas é a primeira proposta de reordenação e reestruturação urbana de larga escala produzida após 1960, ano em que o Rio de Janeiro perdeu a condição de capital com a inauguração de Brasília e se transformou em Estado da Guanabara. A contratação de Doxiadis foi uma iniciativa do então primeiro governador do Estado da Guanabara, Carlos Lacerda, eleito em 1960 após uma dividida disputa eleitoral. Lacerda foi uma figura controversa do cenário político da época que aspirava a tornar-se presidente da República nas eleições de 1965, e assim suceder a Juscelino Kubitschek, cujo governo foi marcado pela construção da cidade de Brasília a partir dos códigos urbanísticos dos CIAM.

A elaboração do Plano Doxiadis se produziu num período complexo da história política do Brasil em que se assistiu ao golpe de Estado de 31 de março de 1964 que dá início à ditadura militar. Somente um pouco antes do golpe, em Janeiro de 1964, o Estado da Guanabara assinou o contrato com o escritório Doxiadis Associates para elaborar o Master Plan and Program for the Development of the Whole State of Guanabara⁴. Em março de 1964 foi criada a Comissão Executiva para o Desenvolvimento da Guanabara – CEDUG, formada por técnicos brasileiros que se encarregariam da coleta e análise de material, destacando-se desta parte o arquiteto Hélio Modesto. Da outra parte, a

⁴ FARIAS FILHO, J. A., 2004, p. 1.

equipe grega trabalhou desde Atenas, limitando-se a presença de Doxiadis no Rio de Janeiro a curtas visitas, como a realizada para a assinatura do contrato. A elaboração do Plano tomou quase dois anos, sendo apresentado o relatório preliminar ao governador em dezembro de 1965, mesmo ano da publicação em inglês⁵, sendo publicado em português dois anos mais tarde⁶. Entretanto, sua implementação ficou comprometida devido às novas regras impostas pelo regime militar.

O Plano Piloto para Havana da equipe dirigida por Sert foi também uma iniciativa oficial, que coube ao então Presidente Fulgêncio Batista (1952-58). De igual forma que o Plano Doxiadis, foi o segundo grande plano diretor de Havana – sendo o primeiro o plano do também francês J.C.N. Forestier. Em 27 de janeiro de 1955 foi criada a Junta Nacional de Planificación dentro do Ministério de Obras Públicas de Cuba e poucos meses mais tarde, em 1º de julho de 1955, foi assinado o contrato entre o Town Planning Associates e o Ministério de Obras Públicas. Os trabalhos da Junta abrangiam várias escalas que iam desde o planejamento de um Plano Nacional e de um Plano Regional até a elaboração do plano metropolitano de Havana. A equipe de Sert participou como consultora dos trabalhos da Junta e como responsável especificamente pelo Plano Piloto de Havana que serviria de modelo

⁵ CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES. (1965) Guanabara. A plan for urban development. Governo do Estado da Guanabara, Rio de Janeiro.

⁶ GUANABARA (Estado). (1967). Plano Doxiadis: plano para o desenvolvimento urbano do Estado da Guanabara. Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral, 3 vol.

para os planos de outras cidades do país. O Plano foi desenvolvido num período de bonança econômica pelo aumento das exportações de açúcar depois da Segunda Guerra Mundial e dos investimentos norte-americanos. Mas também coincide com um momento marcado pela violência e pelo descontentamento político. Batista subiu ao poder através de um golpe de estado em 1952 e deu início a um governo marcado pelas críticas dos outros partidos e de grupos de estudantes, incluindo o liderado por Castro, que em 26 de Julho de 1953 acometeu o assalto ao Quartel Moncada, quatro meses antes das eleições anunciadas para novembro de 1953, nas quais o voto eleitoral devolveu Batista à presidência. Mas, os conflitos continuaram ao longo de seu governo que terminou com a toma do poder pelo movimento liderado por Castro que, tendo organizado a invasão à Ilha desde seu exílio em México, venceu o exército e tomou o poder em 1º de janeiro de 1959. Dessa forma, a implementação do Plano Sert para Havana, da mesma forma que ocorreu com o Plano Doxiadis, também ficou comprometida com a instauração do novo governo que abandonou o plano e extinguiu a Junta Nacional de Planificación.

Estas iniciativas governamentais de reordenação das cidades de Rio de Janeiro (Estado da Guanabara) e Havana se inscrevem num momento marcado pelos efeitos do Plano Marshall (1948-52). Idealizado pelo Secretário de Estado norte-americano, George Marshall, no governo de Harry Truman, o Plano foi parte da agenda da “Doutrina Truman” que

propunha fornecer ajuda econômica para a reconstrução das nações da Europa ocidental como meio de conter a expansão comunista e assegurar sua própria hegemonia na região. Desejando o impulso de revitalização do capitalismo que produziu o Plano Marshall em Europa⁷, as nações latino-americanas reclamavam desde finais dos anos 1940 um Plano Marshall para a região, assunto discutido nas conferências interamericanas de 1947 e 1948 em Petrópolis e Bogotá. Nesses anos também foram criados o Banco Mundial (1944), o Fundo Monetário Internacional – FMI (1945), o Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento, e a Comissão Econômica das Nações Unidas para a América Latina e o Caribe – CEPAL (1948).

A década de 1960, em que se inscreve o Plano Doxiadis é marcada pela criação da Aliança para o Progresso (1961-69), programa de ajuda econômica e social dos Estados Unidos para América Latina que, de igual forma que o Plano Marshall, visava conter a expansão do comunismo, sendo considerado como uma resposta à revolução cubana. A Aliança, proposta oficial do governo de John F. Kennedy (1960) que previa um investimento de 20 bilhões de dólares em dez anos – fundamentalmente dos Estados Unidos, mas também dos países europeus, organizações internacionais e capital estrangeiro privado –, foi discutida e aprovada em Punta del Este, Uruguai, em de Agosto

⁷ Em quatro anos, os aproximadamente 14 bilhões fornecidos através de matéria-prima, produtos e capital, permitiram que as nações envolvidas conseguissem alcançar níveis de crescimento superiores ao pré-guerra.

desse ano na reunião do Conselho Interamericano Econômico e Social (CIES) da Organização dos Estados Americanos – OEA.

De modo geral, a prática urbanística da primeira metade do século XX caracterizou-se pela elaboração de grandes planos urbanísticos que idealizavam a cidade em sua totalidade, identificados como planos diretores, planos mestres, planos pilotos, planos reguladores, entre outras denominações. Nesse período, o trabalho dos especialistas dedicados ao urbanismo polarizou-se em duas principais estratégias urbanísticas: de um lado, aquelas focadas na criação de cidades novas, e do outro, aquelas que objetivavam a reordenação e reestruturação de cidades existentes. Estas duas tendências marcaram a prática urbanística dos membros CIAM.

A estratégia de criação de cidades novas permitiu que nos anos 1950 duas cidades de países do Terceiro Mundo se tornassem exemplos paradigmáticos da aplicação das teorias do CIAM: Chandigarh, (1952/1959) e Brasília (1955/1960). Dentro desta estratégia, constituem também exemplos latino-americanos a Cidade dos Motores (1943) e a Cidade Nova de Chimbote em Peru (1948), ambas do Town Planning Associates, assim como a “Ciudad Guayana” em Venezuela, iniciativa promovida pelo capital privado desenhada por uma equipe que incluía especialistas do Massachusetts Institute of Technology e de Harvard⁸.

⁸ Para análise do plano de Ciudad Guayana ver: SEGRE, R., 1981, p. 110.

Mas, de modo geral, pode-se afirmar que no contexto latino-americano teve maior expressividade, ao menos quanto ao número de formulações, a segunda estratégia, isto é, as se orientaram no sentido de reorganizar cidades existentes, focalizando na maior parte dos casos as cidades capitais. Nessa estratégia se enquadram os planos que interessam a esta pesquisa.

A proposta de Le Corbusier – apresentada inicialmente na Cidade de Três Milhões de Habitantes e na Ville Radieuse –, que serviu de base à formulação da Carta de Atenas, constitui a mais elaborada das teorias que se dirigem no sentido da substituição do organismo urbano existente por outro. Com suas radicais intervenções Le Corbusier não pretendia mostrar que as cidades deveriam ser destruídas, mas que deveria existir uma nova cidade baseada numa nova ordem que não obedecesse aos princípios históricos que levavam à desordem imperante. O discurso urbanístico dos CIAM, em especial a proposta da Cidade Funcional de 1933, se apresentava como contra-imagem ou contra-exemplo da cidade existente. Dessa forma, a partir dos anos 1930 a difusão da doutrina urbanística dos CIAM e os postulados de sua nova forma urbana, colocaram o radical rompimento com a estrutura formal tradicional, propondo um tecido aberto e hierarquizado funcionalmente.

No entanto, a necessidade de focar as cidades existentes foi crucial no segundo pós-guerra marcado pelos planos de reconstrução na

Europa, pela suburbanização norte-americana e pelo crescimento das grandes urbes dos países menos desenvolvidos. A necessidade de privilegiar o espaço urbano como gerador de relações humanas e os elementos das cidades existentes que favorecem estas relações levaram ao questionamento do esquematismo e abstração da Carta de Atenas que marcou o debate dos CIAM dos anos 1950⁹, a partir do qual surgem novas direções do seio do próprio CIAM. É nessa década que são oficialmente lançadas as idéias da Ekistics e do Urban Design por Doxiadis e Sert, respectivamente, que tiveram em comum a experiência em cidades existentes de países menos desenvolvidos.

A idéia do Urban Design foi lançada oficialmente por José Luis Sert na First Urban Design Conference por ele mesmo organizada em 1956 na Harvard Graduate School of Design – na época Sert era Presidente do CIAM, cargo que exercia desde 1947, e Decano da Harvard Graduate School of Design, função que assumiu em 1953. O objetivo dessa conferência foi advogar por uma nova forma de intervenção urbana, o "urban design", que representava uma "mudança de discurso sobre o desenho e planejamento modernos desde a Europa e do quase-exausto CIAM, até América e Harvard"¹⁰. A frase urban design foi introduzida em Harvard por Sert e Giedion no início da década de 1950 e, segundo

⁹ CIAM 8 (1951): O Coração da Cidade, CIAM 9 (1953): A Carta do Habitat, CIAM 10 (1956), formação do Team 10 e CIAM'59, fim dos CIAM.

¹⁰ KRIEGER, A., 2006, p. 4-10.

Eric Mumford, parece ter sido usada publicamente pela primeira vez em 1953, na palestra “Urban Design” proferida por Sert pouco depois de sua posse como decano em Harvard¹¹. A First Urban Design Conference inaugurou uma série de encontros que vão até 1970, data da última Urban Design Conference¹², mas o urban design existe ainda hoje como uma disciplina do programa da Harvard Design School.

O primeiro número da revista *Ekistics* apareceu em outubro de 1955 e surgiu da colaboração entre Jacqueline Tyrwhitt – também professora da Harvard Graduate School of Design e colaboradora de Sert – e Constantinos A. Doxiadis, criador da teoria da *Ekistics*. Tyrwhitt e Doxiadis se conheciam desde 1936, ano em que ambos estiveram na Charlottenburg University em Berlin. Mas foi em 1954, na ocasião do encontro de ambos no primeiro Symposium on Housing and Community Planning das Nações Unidas – do qual Tyrwhitt era Diretora e Doxiadis um participante especial –, que surgiu a idéia de colaborar na edição da revista. A iniciativa surgiu pelas preocupações que partilhavam ambos a respeito da necessidade de adaptar os princípios do urbanismo moderno às condições do Terceiro Mundo.

¹¹ MUMFORD, E., 2006, p. 11.

¹² MARSHALL, R. 2006, (pp. 21-32). Entre 1956 e 1970 se realizaram várias *Urban Design Conference* na *Harvard Graduate School of Design*, sendo a primeira em 1956, a segunda em abril de 1957, a terceira em abril de 1959, a sétima em 1963, a oitava em 1964, a nona em 1965, a décima em 1966 e a última em 1970.

Doxiadis, com a ajuda de Jacqueline Tyrwhitt, protagonizou também a iniciativa inspirada no CIAM¹³, de organizar em Julho de 1963, logo após a dissolução do CIAM, um cruzeiro pelas ilhas gregas com trinta pensadores – que incluía a Giedion como conferencista principal¹⁴ e Buckminster Fuller –, com a obvia intenção de relembrar o cruzeiro de 1933 que trinta anos antes dera lugar à Carta de Atenas e de retomar esse tipo de encontros. O encontro, que ficou conhecido como o First Delos Symposium, foi o primeiro de outros doze encontros anuais organizados por Doxiadis tendo como foco a *Ekistics* e suas teorias sobre a humanização dos assentamentos humanos.

As condições culturais em que se dá a contratação destes especialistas são marcadas pelo processo de circulação do ideário dos CIAM a América Latina, no crepúsculo do qual, como já foi mencionado, ambos os planos se inserem – sendo baseados em princípios urbanísticos que estão associados a essa teoria urbanística. O tema da circulação de idéias e de cultura urbanística, ou seja, a busca de entender como e porque circulam teorias e idéias em contextos culturais diferentes dos que a originaram constitui-se um objeto de estudo importante da historiografia urbanística atual. Nessa perspectiva pode ser considerado como seminal o trabalho do inglês Peter Hall (1988). Na obra, focando sua atenção no efeito das visões de uns poucos visionários do “Panteão

¹³ MUMFORD, E., 2000, p. 267.

¹⁴ TOURNIKIOTIS, P., 2000, p. 100.

do movimento urbanístico”, o autor coloca como argumento central, que a implementação destas idéias em circunstâncias e através de mecanismos diversos daqueles considerados na origem por seus inventores, significou um transplante no tempo e no espaço e no meio sócio-político, que produziu resultados amiúde bizarros e, vez por outra, catastróficos¹⁵. Declarando se interesse apenas no contexto anglo-norte-americano, Hall coloca a necessidade de entender a natureza desse transplante a outras circunstâncias como a latino-americana.

A doutrina urbanística dos CIAM, que constitui um dos estágios intelectuais mais avançados das teorias urbanas produzidas no século XX, teve grande influência nos modos de pensar e intervir nas cidades a partir dos anos 1930 tendo deixado sua marca em muitas das cidades latino-americanas que, em sua condição de capitais, estiveram abertas aos novos paradigmas que tentaram traduzir a suas realidades, como Rio de Janeiro e Havana. As idéias do urbanismo moderno começaram a circular na América Latina a partir dos anos 1930 e 1940, num período em que se assistiu à organização dos primeiros cursos de urbanismo, à circulação das primeiras revistas focadas na nova ciência. Trata-se de um momento de crucial importância na estruturação conceitual das gerações de arquitetos e urbanistas latino-americanos e

¹⁵ HALL, P., 2002, p. 3-4.

na formação do campo do urbanismo nestes países, em especial em Brasil e em Cuba.¹⁶

Outro elemento que determina as condições culturais em que se dá a contratação destes planos é a circulação paralela do imaginário de modernidade norte-americano identificado com o “american way of life” que marcou o cenário cultural dos anos 1950 na América Latina. É crucial analisar o “efeito Estados Unidos” quando se pretende entender o contexto da circulação do urbanismo moderno na América Latina considerando a tese lançada por Cody sobre a “fertilização cruzada” entre os modelos modernizadores europeus e norte-americanos¹⁷. Os Estados Unidos se tornaram progressivamente a referência central do mundo moderno do século XX em várias áreas. Daquele país provinham standards e técnicas construtivas, logística de transportes e novas formas que se tornaram “produtos culturais americanos”: o padrão residencial do subúrbio, prédios altos de corporações, espaços

¹⁶ Quanto à organização dos primeiros cursos de urbanismo em finais da década de 20 e 30 destacam a criação da cadeira de urbanismo como parte da proposta de Lúcio Costa quando da reforma na faculdade de Rio de Janeiro (1931), a propostas de Pedro Martínez Inclán em Havana com a criação da Cátedra de Arquitectura de Ciudades, Parques y Jardines na Escola de Arquitectura (1924), as iniciativas de Mauricio Cravotto em Montevideu, Carlos Maria Della Paolera em Rosário (1929) e Buenos Aires (1933), Karl Brunner em Chile e Colômbia (1933/39). Também foi importante a edição de revistas como *Planificación* (1927) e *Casas* (1933) em México, *La ciudad* (1929) em Buenos Aires, *Ciudad y Campo* em Lima, *Zig-Zag* e *Urbanismo y Arquitectura* (1939) em Chile, destacando nesse cenário o *Manual de Urbanismo* de Karl Brunner (1939), a obra de Francis Violich *Cities of Latin America. Housing and Planning to the South*, publicada nos Estados Unidos (1944), e a transcrição da Carta de Atenas ao nosso contexto de Pedro Martínez Inclán em Havana *Carta de la Habana* (1949).

¹⁷ CODY, J. W., 2002.

de consumo, comércio e diversão shoppings, lojas de departamentos, fast-food, cinemas, etc. Esse problema é ainda mais importante quanto se analisa o CIAM de pós-guerra que estruturou-se a partir de sua nova base nos Estados Unidos.

Problemática e questionamentos

Que elementos e/ou princípios urbanísticos identificam a Ekistics e o Urban Design como direções pós-CIAM, considerando que estas têm raízes nos CIAM e que surgem no contexto da crise desse movimento, e em que medida essas novas direções estão presentes no Plano Doxiadis para a Guanabara e no Plano Sert para Havana, respectivamente?

E, como podemos explicar que o sistema de idéias dos CIAM, de origem européia, tenha sido acionado pelo Estado como sistema de representações da “cidade desejada” nas propostas de reordenação da Guanabara e de Havana num momento marcado, paradoxalmente, pelo progressivo deslocamento do referencial econômico e cultural para os Estados Unidos no mundo todo e na América Latina de modo geral?

Hipóteses

As idéias da Ekistics (1955) e do Urban Design (1956) constituem “novas direções” com raízes no CIAM, na medida em que nelas se manifestam, embora de modos diferentes, o que identificamos como

“discussões transgressoras” que caracterizam a última fase dos CIAM (1950-1959), a saber: 1) Concepção por escalas Vs. Concepção funcional, 2) Centro comunitário Vs. Centro cívico, 3) Rua Vs. Quadra, e 4) Valores culturais Vs. Valores funcionais (ver secção 1.4). Estas “discussões transgressoras” estão nas origens das novas direções pós-CIAM aqui analisadas, que surgem como resultado dos esforços destes especialistas – membro CIAM no caso de J.L. Sert e não membro no caso de C.A. Doxiadis –, em adaptar a teoria da cidade moderna às necessidades colocada pelas cidades existentes, ou seja, pela realidade, no qual se integram também as representações do urbano que são matrizes de suas práticas urbanísticas. Os planos elaborados para o Estado da Guanabara e para Havana pelos escritórios liderados por C.A. Doxiadis e J.L. Sert, respectivamente, apesar de serem inspirados de forma geral no urbanismo dos CIAM, expressam representações da cidade peculiares de seus autores, fundadas nas novas direções que defendiam na época da elaboração dos planos através das idéias da Ekistics (1955) e do Urban Design (1956), respectivamente, na medida em que neles estão presentes, de modos diferentes, as “discussões transgressoras” que identificam a última fase dos CIAM.

A última fase dos CIAM (do CIAM 8, ao CIAM 10, 1959) foi caracterizada pelo esforço em estabelecer o CIAM nos Estados Unidos e pelo processo de “circulação cruzada” de idéias que levou ao progressivo deslocamento do caráter europeu dos CIAM e ao processo

de questionamento, transformação e nascimento de novas direções. Daí que, o acionamento do sistema de idéias do CIAM representava não apenas a “cidade desejada” européia, mas também a modernidade norte-americana. O recurso a especialistas estrangeiros de renome pode ser explicado considerando que estes se apresentavam à época como experts internacionais que defendiam a burocratização e a expansão da visão desenvolvimentista, o que se mostrava consoante com o modelo de progresso do capitalismo norte-americano, associado à idéia de um planejamento moderno; assim como com a idéia de centralização do planejamento que vinha pautando os governos de Brasil e Cuba¹⁸. Por outro lado, há que considerar que Sert e Doxiadis já não funcionavam como europeus porque os problemas que assumiam já não eram mais os europeus. Sert, desde *Can Our Cities Survive* (1942) se identifica com os problemas das cidades norte-americanas, e nos anos 1950 se aproxima particularmente as cidades latino-americanas e do Terceiro Mundo. Doxiadis também se identifica com os problemas das cidades do mundo em desenvolvimento tanto através dos trabalhos de sua firma, como através das assessorias solicitadas por entidades das Nações Unidas. Dessa forma, os planos são marcados por uma "circulação cultural paralela europeu-americana", a partir da qual, a

¹⁸ No Brasil, desde Vargas se experimenta uma proximidade aos Estados Unidos e uma política de planejamento centralizado, que se fortalece com Juscelino Kubitschek; em Cuba a proximidade aos Estados Unidos, que remonta aos inícios da República, se reforça nos anos 1950, em um período que é também marcado por revoltas pela centralização política do governo de Batista.

própria teoria urbanística dos CIAM se reformula, sobretudo, na década de 1950 que identificamos como um momento de deslocamento dentro do próprio quadro do CIAM, do qual os Planos Sert e Doxiadis são representantes.

Objetivo Geral

O objetivo central que guia esta tese de doutorado é a proposta de analisar os elementos que caracterizam as novas direções e idéias que surgem ligadas à ruptura dos CIAM, especificamente a Ekistics e o Urban Design, e as relações que estas guardam com o corpo doutrinário dos CIAM, através da análise dos Planos urbanísticos elaborados pelos escritórios liderados por C.A. Doxiadis e J.L. Sert, respectivamente, para o Estado da Guanabara e Havana, respectivamente.

Visa-se compreender as lógicas do processo de circulação de idéias e a circulação paralela do ideário dos CIAM e do modelo de modernidade norte-americano. Pretende-se explorar como interagem as instâncias das teorias / representações (filosófico-culturais e conceituais sobre a cidade) / realidades (sociais, culturais e urbanas específicas) na elaboração das soluções, como tensões que subjazem aos processos de concepção e circulação de idéias.

Objetivos Específicos

Nessa direção e no âmbito de uma contribuição à memória e à historiografia do urbanismo, visa-se, como objetivos específicos, produzir uma análise sobre as soluções que permita:

- Analisar o papel desempenhado pelos principais atores sociais envolvidos, em especial o Estado com seu discurso oficial, para explicitar as motivações políticas, econômico-sociais e simbólicas que levaram à elaboração dos planos e à decisão de contratar especialistas estrangeiros;
- Caracterizar o contexto sócio-cultural e urbano específico visando detectar os elementos e representações sociais que predisõem a aceitação do novo sistema de idéias e os fundamentos sócio-culturais das soluções;
- Traçar as trajetórias e matrizes intelectuais dos principais autores visando analisar os fundamentos teórico-conceituais, assim como as práticas e metodologias de análise do espaço que caracterizam o urbanismo para cada um destes especialistas;
- Analisar as formas de interação nas equipes visando examinar os mecanismos através dos quais se efetua a apropriação das idéias e o significado das propostas, a partir dos debates gerados;
- Analisar os mecanismos de gestão estabelecidos nas repartições do

governo a fim de viabilizar a elaboração e implementação dos planos: especificamente a Comissão Executiva para o Desenvolvimento da Guanabara – CEDUG (1964) no Rio de Janeiro, e a Junta Nacional de Planificación (1955) em Havana.

- Identificar os princípios urbanísticos e morfofuncionais que caracterizam as soluções específicas e as particularidades e inovações presentes em cada solução;

Justificativa e relevância do tema

De modo geral, observa-se nas análises historiográficas e críticas sobre os CIAM certa falta de atenção com relação a cinco pontos que este trabalho propõe abordar. Em primeiro lugar, os exemplos de aplicação das idéias dos CIAM na América Latina têm sido analisados na bibliografia que aborda o tema geral dos CIAM de forma indireta e dispersa, encontrando-se na maior parte dos casos em estudos específicos sobre a obra de determinados líderes, mas sem uma visão de sua significação na região e das condições de sua realização.

Em segundo lugar, as propostas para as cidades existentes não têm ocupado um lugar de destaque quando comparado com a atenção recebida pelas cidades novas, sendo Brasília um dos casos mais estudados. Em terceiro lugar, a maior parte dos estudos se concentra na

primeira fase dos CIAM em que se consolida o discurso urbanístico da Cidade Funcional, não tendo sido suficientemente indagado o período que corresponde ao segundo pós-guerra. Esse segundo momento coincide, justamente, com o cenário em que se acentuam as relações entre o CIAM e América Latina, tanto considerando a formação dos grupos nacionais e a presença de latino-americanos nos congressos CIAM, como o volume de obras dos líderes CIAM na região e de arquitetos locais que aderem ao movimento.

Em quarto lugar, observa-se que, apesar de que os contextos de dissolução dos CIAM e de formação do Team X têm sido analisados em vários estudos, não há muita informação sobre as outras novas direções que se desenvolveram no final dos anos 1950 e 1960 a partir das discussões nascidas no seio dos CIAM por membros e não membros, como é o caso do Urban Design e da Ekistics.

Em quinto lugar, a maior parte das análises historiográficas da arquitetura e do urbanismo que focalizam o caso latino-americano e que incluem alguns exemplos do capítulo dos CIAM carecem de referências às condições culturais, político-econômicas e sociais em que se fizeram possíveis os intercâmbios e a realização das obras. Muitas destas análises caem em generalizações paralisantes ao se limitarem a análises formais e à indicação de uma certa “influência” em determinadas figuras latino-americanas, sem dedicar suficiente atenção às particularidades presentes em cada obra/autor e à necessidade de

considerar de uma forma mais complexa as condições locais e culturais em que se dá o diálogo e a circulação de idéias.

Como sublinha Anahi Ballent, a historiografia geral tem registrado somente dois tipos de dados: a) a pertença ou a vinculação aos princípios dos CIAM por parte de figuras latino-americanas, b) a influência da idéia dos CIAM na América Latina; mas os dois planos não se têm conectado entre si e entre ambos fica um substrato não analisado que é a trama de relações tecidas entorno dos CIAM e as condições culturais nas quais o contacto preciso podia ser formulado. Para a autora é através da análise desse “plano intermédio” que se pode produzir um cruze de miradas de particular densidade¹⁹.

Acreditamos que a perspectiva historiográfica da interpretação cultural – que caracteriza a especificidade de nossa metodologia de pesquisa, como se explicita adiante –, permitirá percorrer novos caminhos na história do urbanismo moderno na América Latina, visando identificar a interação entre os aspectos que caracterizam a história do período, com as teorias dos CIAM, para o qual, a nosso ver, os planos elaborados para cidades latino-americanas podem resultar reveladores.

Dessa forma, dentro do quadro dos estudos realizados sobre o CIAM, a contribuição específica do trabalho estará dada pela atenção a estes cinco aspectos teóricos que têm sido pouco analisados pela

¹⁹ BALLENT, A. 1995, p. 6.

historiografia existente. Além disso, a contribuição do trabalho também estará dada por dois aspectos fundamentais que distinguem a abordagem metodológica. Primeiro, pela ênfase não apenas na análise morfofuncional das propostas concretas, o que é um dos objetivos, mas no processo que caracterizou a circulação dessa teoria, ou seja, pelo estudo da tensão local/externo e import/export. Em segundo lugar, por partir da lente da história cultural urbana, visando uma leitura que permita explorar as significações destas propostas em relação às culturas urbanas específicas e dentro do sistema de representações do pensamento filosófico-cultural da modernidade, mostrando como a cultura e a cidade se produzem mutuamente. Propomos uma análise que incorpore não apenas as condições locais em que se realizam os planos, mas sua inserção no contexto cultural de circulação da modernidade norte-americana e de aumento da importância daquele país para a região, assunto pouco estudado pela historiografia da arquitetura e do urbanismo latino-americana. Estes elementos marcam a contribuição específica do trabalho e sua posição no quadro geral.

Por outro lado, a contribuição do trabalho também estará associada a sua posição dentro do quadro dos estudos realizados a respeito dos planos urbanísticos específicos. É importante chamar a atenção ao fato de que, tanto o Plano Doxiadis como o Sert, têm sido relativamente pouco analisados pelos historiadores da cidade e do urbanismo de Brasil e de Cuba, respectivamente.

Com relação ao Plano Doxiadis tem prevalecido a posição de crítica ao plano por seu suposto conteúdo utópico. Esta é a posição defendida por Vera Rezende (1982) e Donato Mello Júnior (1988). O estudo de Rezende²⁰ constitui o mais detalhado que tem sido produzido até hoje. Nele, o Plano Doxiadis é analisado junto a outros três planos elaborados para o Rio de Janeiro – Plano Agache, Pub-Rio e Pit-Metrô – indagando suas propostas a respeito da estrutura urbana, habitação e favelas, saneamento básico e sistema viário e de transportes. Um dos pontos principais que a autora sublinha é o fato de que, neste plano, o modelo ideal em questão é mais importante que o próprio objeto de estudo, a cidade, e nesse sentido, o considera um plano “racionalista-compreensivo” pela ênfase nos dados, na análise e na atitude científica diante do espaço urbano. Porém, devido à rigidez das normas utilizadas para o cálculo das necessidades, considera que é um plano utópico, desvinculado da realidade nacional, que já nasceria pronto fruto de conceitos e medidas internacionais²¹. O estudo privilegia o olhar sobre a questão ideológica e insita ao desenvolvimento de análises com a lente da crítica arquitetônica-urbanística que permitam identificar a contribuição de Doxiadis à historiografia do urbanismo carioca.

Donato Mello Junior, em sua revisão sobre a história urbana e urbanística do Rio de Janeiro faz uma rápida menção ao Plano Doxiadis

²⁰ REZENDE, V. 1982.

²¹ REZENDE, V. 1982, p. 101, 104.

e também sublinha o fato de que o plano tinha um caráter utópico. Ressalta que Doxiadis não parece ter levado em consideração a clássica descontinuidade político-administrativa que caracteriza a história da cidade, uma vez que, utilizando-se de sua concepção ideal e matemática estabelecia um modelo prévio que pretendia extrapolar até o ano 2000, ao qual o Estado da Guanabara com suas realidades teria de se sujeitar.²² Na tese para grau de doutorado apresentada por José Almir Farias Filho, que teve como objetivo traçar e atualizar a evolução urbana e urbanística do Rio de Janeiro chegando até o fim no século XX, também se fez menção ao Plano Doxiadis²³. Nesse trabalho se destaca o que o autor considera como as idéias principais que se colocam para a reorganização e resolução dos problemas da cidade, destacando-se a infra-estrutura viária proposta – que deu lugar à rede policromática do Rio atual –, e a distribuição de comunidades hierarquizadas a partir de uma estratégia de descentralização²⁴.

Em um artigo posterior, o autor chamou a atenção à necessidade de superar o preconceito que existe com relação ao plano que se associa à figura de Carlos Lacerda e de voltar os olhares para o entendimento da teoria da Ekistics e dessa importante formulação urbanística para Rio de Janeiro que, em sua opinião, teve como principal contribuição a

²² MELLO JUNIOR, D., 1988, p. 244.

²³ FARIAS FILHO, J. A., 2003.

²⁴ *Ibidem*, p. 278.

aplicação das noções de escala e de multi-temporalidade urbana, que deixam clara a idéia de que “o território se inscreve diferentemente no tempo”.²⁵

O Plano Sert para Havana, também carece de uma análise aprofundada que explicita sua contribuição ao urbanismo cubano e sua significação como exemplo de aplicação das idéias dos CIAM. Na década de 1960 Knud Bastlund o inclui na obra que dedicou ao trabalho do renomado arquiteto catalã, José Luis Sert. Nesse estudo, que tem como principal contribuição o fato de situar o plano no conjunto da trajetória urbanística e arquitetônica de Sert, se apresentam resumidamente os principais elementos que caracterizam o plano e alguns dos pontos que comparte com as formulações elaboradas pelo mesmo escritório para Medellín e Bogotá, especialmente quanto ao esquema de regulamentação de usos de solos e ao sistema viário.²⁶ Josep Rovira também incluiu uma análise do Plano Sert no rigoroso livro que editou sobre a obra de Sert.²⁷

O arquiteto cubano Mario González²⁸ (1995: 17), em um pequeno folheto, situou sucintamente o Plano Sert no grupo de planos urbanísticos que foram elaborados para a cidade de Havana até os anos

²⁵ FARIAS FILHO, J. A., 2004, p. 4.

²⁶ BASTLUND, K., 1967, p. 110.

²⁷ ROVIRA, J. M., 2005.

²⁸ GONZÁLEZ, M., 1995.

1980, o que constitui sua principal contribuição. Em sua descrição de alguns dos detalhes do plano o autor sublinha seu papel político e econômico de “elevar o carcomido prestígio do regime de Batista” e de servir de guia para o conhecimento dos terrenos que se valorizariam no futuro. Aponta também uma influência de Le Corbusier no esquema de super-quadras com corredores verdes.²⁹

Roberto Segre chamou a atenção ao Plano Sert em vários artigos sobre a historiografia urbanística de Havana e Cuba. O autor também sublinha o conteúdo político-econômico do plano ao chamar a atenção ao fato de que a nova fisionomia que se desejava outorgar à Havana estava relacionada com a multiplicação de hotéis de luxo, centros comerciais, torres de escritórios, proliferação de edifícios altos³⁰. Também destacou a presença da herança corbusierana que se evidencia no hierárquico sistema viário e chamou a atenção à necessidade de análises mais aprofundadas sobre o desenho dos núcleos cívicos propostos e, em especial, a transformação do centro histórico onde, em sua opinião, “foram esquecidos os preceitos que Sert enunciara na obra *The Heart of the City*, de respeitar os costumes dos povos e seu nível de vida, assim como as tipologias preexistentes, que conformam a memória social histórica”³¹. Aspectos que o fazem sublinhar que no

²⁹ *Ibidem*, p. 17, 18.

³⁰ SEGRE, R., 1990, p. 318.

³¹ SEGRE, R., 1995, p. 123.

caso que o Plano se tivesse levado a efeitos “a Havana nunca tivesse sido integrada pela UNESCO ao Patrimônio Cultural da Humanidade”.³² Em artigo recente, sublinhou o lugar do Plano na história urbanística de Havana do século XX, influenciada pela tradição espanhola e a modernidade norte-americana³³.

Observa-se que, com relação a ambos planos, ainda permanecem muitas lacunas que precisam ser analisadas para uma melhor compreensão do lugar que ocupam na historiografia de ambos os países e de sua significação na perspectiva da história do urbanismo dos CIAM e de sua relação com a América Latina no complexo período que caracteriza os anos 1950 e 1960. Em ambos os planos se desenvolvem análises em várias escalas que consideram tanto a dimensão regional como a metropolitana. Também se elaboram análises específicas para determinados setores urbanos. No caso de Rio de Janeiro se priorizam os bairros de Copacabana, marcado pelo rápido crescimento, e a Cidade Nova ainda não completamente preenchida após a abertura da Avenida Presidente Vargas. Em Havana se focaliza o Centro Histórico caracterizado pela saturação do marcante tecido colonial e o novo bairro de Havana del Este que constituía uma expansão da cidade em

³² SEGRE, R., 1996, p. 722.

³³ SEGRE, R., 2008.

direção ao que seriam novos subúrbios residenciais associados às melhores praias da cidade.

Nesse sentido, resulta interessante analisar a forma em que em ambos planos as diferentes escalas de trabalho são tratadas. Especialmente, as propostas especificam para os setores que demandavam tanto a reorganização das estruturas existentes com prioridade para atividades mistas residenciais e comerciais – Copacabana e o Centro Histórico de Havana e com prioridade para atividades políticas e comerciais – a Área Central do Rio e o Centro Cívico da Plaza de Martí ligado ao novo Centro de Batista –, como a previsão do futuro crescimento – o que depois seria a Barra da Tijuca e a Havana del Este.

Com relação ao plano Doxiadis várias questões ainda não são claras: Como e por que Lacerda decidiu contratar Doxiadis? Em que consiste a idéia da Ekistics e como se relaciona com os postulados do urbanismo moderno? Porque Doxiadis privilegiou o projeto de Copacabana? Qual a proposta para a área central? Qual é a raiz do modelo reticular de planejamento regional que se aplica no Rio de Janeiro? Traduzido ao português em 1968 e repartido nas municipalidades do Rio, em que medida foram apropriadas suas práticas e não reconhecidas? Qual a sua implicação no contexto dos 70 em órgãos como a FUNDREM, onde sabemos que foi distribuído, mas ao parecer rejeitado?

O Plano Sert também suscita algumas indagações específicas: Quais as

motivações por trás do privilegio do centro histórico de Havana Velha e qual o significado da radical solução em um momento em que a obra *The Heart of the City* era a guia dos modernos? Em que medida se evidenciam as idéias do Urban Design que Sert defendia então e quais as conexões entre esta idéia e a doutrina do CIAM e as idéias norte-americanas, considerando que Sert ensinava e exercia a profissão naquele país desde 1943? Em que medida suas diretrizes para a cidade e a região foram aplicadas no planejamento do período posterior? Qual sua significação na concretização da expansão da cidade para o Bairro de Havana del Este implementada após 1959?

Vale mencionar que o interesse por este tema surgiu a partir de estudos anteriores focalizados sobre estas cidades. Neste sentido devemos destacar não apenas nosso trabalho precedente relativo à dissertação de mestrado³⁴, como também a participação na pesquisa “Categorização das Cidades Sustentáveis nos Trópicos”, orientada pelos professores Oscar D. Corbella e Roberto Segre (PROUB / FAU / UFRJ com apoio CNPq e Capes). Esta última, que toma também como casos de estudo o Rio de Janeiro e Havana, porém dedicando-se a explorar a influência da arquitetura e do urbanismo no conforto humano nas cidades tropicais, despertou a atenção para as coincidências entre as histórias urbanísticas do Rio e de Havana.

³⁴ RODRÍGUEZ SOSA, M., 2003.

A dissertação de mestrado concentrou-se nos planos urbanísticos representativos do sistema acadêmico elaborados por H.D.A. Agache e J.C.N. Forestier entre 1925 e 1930 para estas cidades. A análise comparativa focalizou o tratamento dado aos principais problemas urbanos da época: prospectivas metropolitanas, estrutura urbana e elementos funcionais, sistema de circulação, sistema de espaços verdes, habitação e saneamento. Em textos posteriores indagou-se sobre os elementos que permitem identificar essas formulações urbanísticas como representações da grande cidade que se situam entre a academia e o modernismo³⁵, assim como os aspectos que caracterizaram o diálogo com a Escola Francesa de Urbanismo³⁶. A exploração deste tema despertou o interesse para a relação entre as cidades e as idéias, para a importância do processo de interação entre externo/interno e para o significado desse processo ao longo do século XX como formador da cultura urbanística latino-americana. Assim como também para o significado dos planos urbanísticos como representações de formas de pensar e, portanto, como embutidos de um significado que vai além das meras propostas.

³⁵ RODRÍGUEZ SOSA, M., 2006.

³⁶ RODRÍGUEZ SOSA, M., e SEGRE, R., 2006.

Referencial teórico-metodológico

Pela natureza das questões que o trabalho suscita, o embasamento teórico-metodológico da pesquisa foi construído a partir dos temas / questões principais que o trabalho abrange, que se apresentam estruturados em temáticas ou linhas teóricas (consideradas inter-relacionadas) relativas ao tema geral em questão na pesquisa.

Estando nossa pesquisa situada dentro da linha de investigação em história da cidade e do urbanismo uma das indagações a respeito da estruturação teórico-metodológica remete à questão da abordagem historiográfica específica. A este respeito, optamos pela lente historiográfica da história cultural urbana partindo do entendimento de que para analisar processos de circulação de idéias e/ou cultura é preciso recorrer a uma abordagem que integre a componente cultural como elemento subjacente ao complexo sistema da ordem social, capaz, portanto, de abarcar suas múltiplas e contraditórias facetas.

Quando estudamos a história do urbanismo, discutimos as idéias, isto é, os diferentes estágios do pensamento urbanístico e sua difusão, trata-se de uma história intelectual³⁷ onde refletimos sobre a história da disciplina e a sua interação no processo de construção e transformação das cidades. Nesse sentido, consideramos pertinente a abordagem da história cultural que se caracteriza pela renovação dos métodos e

³⁷ HALL, P., 2002.

abordagens da história intelectual em sentido geral. Por outro lado, parte-se também da compreensão de que cidade e cultura³⁸ se produzem mutuamente, de que a cidade é um produto cultural, assim como também é determinada por aspectos sociais, políticos e económicos. Entende-se a cidade como espaço por excelência para a construção de significados expressos em bens culturais, cuja forma resulta da síntese do processo cultural de desenvolvimento da humanidade, resultado de um lento processo de acumulo de bens culturais³⁹.

Este problema de ordem metodológica é tratado no Capítulo 1, Parte I, onde se explicitam as bases que sustentam a definição dos procedimentos metodológicos da pesquisa. Nesse capítulo definiram-se as particularidades em relação à maneira como a questão da circulação de idéias e cultura urbana vai ser rastreada ao longo desta pesquisa a partir do recurso à categoria analítica ou noção de “representações da cidade”, o que constitui nossa proposta metodológica específica que definirá as premissas e particularidades da investigação. Nesse sentido, discutem-se as implicações metodológicas da utilização desta categoria

³⁸ “Cultura”: do latino *cultūra* que vem de *cultum*, *colĕre* cujo significado remete a ‘cultivar, habitar, morar em, cuidar de, tratar de, preparar, honrar, venerar, respeitar. Remete à forma ou etapa evolutiva das tradições e valores intelectuais, morais, espirituais (de um lugar ou período específico); civilização. Dicionário Eletrônico Houaiss da Língua Portuguesa. O surgimento das cidades e das culturas se confunde, uma vez que a cultura nasce do modo em que os homens se relacionam entre si e com a natureza através das técnicas (cultivar) e com o mundo e o cosmos através dos deuses (culto), de maneira que as cidades nascem, ao mesmo tempo, como lugar sagrado de culto e também como lugar de cultivo e de sobrevivência do homem.

³⁹ ARGAN, G. C., 1992.

da história cultural urbana, assim como outros postulados gerais da abordagem cultural, no tema do estudo da circulação de idéias e cultura.

A parte 1 do capítulo foi dividida em três momentos fundamentais. Em um primeiro momento (secção 1.1.1) discutiu-se a temática da circulação de idéias como área atual no campo da historiografia das cidades e do urbanismo. Partindo da opção pelo uso da noção de “circulações” analisaram-se os mal-entendidos das diversas “categorias explicativas” que têm sido comumente utilizadas: influência, importação, transferência, tradução, entre outras. Para os objetivos desta pesquisa, definiu-se como mais adequado o uso da noção de “circulação” consoante com a concepção de “circularidade cultural”, que foi uma das principais contribuições de Carlo Ginzburg à história cultural, e que reforça a não unidirecionalidade do processo ao propor entender como recíprocos – movendo-se de baixo para cima, bem como de cima para baixo – os efeitos produzidos entre as culturas que participam de um encontro cultural num determinado contexto espaço temporal. Nesta linha reflexiva nos apoiamos tanto em trabalhos que discutem o problema desde a perspectiva das ciências sociais – Chartier (1990), Soihet (2003), Burke (2005) –, como em textos que focalizam esta temática no campo das cidades e do urbanismo: Rama (1985), Queiroz Ribeiro (1996), Arango e Salcedo (2001), Hall (2002), Leme (2004), Velloso (2004), Almandoz (2005).

Para situar a discussão da abordagem da história cultural urbana, delineou-se um marco teórico-conceitual referencial relacionado ao quadro geral da História Cultural. Ao remeter a esta matriz geral focalizou-se a compreensão de uma noção central que caracteriza a abordagem da história cultural, a noção de “representações”. Partiu-se da revisão da idéia de “representações coletivas”, suas críticas e considerações que levaram a sua redefinição no que hoje se identifica como “representações sociais” que constitui uma das categorias centrais de análise da História Cultural (secção 1.1.2). A noção tem especial relevância uma vez que é a chave fundamental que está na base da idéia de “representações da cidade” ou do urbano que é uma das categorias que sustenta a postura metodológica da história cultural urbana sobre a qual se apóia a abordagem historiográfica aqui proposta. Para sentar as bases desse arcabouço teórico-metodológico analisou-se a noção de “representações sociais”, traçando sua semântica essencial, origem, evolução, críticas e o entendimento atual que implica sua utilização no quadro da história cultural. A este respeito nosso quadro referencial se sustenta em reflexões desenvolvidas por Fevre (1938), Bloch (1945), Chartier (1990, 1997), Burke (2000, 2002, 2005), Le Goff (1998), Vouelle (1998), Vainfas (1997), Soihet (2003).

A construção metodológica se sustenta também nos estudos desenvolvidos na vertente de investigação que toma a cidade e o conjunto de “representações da cidade” como objeto de estudo, ou seja,

as reflexões e considerações que tem colocado alguns dos principais autores da história cultural urbana que instrumentam esta noção como categoria chave de análise e apontam possíveis caminhos a transitar nesta perspectiva (secção 1.1.3). Nessa direção, delineou-se uma definição da noção de “representações da cidade”, como categoria chave de análise desta abordagem historiográfica, e se estabeleceu a inserção desta categoria analítica no rastreamento da questão da circulação de idéias e teoria urbanísticas a partir de sua decomposição em duas categorias: as “representações dos que fazem a cidade” e as “representações dos que habitam a cidade”. Esta distinção estabelece os caminhos de investigação da abordagem historiográfica (secção 1.1.4) que se apóia tanto em fontes “convencionais” – planos, projetos, documentos legais, publicações –, como em fontes “não convencionais” (embora cada vez se tornem mais comuns) – crônicas, literaturas, iconografia, propagandas, artigos de jornais, etc. –, que permitirão uma melhor compreensão da cultura urbana da época em questão. Nessa direção, as principais referências foram as reflexões de Lepetit (2001), Roncayolo (1990, 2001), Roche (2001), Pesavento (1995), Almandoz (2003, 2005), Gorelik (1998).

Por outro lado, considerando que a pesquisa tem como objeto teórico geral o universo das teorias modernas sobre a cidade, em especial, aquelas que surgem associadas ao contexto de ruptura do Movimento Moderno, identificado com o corpo doutrinário produzido pelos CIAM,

na Parte II do Capítulo 1 focalizaram-se três linhas temáticas principais de questões de ordem teórica que sustentam nossa construção.

A primeira linha temática (secção 1.2.) analisa-se a última fase dos CIAM, estabelecendo previamente uma plataforma geral de definições (1.2.1) que permitam sentar o contexto do pensamento urbanístico em que estes planos são elaborados, analisando as práticas do planejamento e desenho urbano (1.2.1.1) e relações do CIAM com o Modernismo e o paradigma da Modernidade. Tendo como objeto teórico o sistema de idéias urbanísticas do Movimento Moderno e o processo de circulação desse ideário e da cultura da modernidade, se impõem uma melhor definição do que se entende por Movimento Moderno, assim como por Modernismo e Modernidade, para podermos construir uma plataforma a partir da qual poderemos olhar o nosso objeto específico.

Discute-se primeiramente a idéia de Movimento Moderno e sua validade (1.2.1.2.), chamando a atenção ao fato de que esta noção vem sendo questionada pelos estudos historiográficos produzidos a partir de 1970 que sublinham as polêmicas internas do CIAM e a pluralidade de enfoques que permite pensar mais em “movimentos” do que em “movimento” – aspecto que é ainda mais forte quando se trabalha com exemplos do urbanismo moderno posteriores a 1950 quando começa o processo de crítica no interior do CIAM. A respeito destas posições de crítica são referências fundamentais a obra de Charles Jencks (1972),

Kenneth Frampton (1980), Giorgio Ciucci (1980), Auke Van Der Woud (1983) e Jean-Louis Cohen (2000).

Existem várias periodizações sobre os CIAM e o Movimento Moderno, dentre elas podem se citar três tipos fundamentais: 1) aquelas que se estabelecem a partir das relações entre o CIAM e o Modernismo, 2) as que dividem o CIAM de acordo com os eventos bélicos nas fases de pré-guerra e pós-guerra, 3) as que definem períodos específicos a partir das inflexões internas de ordem teórica e organizacional dos CIAM, entre outras. Nesse sentido, com o objetivo de identificar o enfoque mais adequado à pesquisa se analisaram várias periodizações estabelecidas e optou-se pela divisão proposta por Eric Mumford (2000) que identifica como último momento o lapso entre o CIAM 8 e a dissolução em Otterlo, ao qual estariam ligados os planos que nos ocupam, considerando os efeitos posteriores a 1959. A este respeito foram referências fundamentais as obras de Harvey (1972), Frampton (1980) e especialmente o já referido estudo de Eric Mumford (2000) sobre a história dos CIAM.

Neste eixo de discussão se focalizam também as relações que se entrecruzam entre o CIAM e o paradigma da Modernidade através do entendimento dos fundamentos que sustentam os vínculos entre o Estado, enquanto regulador, e os movimentos de vanguarda, enquanto representantes do pilar da emancipação, assim como através da análise do esforço dos CIAM em se aproximar aos governos locais e do

interesse do Estado pelo planejamento de larga escala que marcou os anos 1950. Para esta análise foram fundamentais os aportes teóricos de Boa Ventura de Souza Santos (2001), Harvey (1972), Arminda Campos (2000), Lewis Mumford (1967), Merlin E Choay (1988) E Jorge Francisco Liernur (2004).

A segunda linha temática (secção 1.3.) visa a construção de uma plataforma que permita sentar as bases das condições culturais em que se dão as relações entre os CIAM e América Latina, a partir da nova base CIAM nos Estados Unidos. Primeiramente se delinea o contexto de formação dos Capítulos CIAM brasileiro e cubano no contexto latino-americano (1.3.1.) visando identificar os mecanismos do intercâmbio cultural e as principais referências que o caracterizaram. Num segundo momento (1.3.2.), considerando a influência ou o efeito que os Estados Unidos tiveram na concretização dessas relações especialmente no segundo pós-guerra, a construção teórica de nosso problema passa por uma revisão das relações entre Modernismo e Americanismo, assim como das relações dos CIAM com os Estados Unidos, tanto em termos de ação como de reorientações no corpo doutrinário dos CIAM. Nessa direção, nosso referencial se apóia nas reflexões de Harvey (1972), Norman Cantor (1997), Eric Mumford (2000), Jeffrey W. Cody (2002), Jorge Francisco Liernur (2004), Anahi Ballent (1995) e Roberto Segre (2003), entre outros.

O terceiro eixo temático (secção 1.4.) tem como objetivo definir os

critérios analíticos através dos quais os Planos que nos ocupam serão analisados. Nessa direção, se faz um esforço de identificação dos principais temas que caracterizaram a última fase dos CIAM (1950-1959). Daí resulta a definição dos parâmetros analíticos para o estudo dos planos a partir da síntese do que identificamos como “discussões transgressoras” que caracterizaram a última fase dos CIAM, acima mencionadas. Estes elementos estabelecem também uma base de discussão sobre os aspectos que caracterizaram a questão da cidade existente no discurso do CIAM. Considerando que os planos que nos ocupam propunham transformar e reorganizar a estrutura urbana de cidades consolidadas com séculos de história, esta questão se prefigura como uma discussão necessária a nossa pesquisa. Este assunto não tem sido analisado especificamente em nenhuma obra, sendo as referências a este respeito periféricas, dispersas e esporádicas. As referências fundamentais a este respeito foram os estudos teóricos sobre o CIAM, especialmente os trabalhos já citados de Anahi Ballent (1995), Eric Mumford (2000) e Barone (2002). Apoiaram a construção algumas reflexões que discutem a relação do Modernismo com o passado e as pré-existências, como as desenvolvidas por Lewis Mumford (1967) e Harvey (1972).

Metodologia de pesquisa

A escolha dos casos de estudo de Rio de Janeiro e Havana não se deve às cidades em si, mas ao conteúdo dos Planos Doxiadis e Sert. Escolhemos a análise destas propostas e não outras – o Plano de Buenos Aires (1939), o de Bogotá (1951) –, porque é nestas cidades em que coincide a elaboração de planos urbanísticos de larga escala para importantes cidades existentes, no período enquadrado entre os anos 1950 e 1965 (Plano Sert 1955/58, Plano Doxiadis 1964/65) que corresponde aos efeitos da última fase dos CIAM – como coloca a periodização de Eric Mumford. Foram escolhidos estes planos especialmente devido a que guardam em comum o fato de terem sido elaborados de mãos de renomados especialistas que protagonizam a criação de novas teorias que vieram a ser novas direções pós-CIAM.

Tendo como foco os planos em questão elaborados entre 1955/58 e 1964/65, nossa delimitação temporal não está associada a um determinado período pré-selecionado, senão aos próprios planos. No entanto, a necessidade de analisar o contexto em que se produzem estas iniciativas nos leva a definir como recorte temporal de estudo os anos do segundo pós-guerra, em especial os anos 1950 e sua extensão até 1965 no caso do Rio de Janeiro. A escolha do período não é arbitrária, a delimitação da análise responde à identificação de momentos de ruptura na história do urbanismo destes países. A data que limita nossa análise

é marcada pelo começo de um novo período em ambas as cidades. No Brasil, após 1964 iniciou-se um novo momento em que as principais cidades passaram para o controle do Governo Federal. Em Cuba, em 1959 inicia-se o atual sistema político-econômico e mudam as diretrizes com relação à ordenação urbana.

Como já foi mencionado, a construção metodológica se sustenta na abordagem historiográfica da história cultural urbana (Capítulo 1, Parte I). Parte-se do recurso à noção de “representações da cidade” como categoria analítica chave que será acionada no rastreamento da questão da circulação de idéias e teoria urbanísticas. A decomposição desta noção no sentido de abranger tanto as “representações dos que fazem a cidade” e as “representações dos que habitam a cidade”, estabelece os caminhos a transitar na investigação, cujo catálogo de fontes recorre tanto àquelas “convencionais” – planos, projetos, documentos legais, publicações –, como as “não convencionais” (embora cada vez se tornem mais comuns) – crônicas, literaturas, iconografia, propagandas, artigos de jornais, etc. Concordando com Burke quanto à validade de um “gênero híbrido”, de uma história cultural mais consistente e sensível às estruturas políticas e econômicas que não perca o contato com “as superfícies duras da vida”⁴⁰, serão analisados também os cenários político-econômicos.

⁴⁰ BURKE, P., 2005, p. 148.

A partir dessa abordagem a pesquisa se estrutura em dois núcleos ou troncos interpretativos: 1) as representações dos que habitam a cidade, através da análise do contexto político-econômico e sócio-cultural de elaboração dos planos, e 2) as representações dos que fazem a cidade, por meio da análise dos atores envolvidos, dos tomadores de decisão e dos planos urbanísticos em questão. Partindo desses núcleos serão percorridos três caminhos fundamentais que focalizam os **contextos**, os **atores** e os **planos**, o que permitirá traçar o quadro das teorias e das representações oficiais e não oficiais da cidade e das realidades.

Tronco interpretativo 1

O Contexto – representações dos que habitam a cidade

- a) Econômico: quais são as principais idéias ou estratégias econômicas que movem a realidade – indústrias, finanças, turismo, atividade imobiliária, propriedade da terra.
- b) Social: como incidem os grupos sociais na dinâmica urbana, como funcionam dentro da cidade e como percebem a cidade
- c) Político: qual a significação da cidade dentro da estrutura urbana e governamental do país.

- d) Cultural: que produtos industriais e culturais se desenvolvem na cidade – cafés, teatros, cinemas, entretenimento – e como se integram nas representações da cidade.
- e) Ideológico: quais são as idéias teóricas dominantes no pensamento local, no meio profissional.

Tronco interpretativo 2

2 (a): Os Atores – representações dos que fazem a cidade

- a) Os “decision maker” (os políticos): motivações e intenções, assim como as instituições, sociedade e elementos que se articulam a estes na iniciativa de elaboração dos planos.
 - Fontes primárias (contratos oficiais dos planos, declarações, etc.), e fontes secundárias (análises historiográficas).
- b) Os urbanistas: suas trajetórias profissionais, as posições teórico-conceituais, lógicas e especificidades de suas metodologias.
 - Fontes primárias (publicações teóricas dos urbanistas), e fontes secundárias (análises anteriores sobre estes e sua obra).
- c) Os leitores especiais da cidade: que permitirão compor o quadro da realidade social, econômica e cultural da época.

- Fontes primárias: a) literaturas e crônicas que registrem o cotidiano da sociedade; b) propagandas, iconografia e artigos de jornais que informem sobre as práticas e padrões estéticos da sociedade, sobre a realidade.

2 (b): Os Planos – representações dos que fazem a cidade

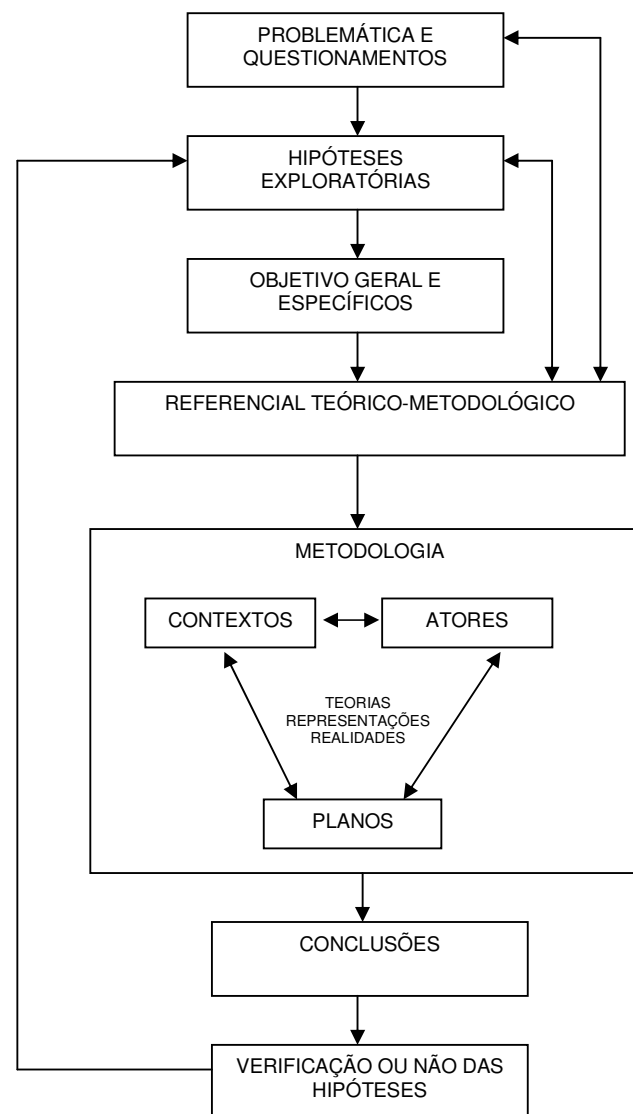
a) O Plano Doxiadis para a Guanabara

- Fontes primárias (publicações oficiais dos planos, memórias descritivas dos autores, arquivos pessoais, etc.).

b) O Plano Sert para Havana.

- Fontes primárias (publicações oficiais dos planos, memórias descritivas dos autores, arquivos pessoais, etc.).

O esquema a seguir sintetiza a estruturação da pesquisa:



CAPÍTULO 1

Corpo Teórico – Metodológico da Pesquisa

PARTE I – Representações da cidade: a interpretação cultural na historiografia das cidades e do urbanismo.

Preâmbulo

Nesta primeira parte do Capítulo teórico-metodológico se discute a noção de “representações da cidade” como chave para a interpretação cultural no campo da historiografia das cidades e do urbanismo, em particular na temática da circulação de idéias e cultura urbanística. Discutem-se aspectos que informam a operacionalização da noção de representações da cidade, analisando-se a noção de representações sociais partindo do marco referencial da história cultural e considerando também contribuições específicas no domínio dos estudos urbanos.

A abordagem cultural no campo dos estudos urbanos abriu um leque de novas possibilidades de análise nas quais o imaginário, as práticas e as representações socialmente construídas trazem novas luzes à interpretação histórica. Acredita-se que essa perspectiva analítica constitui um marco adequado para a realização de novas análises na temática da circulação de idéias e cultura urbanística, onde os postulados da abordagem cultural permitem superar a explicação de certas obras em termos de transferência ou tradução de idéias, e abrem passo à realização de análises que explorem as razões pelas quais determinadas idéias circulam e outras não, colocando em foco as culturas e sociedades locais.

1.1. Representações da cidade: a interpretação cultural na historiografia das cidades e do urbanismo

Em *La ciudad letrada*, Angel Rama chamou a atenção ao objeto privilegiado que são os planos, enquanto sínteses da interação entre realidades e representações que expressam modos de pensar, intenções e sonhos. No dizer de Rama, o plano tem sido desde sempre o melhor exemplo de modelo cultural operativo, nos quais a realidade resulta absorvida pela representação, e que em vez de representar a coisa existente mediante signos, estes se encarregam de representar o sonho da coisa⁴¹. Nesse fragmento em que sublinhava a importância de indagar os significados ocultos naquela cidade “prévia” que se desloca “da inteligência” para o real, Rama sinalizava a possibilidade de explorar novos caminhos na historiografia do urbanismo introduzindo a perspectiva dos estudos da história cultural urbana. Rama nos situa também no cerne da temática da circulação de idéias e cultura urbanística, área da historiografia das cidades e do urbanismo que se focaliza, entre outras questões, em entender: Quais as idéias e significados condensados num plano ou projeto?

Muitos dos estudos que problematizam as cidades na atualidade – por exemplo, aqueles que tomam por objeto as festas e rituais, o carnaval, o imaginário, entre outros – se inscrevem na perspectiva de análise da

⁴¹ RAMA, 1985, p. 14-15.

“história cultural das cidades”⁴². Esta perspectiva é especialmente profícua quando se toma por objeto as cidades, artefato cultural em constante transformação, espaços de encontros e trocas culturais aos quais convergem novas idéias e práticas culturais em todas as épocas. Nos estudos urbanos, a temática da circulação de idéias e cultura urbanística, de grande visibilidade na tradição historiográfica anglo-saxônica, vem sendo estudada fundamentalmente através de abordagens que focalizam determinados eixos de investigação, a saber: a) análise dos arquitetos e urbanistas, suas trajetórias profissionais, obras e partidos teórico-conceituais; b) levantamento dos grupos profissionais e instituições mobilizadas; c) seguimento de congressos e associações e levantamento de literaturas em bibliotecas pessoais, entre outras. Estas linhas de análise se evidenciaram muito relevantes e fecundas, porém ao colocar o foco apenas na linguagem especializada se corre o risco de silenciar um questionamento que é central a nosso ver, isto é: Em que medida o processo de circulação de uma teoria urbanística, num determinado contexto espaço-temporal, pode estar relacionado com o imaginário, as práticas sociais, a cultura e as representações da sociedade dada?

⁴² Assim a chamara Peter Burke ao apontá-la como domínio no quadro geral da história cultural e como novo momento no campo da história das cidades, que identifica como “(...) uma terceira⁴² onda que se tornou visível com o livro *Viena, fin-de-siècle* (1979), de Carl Schorske, e com estudos posteriores” (BURKE, 2005, p. 69).

Esta interrogação recoloca a problemática na direção de uma aproximação cultural que favoreça uma observação equilibrada das partes envolvidas e o estudo dos elementos que explicam porque determinadas idéias circulam e outras não; o que se revela estimulante, na medida em que aponta a possibilidade de uma “história cultural do urbanismo”. Assume-se como premissa central, que para analisar processos de circulação de inovações, idéias e ou cultura, é preciso recorrer a uma abordagem que integre a componente cultural como elemento subjacente ao complexo sistema da ordem social, capaz, portanto, de abarcar suas múltiplas e contraditórias facetas.

Nessa direção, o presente trabalho visa explorar o recurso à noção de “representações da cidade” como chave da abordagem cultural na vertente de investigação que toma a cidade e o urbanismo como objeto de análise. A discussão passa por dois momentos. Inicialmente tratam-se questões subjacentes à própria idéia de “circulação”, resultado da reconsideração de terminologias explicativas e, como se mostrará, consoante com premissas da história cultural. Seguidamente se discute a noção de “representações” à luz do referencial da história cultural e a noção de “representações da cidade” dentro do marco teórico da recente história cultural das cidades, buscando esboçar elementos teórico-metodológicos que fundamentem caminhos a transitar e assim contribuir na direção de novas possibilidades para o nosso campo.

1.1.1. A noção de circulação, os mal-entendidos das terminologias explicativas

Um dos aspectos que marcaram nas últimas décadas o campo de pesquisas sobre encontros e circulação cultural é o esforço em superar os mal-entendidos ocorridos pela utilização de certas terminologias, o que se manifesta na busca de conceitos alternativos, como é o caso, por exemplo, da preferência pela expressão “encontros culturais” em lugar de “descoberta” por sua atenção à visão dos “vencidos”⁴³. No campo da historiografia da arquitetura e do urbanismo o esforço em torno destes mal-entendidos se expressa nas críticas à explicação de certas obras em termos de importação, cópia, transferência, tradução⁴⁴. Subjacente a estas recolocações está a crítica às limitações da noção de “influência”⁴⁵, termo que aparecia e ainda aparece nos livros de história da arquitetura e urbanismo. Mas cada vez mais há maior consenso no

⁴³ “A expressão “encontros culturais” passou a ser usada em substituição à palavra etnocêntrica “descoberta”, (...). Ela está associada a novas perspectivas na história, dando atenção tanto à “visão dos vencidos”, como chamou o historiador mexicano Miguel Leon Portilla, como à “visão dos vencedores.” (BURKE, 2005, p. 154).

⁴⁴ Como exemplo desta discussão em torno das terminologias ver (QUEIROZ RIBEIRO, 1996, p. 18) “(...) Não ocorreu apenas uma metabolização das idéias, como, também, a escolha daquelas que melhor podiam ser utilizadas nas estratégias teórico-político-culturais dos atores na luta pela construção de um novo campo de saber e poder: o urbanismo. (...) Não houve, portanto, um simples consumo de produtos teórico-culturais. (...) Não se tratou, portanto, de trabalhar em termos de “influências, cópias ou imposições”.

⁴⁵ As principais limitações colocadas com relação à noção de influência estão relacionadas com as críticas às teorias da recepção e da dependência. Há cada vez maior consenso em torno do caráter reducionista dos estudos que recorrem a esta categoria como recursiva explicação de mudanças culturais, em especial nos países latino-americanos onde ainda é lugar comum o suposto de uma “dependência cultural”; assim como, quanto à esterilidade de enfoques que privilegiam os emissores e desmerecem o contexto específico de produção da obra.

entendimento da complexidade que envolve o processo cognitivo de apreensão e produção da realidade urbana e da não linearidade do processo de interação entre teorias urbanísticas e construção da cidade, marcado pelo descompasso entre a velocidade de circulação de “idéias” e de “formas”, onde as últimas se difundem muito mais rapidamente depois de digeridas como modelos formais:

“As influências sobre os repertórios “chegam” (...) Não é igual com as idéias, que necessariamente tem que ser encarnadas em pessoas, onde entram a formar parte de uma estrutura prévia de pensamento (...). É inexato dizer que as idéias “chegam”, (...). Para que uma idéia influa, se necessita que exista previamente uma disposição de permeabilidade ou a consciência de uma necessidade e nesse sentido, a influência mais bem “se busca”.”⁴⁶

O questionamento das terminologias que se assiste na área da historiografia da arquitetura e do urbanismo não é distinto do que ocorreu no campo da história intelectual em sentido geral ao longo do século XX. Esta vertente historiográfica vem se renovando como resultado das críticas apontadas à história intelectual tradicional baseada em conceitos como “influência” e a idéia hegeliana de “espírito de tempo” (Zeitgeist). Exemplo disto são as obras de historiadores da primeira metade do século XX como Panofsky e Febvre que, como

sublinha Chartier, distanciavam-se da história intelectual tradicional a partir da crítica a esses conceitos⁴⁷.

A noção de circulação é cada vez mais unânime⁴⁸ e ganha força em nosso campo por sua capacidade de conferir uma maior isonomia entre as partes envolvidas no intercâmbio de idéias e práticas urbanas⁴⁹. Especialmente, frente a rivais como as noções de tradução e hibridez que apresentam desvantagens enquanto modelos explicativos⁵⁰. O termo circulação equilibra as partes envolvidas e enfatiza as interações não unidirecionais que se produzem no encontro entre os universos culturais e não reduz o processo a uma simples mistura híbrida, deixando espaço para compreender os processos intencionais e os não intencionais. A idéia de circulação, entendida desta forma, relaciona-se

⁴⁷ “(...) Ambos [Panofsky e Febvre], de modo paralelo (...), tentam na mesma altura dotar-se dos meios intelectuais que permitiam pensar esse “espírito de tempo”, esse “Zeitgeist” (...) não como aquilo que explica (como fazia a história tradicional), mas justamente como aquilo que é necessário explicar. (...) tomam suas distâncias [com relação à] explicação das concordâncias detectadas entre as várias produções intelectuais (ou artísticas) de um período, quer pelo jogo dos empréstimos e das influências (outra das palavras-mestras da história intelectual), quer pelo remeter a um “espírito do tempo”, conjunto complexo de traços filosóficos, psicológicos e estéticos.” (CHARTIER, 1990, p. 35-36).

⁴⁸ A opção pela noção de “circulação” é cada vez mais presente nos debates sobre a história da cidade e do urbanismo, tornando-se uma freqüente terminologia nos recentes seminários e encontro, em especial, no VIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo (SHCU) realizado no mês de novembro de 2004, onde intitulou duas mesas da “Sessão 1: Memória do Urbanismo” (Mesa 3: Circulação de Idéias: congressos e delimitações disciplinares, e Mesa 4: Circulação de Idéias: polêmicas, contribuições e cultura urbanística).

⁴⁹ LEME, 2004.

⁵⁰ BURKE, 2005, p. 155.

⁴⁶ ARANGO e SALCEDO, 2001, p. 6-7.

com o que é um dos postulados gerais da história cultural⁵¹, isto é, a concepção de “circularidade cultural”⁵², idéia que nasceu no seio da história cultural para explicar as circularidades que se processam entre cultura erudita e popular.

A concepção de “circularidade cultural” parece coerente para pensar também a circularidade entre universos diferentes, referindo tanto encontros entre culturas ou mesmo entre disciplinas, partindo como aponta Burke, de que os “encontros entre disciplinas, assim como entre culturas, muitas vezes seguem os princípios da congruência e da convergência.”⁵³. A compreensão da não unidirecionalidade do processo de circulação de idéias, da possibilidade da ocorrência de uma relação na qual as esferas envolvidas podem modificar-se reciprocamente, coloca a noção de circulação numa perspectiva que se mostra consoante com a premissa de “circularidade cultural”.

⁵¹ A denominação mais comum é simplesmente história cultural, porém a expressão cunhada na década de 1980 propunha uma “nova história cultural” (NHC) com o intuito de referir sua “redescoberta”, e alertar que os questionamentos da história cultural não são novos. Vincula-se a ascensão da história cultural nos anos 1970 a uma “virada cultural”, caracterizada pelo deslocamento em várias disciplinas “da suposição de uma racionalidade imutável (...) para um interesse crescente nos valores defendidos por grupos particulares em locais e períodos específicos” (BURKE, 2005, p. 29).

⁵² A idéia da “circularidade cultural” foi uma das principais contribuições de Carlo Ginzburg à história cultural e propõe como recíprocas as influências entre a cultura dos segmentos dominantes e subalternos – movendo-se de baixo para cima, bem como de cima para baixo. Parte-se de que a cultura popular se define, pela oposição e pelas relações que mantém com a cultura dominante, filtrada pelas classes subalternas de acordo com seus próprios valores e condições de vida; sendo que a cultura letrada filtra igualmente, de acordo com seus códigos, os elementos da cultura popular. (GINZBURG, *Apud*: SOIHET, 2003, p. 12).

⁵³ BURKE, 2005, p. 56.

1.1.2. Noção de representações, levando os atores a sério.

Na década de 1980⁵⁴ se intensificaram os esforços na direção da definição do campo cultural e um dos aspectos comum às tentativas de definição, segundo Soihet, foi o empenho em superar os impasses com relação à história das mentalidades dos 1960 e 1970⁵⁵, baseada na noção de “representações coletivas”, o que terminou pela sua inclusão no que foi considerado como uma história mais abrangente, isto é, a história cultural⁵⁶.

As críticas à história baseada na idéia de “representações coletivas” implicaram a reformulação desta noção na direção de “representações sociais”, categoria central para a história cultural.

⁵⁴ O rompimento real na direção da “nova história cultural” ocorreu na década de 1970, momento em que ressurgiram conceitos e práticas que alimentaram o novo paradigma, entre os que se destacam: a virada em direção à antropologia e sua conceituação do termo cultura, a redescoberta da idéia alemã de cultura popular, a ascensão da micro-storia no trabalho de um grupo de historiadores italianos, a formação do grupo da nouvelle histoire na tradição francesa, a contribuição inglesa dos neomarxistas, assim como também, posteriormente, as mudanças na história social que na década de 1980 inclui em seu campo de questões os temas da história cultural.

⁵⁵ O estudo da história das mentalidades e representações coletivas foi uma das principais contribuições do grupo da nova história francesa⁵⁵ dos anos 1960 e 70, que se situou no caminho prefigurado pela primeira geração da École des Annales dos anos 1930 – Lucien Febvre e Marc Bloch – caracterizado por uma abordagem durkheimiana marcada pelo uso de noções como “representações coletivas”, expressão que E. Durkheim preferia frente à idéia de mentalidades (BURKE, 200, p.: 31, 127).

⁵⁶ SOIHET, 2003, p. 19.

A discussão acerca da noção de representações⁵⁷ ganhou novos elementos na década de 1980 quando se acentuaram as críticas ao conceito de “mentalidades coletivas”, por considerá-lo vago, amoldável e parco para dar conta das interações entre social e mental. Porém, permaneceu a relação com o domínio da história das mentalidades no que diz respeito aos objetos e abordagens como o cotidiano e o popular e o recurso à micro-história, o que leva a autores como Vainfas, a sublinhar que, em certo sentido, a história cultural nada mais é que um novo nome para aquilo que era conhecido como história das mentalidades nos 60s⁵⁸. Dentre os impasses com relação à noção de “mentalidades coletivas”, Ginzburg sublinhou que a história das mentalidades, por sua insistência em elementos inertes, obscuros, coletivos e/ou inconscientes, descartava ou diluía os componentes racionais das diversas visões de mundo⁵⁹. Burke reafirmou as críticas de Ginzburg ao apontar o que considera como problemas que se criaram com a história das mentalidades, ao se resolverem problemas antigos. O mais grave, segundo o autor, é o denominado problema da

⁵⁷ A definição psicológica do termo representações tem especial relevância para o entendimento da noção de “representações sociais”: “(...) idéia ou imagem que percebemos do mundo ou de alguma coisa, imagem intencionalmente chamada à consciência e mais ou menos completa de um objeto qualquer ou de um acontecimento anteriormente percebido” (HOUAISS, 2001). Essa definição remete à interpretação ou entendimento que se produz num certo contexto espaço-temporal acerca de uma realidade dada, o que explicita a idéia de “representações sociais” como categoria associada ao conjunto das formas de pensamento.

⁵⁸ VAINFAS, 1997, p. 127-162.

⁵⁹ GINZBURG *Apud* SOIHET, 2003, p. 19.

“imobilização do quadro estático”, pois houve mais sucesso ao descrever as mentalidades num ponto específico do passado do que em explicar como, quando e porque elas mudaram. A falta de preocupação com as mudanças segue junto com um desinteresse pela diferença (quanto mais pelo conflito), de maneira que, identifica como segundo problema o pressuposto da “homogeneização”, uma vez que o enfoque nas mentalidades coletivas acarreta o risco de ignorar as variações em diversos níveis⁶⁰. As críticas que enfatizavam o risco de cair em generalizações excessivas tiveram como consequência uma tomada de consciência da necessidade de considerar os diversos “atores sociais” e suas “temporalidades”⁶¹. O pressuposto da “homogeneidade cultural” também foi colocado em questão nos debates a respeito da distinção entre “cultura erudita” e “cultura popular” que foram marcados por vários problemas teóricos⁶² que reforçaram a importância de levar em conta as noções de “grupos sociais” e “circularidade cultural”.

⁶⁰ BURKE, 2002, p. 131.

⁶¹ A noção de “temporalidade” tinha sido apontada desde 1930 pelo historiador alemão Ernest Bloch no texto de 1935, “Heritage of Our Times”, através do que chamava “zonas temporais” (BLOCH *Apud*: BURKE, 2005, p. 36). A existência de “zonas temporais” manifesta-se para Bloch no fenômeno da “contemporaneidade do não-coetâneo” que, como Burke assinala, é considerado por Bloch como “um fenômeno histórico muito mais geral, que solapa a velha suposição da unidade cultural de uma era.” (BURKE, 2005, p. 37).

⁶² Por exemplo, a validade da identificação de uma cultura feminina/masculina autônoma, assim como da decisão de excluir as elites pelo pressuposto de que pessoas ricas são necessariamente diferentes das comuns.

Nesse debate, a noção de representações ganhou contornos mais claros e precisos após ser conceituada como categoria central da história cultural proposta por Chartier (1990). No seu clássico livro, a partir de sua declarada fidelidade crítica à nova história dos Annales e como resposta à insatisfação sentida frente à história cultural francesa dos anos 60 e 70, propôs pensar naquilo de que a utensilagem conceptual da história das mentalidades careceu. Chamou a atenção para a importância de acentuar os diversos atores e grupos sociais – não no sentido das demarcações sociais de classes, mas aquelas de ofícios e profissões, gêneros, etnias, religiões, etc. Nessa direção, propôs fazer da noção de representações, num tripé que articula as práticas e apropriações, a pedra angular de uma abordagem ao nível da história cultural, em contraposição ao conceito de mentalidade⁶³.

O autor propõe pensar que as representações são matrizes geradoras de práticas que tendem a legitimar escolhas e condutas de grupos, e ao mesmo tempo, são sempre condicionadas pela inserção social e pelos interesses do grupo que as forja. Portanto, o conjunto representação /

⁶³ “Mais do que o conceito de mentalidade, ela [a noção de representação] permite articular três modalidades da relação com o mundo social: em primeiro lugar, o trabalho de classificação e de delimitação que produz as configurações intelectuais múltiplas, (...) seguidamente as práticas que visam fazer reconhecer uma identidade social, (...) por fim, as formas institucionalizadas e objectivadas graças às quais uns <<representantes>> (instâncias coletivas ou pessoas singulares) marcam de forma visível e perpetuada a existência do grupo, da classe ou da comunidade. (...) A problemática do <<mundo com representação>> (...) conduz obrigatoriamente a uma reflexão sobre o modo como uma figura desse tipo pode ser apropriada (...)” (CHARTIER, 1990, p. 23 - 27).

prática não pode ser dissociado, pois para cada apreensão específica da realidade, por parte de um grupo, há uma forma específica de agir ou atuar nele. Nessa tensão, a idéia de apropriação abre espaço para compreender as diferenças de uso, pois embora os grupos se apropriem dos mesmos elementos, a suas intenções diferem. Nesse sentido, destaca a importância de ressaltar o papel dos grupos e dos atores sociais:

“As representações do mundo social assim construídas, embora aspirem à universalidade de um diagnóstico fundado na razão, são sempre, determinadas pelos interesses de grupo que as forjam. Daí, para cada caso, o necessário relacionamento dos discursos proferidos com a posição de que os utiliza. (...) As percepções do social não são de forma alguma discursos neutros: produzem estratégias e práticas (sociais, escolares, políticas) que tendem a impor uma autoridades (...).”⁶⁴

Ao propor uma história cultural do social que tome por objeto as "representações do mundo social – que à revelia dos atores sociais, traduzem a suas posições e interesses objectivamente confrontados e que, paralelamente, descrevem a sociedade tal como pensam que ela é, ou como gostariam que fosse”⁶⁵, Chartier propõe repensar a relação tradicional entre o social (como o real bem real) e as representações. Assinala assim a necessidade de tomar o conceito de representação num

⁶⁴ CHARTIER, 1990, p. 17.

⁶⁵ CHARTIER, 1990, p. 19.

sentido historicamente mais determinado, como dando a ver uma “coisa ausente” e como “exibição de uma presença”⁶⁶.

Sublinha-se a importância de trabalhar este conceito partindo do entendimento de que se realiza uma “construção cultural da realidade por meio de representações”. A este respeito, Burke chamou a atenção acerca da necessidade de operar um deslocamento na noção de representações no sentido de se analisar as fontes e se pensar a explicação histórica partindo não da idéia de “representação da realidade”, mas de “construção da realidade por meio de representações”⁶⁷. Essas revisões da noção de representação – agora pressupondo o adjetivo social – vieram a enfatizar a necessidade de se levar a sério os atores, isto é, o fato de que as inteligências não são descarnadas, que há um processo de individuação não homogêneo, que se trata de uma “epistemologia da diferença”, e nesse sentido, constitui uma categoria analítica para perguntar como, em diferentes contextos espaço temporais, uma determinada realidade é pensada, imaginada e vivenciada pelos diversos atores sociais.

⁶⁶ “(...) por um lado, a representação como dando a ver uma coisa ausente, o que supõe uma distinção radical entre aquilo que representa e aquilo que é representado; por outro, a representação como exibição de uma presença, como apresentação pública de algo ou de alguém. No primeiro sentido, a representação é um instrumento de conhecimento mediato que faz ver um objecto ausente através de sua substituição por uma <<imagem>> capaz de o reconstituir em memória e de figurar tal como ele é (...) A relação de representação – entendida, deste modo, como relacionamento de uma imagem presente e de um objeto ausente, valendo aquela por este, por lhe estar conforme...” (CHARTIER, 1990, p. 19, 27).

⁶⁷ BURKE, 2005, p. 99-101.

1.1.3. Representações da cidade: novos olhares na historiografia da cidade e do urbanismo.

Pela ampla gama de temas que compõem a complexa trama da vida social, a noção de representações, nascida de um profundo debate interdisciplinar, vem sendo utilizada em diversos campos da pesquisa em ciências sociais que se focam em questões ligadas aos gêneros, ao Estado, à saúde, à religião, ao amor, à sociabilidade, aos comportamentos, entre outras. Neste amplo guarda-chuva, o domínio dos discursos sobre o urbano e sobre as cidades, espaço por excelência para a construção de significados, se apresenta como um terreno fértil no qual se assiste a uma renovação do olhar que convida a percorrer novos círculos.

A abordagem da história cultural tem sido incorporada nas análises urbanas pelos principais expoentes do que é conhecido como história cultural urbana ou das cidades, área que como outras, beneficiaram-se desta nova abordagem que vem renovando os enfoques e introduzindo novas fontes e documentos. Na perspectiva que toma a cidade como objeto do estudo histórico, a noção de representações tem grande relevância, uma vez que estrutura a idéia de “representações da cidade” como conceito central que direciona as análises no sentido de estudar “a história de uma representação, não a história da cidade”⁶⁸. Nessa linha

⁶⁸ LEPETIT, 2001(a), p. 266.

reflexiva, Marcel Roncayolo, cuja obra reveste especial relevância, sublinhou a importância de estudarmos as representações da cidade como via para revelar os conceitos que os contemporâneos de determinada época consideravam eficazes para apreender sua cidade, sobretudo quando nos debruçamos no estudo do ideário da modernidade considerando que a partir do século XVII a cidade moderna começa a ser projetada:

“(...) A representação é ativa: ela não apenas “diz” a cidade, ela “faz” a cidade”. O essencial na cidade moderna a partir do século XVII, é que ela é projetada. Não é mais a cidade existente que importa, mas os conceitos empregados para definir a cidade tal como deveria existir. Não se vai diretamente do econômico e do social à intervenção no espaço; passa-se pelo desvio das representações: através da cidade, mobiliza-se o conjunto dos dados científicos, paracientíficos, mágicos, imaginários e outros, que formam o equipamento mental de uma época”⁶⁹.

O autor convida à ruptura com uma história das idéias entendida como simples reflexo ao assinalar que “o equipamento mental comanda os conceitos e modela a ação sobre o real”, e sublinha que através das representações da cidade é possível reconstruir a concepção ou entendimento que se produz sobre a cidade num determinado momento e lugar⁷⁰. A validade desta posição é também confirmada por Bernard Lepetit quando assinala:

⁶⁹ RONCAYOLO, 2001, p. 268-269.

⁷⁰ RONCAYOLO, 2001, p. 269.

“(...) é preciso integrar as representações (...) da cidade. De fato, o real da cidade (...) que se tenta alcançar é (...) uma prática da cidade. E essa prática, por sua vez, integra um certo número de representações.”⁷¹.

A contribuição de Roncayolo se revela de grande utilidade para a operacionalização da noção de “representações da cidade”, ao distinguir dois grupos que vem a instrumentalizar a noção e que expressam a consideração das representações produzidas a partir de realidades e práticas diferentes, saber: (1) as “representações dos que fazem a cidade” ou dos “produtores do espaço” e (2) as “representações dos que habitam a cidade” ou dos “utilizadores (utilisateurs) da cidade”:

“(...) a noção de representação se aplica talvez a realidades diferentes. Ela existe ao focar o sistema de idéias, mais ou menos coerentes, de aqueles que constroem a cidade, a desenham, lhe dão uma estrutura (...). Daí, nascem duas questões: (...) Quem são, por outra parte, os portadores dessas idéias, ou ao menos aqueles que as exprimem e as conduzem à aplicação: classes dominantes, elites dirigentes, profissionais da cidade e por quais relações estão estes ligados? Enfim, quais são as representações da cidade que vêm dos habitantes, dos utilizadores: atores passivos ou bem, serão os <<dominados>>, capazes de modificar, por suas práticas, o sentido atribuído aos objetos e aos lugares urbanos?”⁷².

⁷¹ LEPETIT, 2001(a), p. 266-267. O autor aponta a importância de se entender as “representações da cidade” atreladas ao que chama “práticas da cidade”⁷¹, partindo de que, “Os atores (...), que atualizam sistemas de representação, dão-lhes sentido, em situações particulares, por meio das práticas que, em contrapartida, modificam as interpretações do mundo.” (LEPETIT, 2001(b), p. 54-55).

⁷² RONCAYOLO, 1990, p. 160.

Roncayolo aponta a possibilidade de fazer uma história das cidades e do urbanismo que inverta a reflexão tradicional ao focalizar não apenas a linguagem especializada, mas também a linguagem popular e, em especial, as interações que se produzem entre estes dois universos no processo de percepção e construção da cidade. Confirma-se assim a importância de estudar os principais atores sociais envolvidos e dirigir as análises em duas direções, paralelamente: 1) os autores dos projetos e planos, os políticos, intelectuais e grupos profissionais e da sociedade, analisando as idéias, representações e visões do mundo que moldam a “cidade desejada” e as relações e contradições que os unem; 2) as representações partilhadas pelos habitantes, as idéias e valores que povoam o imaginário, que moldam as práticas espaciais da sociedade, que constroem as visões da cidade “real vivenciada”, daquela “a que se aspira e se sonha”, aquela “que envergonha”, visando desvendar as articulações e ou contradições entre representação e realidade. Nesse sentido, o autor chama a atenção aos significados e os valores da sociedade em questão que podem estar embutidos nos planos urbanísticos:

“As representações da cidade não escapam às determinações mais gerais e notadamente à idéia que tem as sociedades de seus espaços e do espaço em geral; o plano urbano, nos o vemos, portando em se mesmo, na origem, um princípio de organização que pode ser à vez

*imagem e interpretação do mundo. As construções arquiteturais e urbanas correspondem aos domínios mais abstratos da filosofia.”*⁷³.

Sublinha assim a importância de analisar os aspectos culturais, intelectuais e imaginários como determinantes que incidem sobre a configuração da arquitetura e das estruturas urbanas.

1.1.4. Novas fontes, novos círculos para a história urbana.

Levar a sério os atores implica numa ampliação considerável das fontes e dos documentos das fontes tradicionais da história urbana – projetos, planos, legislação, livros, entre outras –, o que é um dos aspectos que caracteriza a abordagem cultural. Trabalhar com distintos tipos de documentos abre a possibilidade de explorar paralelamente as várias esferas que vão ditando a cidade e de captar a relação entre realidade / representação, através da análise entrecruzada e metodologicamente controlada de séries de documentos. A esta altura é crucial deter-se numa questão metodológica central: Que fontes podem ser utilizadas para estudar as representações da cidade dos habitantes, sobretudo, quando tratamos de momentos históricos que fazem parte do passado? Resulta de grande utilidade, a este respeito, a distinção estabelecida por Pesavento quanto à existência de dois tipos de consumidores da urbe, a partir da qual propõe o recurso aos “leitores especiais da cidade” por

⁷³ RONCAYOLO, 1990, p. 161-162.

sua capacidade de informar sobre as sensibilidades passadas do real vivido:

*“No tocante a estes “espectadores da urbe”, há que distinguir entre o que se poderia chamar de “cidadão comum” ou “gente sem importância”, que constitui a massa da população citadina, e os que poderiam ser designados como “leitores especiais da cidade”, representados pelos fotógrafos, poetas, romancistas, cronistas, pintores da cidade (...) que resgatam as sensibilidades do real vivido...”*⁷⁴

Como sublinha a autora, os homens comuns são capazes de elaborar representações, porém resgatá-las conduziria o historiador a “escovar a história a contrapelo”⁷⁵. Nesse sentido, aponta-se como caminho de análise, o estudo dos valores e imaginários dos “habitantes da cidade” de uma sociedade dada através das representações dos “leitores especiais”. Parte-se de que o espaço construído e transformado suscita sensações, percepções e a elaboração de representações para aqueles que vivenciam o processo de mudança da cidade, que ver a cidade e traduzi-la em discursos ou imagens implica um fenômeno de percepção que envolve um complexo conjunto de “lógicas sociais”, que implicam julgamentos sociais, vivências, lembranças, posições estéticas. Empreender este caminho, “pressupõe pensar para muito além do espaço, enveredando pelo caminho das representações simbólicas da

⁷⁴ PESAVENTO, 1995, p. 287.

⁷⁵ PESAVENTO, 1995, p. 9.

urbe, que podem corresponder ou não à realidade sensível, sem que com isso percam a sua força imaginária”⁷⁶.

As fotografias, as crônicas e gêneros literários encenados na cidade, as propagandas de moda e de produtos da vida cotidiana, a iconografia em geral, entre outros, são documentos que deixam transparecer valores, idéias, comportamentos e imaginários, que recriam a realidade e rerepresentam os modos de ver e agir dos diferentes grupos sociais em determinada época e suas representações do mundo. Esses documentos descrevem a realidade não como um espelho, mas como uma interpretação daquilo que a sociedade é ou daquilo que ela poderia ser ou gostariam de ser. A proposta seria de compreender como estes “leitores especiais da cidade” descrevem a cidade e sociedade enquanto atores sociais, elaborando representações que são determinadas pelos interesses dos grupos que as forjam e, portanto, devem ser relacionadas com a posição de quem as utiliza, para revelar os códigos e convenções que regulam a sua produção e que remetem ao contexto cultural em que se inserem.

Partir do contraste entre diferentes percepções implica optar pela concepção da “circularidade cultural”, pela busca das “ligas culturais” que caracterizam a relação entre os grupos sociais. Para Almandoz, a incorporação das formas de representações urbanas tomadas de

⁷⁶ PESAVENTO, 1995, p. 284.

diferentes discursos permite rastrear e recriar as manifestações culturais dos diferentes atores sociais urbanos e até antecipar a evolução conceitual dos processos urbanísticos:

“(...) a incorporação de gêneros literários e discursos não especializados – ensaio, narrativa, poesia, crônica de viagens, representações pictóricas e cinematográficas, entre outros – ao acervo das fontes tradicionais da história urbana e urbanística, constituído pela literatura técnica e legal principalmente, veio a ampliar o catálogo documental desse novo sub-campo disciplinar, que é a história cultural urbana. (...) As utopias e os mitos urbanos, assim como a literatura, com frequência, tem antecipado a evolução conceitual dos processos urbanísticos com maior velocidade que as aproximações supostamente “técnicas” ou “especializadas”.”⁷⁷.

Na base do recurso a uma multiplicidade de discursos está um dos postulados mais defendidos pelos historiadores do grupo da história nova francesa, isto é, a proclamação “(...) de uma ciência histórica que não mutile a vida das sociedades e que não eleve entre os diferentes pontos de vista sobre o devir dos homens as barreiras de subdisciplinas”⁷⁸. Estes caminhos partem da fecundidade das múltiplas contribuições, da pluralidade dos sistemas de explicação para além da unidade problemática e da ampliação do documento histórico. Trata-se de uma “revolução documental” que implicou uma nova postura de análise do documento onde o que interessa é desvendar as relações que estão ocultas no objeto, isto é, revelar sua estrutura social invisível.

⁷⁷ ALMANDOZ, 2005, p. 133.

⁷⁸ LE GOFF, 1998, p. 18.

Este é o papel da intertextualidade, buscar outras visões, outras linguagens e outros discursos sobre o mesmo objeto, visando compreender melhor o objeto que se estuda, descobrir suas condições de produção, delimitar, explicar as lacunas, os silêncios da história, e assentá-los tanto sobre esses vazios, quanto sobre os cheios que sobreviveram⁷⁹.

Ao incorporar essa multiplicidade de fontes tenta-se "dar conta da cultura urbana, produzir uma restituição cultural da cidade"⁸⁰, partindo do recurso a diferentes “representações da cidade”, que podem ser diversas e por vezes conflitantes, mas permitem revelar os códigos, forças e relações que atuam na produção das formas culturais. Acreditamos na validade do uso da noção “representações da cidade” como chave para explorar a temática da circulação de idéias e cultura urbanística, pois seu uso não significa situar-se nos extremos, mas no entrecruzamento dos discursos e representações urbanas. A amplitude e diversidade do enfoque são especialmente necessárias para abranger, da maneira mais integral possível, o objeto que está em investigação, que não é apenas o urbanismo técnico, mas a circulação e apropriação de uma cultura urbanística e a formação da urbanidade.

⁷⁹ LE GOFF, 1998, p. 54.

⁸⁰ GORELIK, 1998, p. 18-19.

1.1.5. Delineando a abordagem metodológica.

Tendo esboçado os elementos que funcionam ao uso crítico da noção de “representações da cidade” como chave da abordagem cultural, assim como as implicações metodológicas dos postulados da abordagem cultural no estudo da temática da circulação de idéias e inovações como objeto privilegiado de toda história intelectual, propomos o uso da noção “representações da cidade” como chave para explorar a questão da circulação de idéias e cultura urbanística. Portanto, destaca-se para a reflexão as representações “dos que fazem” e “dos habitam” a cidade. É válido sublinhar que serão analisados também os cenários político-econômicos da elaboração dos planos, concordando-se com Burke quanto à validade de um “gênero híbrido”, de uma história cultural mais consistente e sensível às estruturas políticas e econômicas, que não perca o contato com “as superfícies duras da vida”.⁸¹

Partir das representações dos que “fazem” e dos que “habitam” a cidade não significa situar-nos nos extremos, mas no entrecruzamento dos discursos e representações urbanas que permitirão caracterizar o urbanismo moderno em Rio de Janeiro e Havana em sua especificidade e contradições. Acreditamos que a amplitude e diversidade do enfoque são especialmente necessárias para abranger, da maneira mais integral possível, o objeto que está em investigação, que não é apenas o

urbanismo técnico, mas a circulação e apropriação de uma cultura urbanística e a formação da urbanidade.

Esta abordagem permitirá também o desenvolvimento de uma aproximação que explore as sutilezas das interações e os estreitos vínculos entre os diversos elementos que compõem a cultura, como pontos privilegiados para identificar o investimento de sentido. Pois retomando Febvre, é preciso explicar justamente esse “espírito do tempo” discutindo as várias relações entre a obra e seu criador, entre a obra e seu tempo e entre as diferentes obras do mesmo tempo.

Partimos do posicionamento crítico frente à noção de influência e da consideração do urbanismo como disciplina que não pode ser reduzida aos seus meros conteúdos técnicos, que deve ser entendida como um capítulo do leque geral que caracteriza a cultura urbana num dado momento espaço-temporal. Nessa perspectiva, considerando que a obra já não vale mais por si só, que é preciso pensar sua relação com outras obras e o processo de sua produção que remete à historicidade das práticas, seus autores e seu tempo, optamos pela adoção de uma metodologia de análise mais amplas que permita pensá-las dentro do clima cultural em que foram produzidas. Nesse sentido, focalizando mais as idéias que as transformações das cidades, acreditamos que os mitos e imaginários que mobilizaram a evolução cultural e urbana destas urbes, em especial, o mito da modernidade que movimentou os sonhos, práticas e comportamentos da sociedade neste momento do

⁸¹ BURKE, P., 2005, p. 148.

século XX, rastreados a partir das diversas "representações da cidade", poderão ser tão reveladores como as disposições oficiais.

Quando partimos das "representações da cidade" dos produtores e dos consumidores do espaço é evidente que estamos lidando com diferentes percepções do urbano. Neste sentido, Pesavento aponta duas técnicas de inteligibilidade das quais os historiadores se valem, simultaneamente, para revelar significados: as técnicas de montagem por superposição e por contraste. Ao trabalhar desta forma trata-se de resgatar indícios, de fazer emergir do contraste e do paradoxo, as diversas representações do urbano que operam como "valor de sintoma de uma época", ou seja, de através do cruzamento de imagens contrárias, obter a revelação da coerência de sentido de uma época, contextualizando e opondo imagens e discursos antitéticos, na busca de significados e correspondências. Seguindo a estratégia de montagem por choque contrastivo, é possível por frente a frente representações da cidade que celebram o imaginário dos "consumidores do espaço" frente às dos "produtores do espaço", e revelar uma outra constelação de significados.

A técnica de inteligibilidade por superposição seria o processo metodológico através do qual o historiador iria justapondo, personagens, imagens, discursos, eventos, performances "reais" ou "imaginárias" do espaço urbano, aproximando uma contextualização ou referencial de circunstâncias ou ainda o quadro de contingências que

demarca a situação a ser analisada.⁸² A alternativa da abordagem cultural se encaminha assim, no sentido de reconstruir uma nova interpretação, onde um primeiro passo seria o entendimento de que a cultura poderia ocupar este lugar de instância mais central e globalizante que orienta o olhar sobre o real. Postula-se a um novo olhar que pretende conquistar para a história a experiência da complexidade do meio urbano, onde a tarefa do historiador seria atingir a inteligibilidade usando o conceito de representações como instrumento para interrogar o mundo, garantindo sua inserção como noção central para uma nova epísteme para a história.⁸³ Concluímos, junto com Almandoz que, com sua busca de novos métodos, fontes e estilos de escritas, nos que a cidade como manifestação espacial e cultural e o urbanismo em tanto disciplina ainda emergente se entrecruzam com diversas formações discursivas, a história cultural urbana ajuda a construir esse já referido espaço foucaultiano de aparente "dispersão epistemológica", do que parece surgir, no entanto, uma história urbana de bases mais amplas, sólidas e ricas.⁸⁴

⁸² PESAVENTO, S. J., 1995, p. 12-15.

⁸³ PESAVENTO, S. J., 1995, p. 3, 12.

⁸⁴ ALMANDOZ, A., 2005, p. 16.

PARTE II – Última fase dos CIAM (1950-59): condições culturais e “discussões transgressoras” de ruptura.

Preâmbulo

Nesta segunda parte do Capítulo teórico-metodológico discutem-se questões teóricas relativas ao contexto urbanístico dos anos 1950 e 1960 no qual se inserem o Plano Doxiadis para a Guanabara e o Plano Sert para Havana. Num primeiro momento discutem-se questões gerais a respeito das definições do que vem a ser Movimento Moderno, planejamento urbano e desenho urbano para definir o modo como estes termos serão utilizados neste trabalho. Num segundo momento se apresenta uma análise dos CIAM que tem por objetivo estabelecer as condições culturais e intelectuais que caracterizam o cenário do segundo pós-guerra. Analisam-se as relações CIAM – USA – América Latina, seguindo as mudanças ocorridas nos CIAM nos anos 1950 quando seus principais líderes se trasladam da Europa para os Estados Unidos, a partir de onde continuam a difundir suas idéias na América Latina através da formação de núcleos CIAM na região e da elaboração de projetos. Numa terceira parte definem-se os parâmetros analíticos a partir dos quais serão analisados os Planos a partir do que identificamos como “discussões transgressoras” que caracterizaram o CIAM nos anos 1950 marcados pela introdução de novos temas e problemas que levaram a crise da unidade do discurso dos CIAM.

1.2. Definições

1.2.1. Planejamento urbano e desenho urbano: duas práticas urbanísticas do século XX

Estudar a teoria urbanística do Movimento Moderno, assim como as teorias da cidade moderna que surgem do movimento de crítica ao CIAM, especificamente as teorias da Ekistics e o Urban Design, colocam a necessidade de tentar estabelecer uma distinção entre alguns termos que virão a tona ao longo da discussão: urbanismo, planejamento urbano, desenho urbano; assim como também requer o esboço do contexto urbanístico internacional em que se inserem.

Muitas vezes resulta complexa a tarefa de tentar estabelecer distinções devido à diversidade de enfoques que tem caracterizado a teoria e a prática urbanística ao longo do tempo, assim como devido à complexidade do objeto em questão, a cidade; sem desconsiderar a diversidade de etimologias em diferentes línguas. Não cabe aqui uma análise exaustiva da história destas noções, pretende-se apenas, estabelecer o modo como estes termos serão considerados no trabalho.

Um dos principais problemas da teoria da arquitetura e do urbanismo é a definição do que são arquitetura e urbanismo em questão como disciplinas específicas. Do lado da arquitetura, comumente entendida como arte, ciência y técnica, existe uma diversidade de definições (aquelas que põem ênfase em seu aspecto intelectual e a consideram

uma ciência, “ciência da construção”, as que destacam seu papel artístico e a definem como “a arte de construir”, “a arte de criar espaços”, as que a identificam como objeto “a arquitetura como obra de arte”, entre outras). Isto põe em evidência o fato de que não existe uma definição universal ou geral do que é a arquitetura, senão que existem diversas definições ao longo do tempo, relacionadas a diversos discursos teóricos e práticas arquitetônicas e são, portanto, estabelecidas historicamente.

No que se refere ao urbanismo existe também uma diversidade de definições. O termo “urbanismo” surgiu nas primeiras décadas do século XX, justo antes da eclosão da primeira guerra mundial, relacionado ao fato de que, entre 1900 e 1910, a cidade se transformou em um objeto global de saber e intervenção, especialmente nos países industrializados. Nesse momento de institucionalização surgiram várias expressões para identificar a nova disciplina de criação e ordenação das cidades nos principais países em processo de industrialização de então (urbanisme na França, urban planning, town planning, city planning na Inglaterra e Estados Unidos). Esta é uma das razões que caracteriza a dificuldade atual em estabelecer uma definição precisa do que seja urbanismo e planejamento urbano, termos que comumente se confundem ou se usam com limites pouco claros.

A palavra urbanismo, do latim urb(i) (cidade) e -ismo (teoria, doutrina), remonta a 1910⁸⁵. Como aponta Choay este termo deve ser definido, pois está carregado de ambigüidades, devido a que, absorvido pela linguagem corrente, designa tanto os trabalhos do gênio civil quanto os planos de cidades ou as formas urbanas características de cada época⁸⁶. Nesse sentido, a autora define o que considera sua acepção original:

*“Este neologismo corresponde ao surgimento de uma realidade nova: pelos fins do século XIX, a expansão da sociedade industrial dá origem a uma disciplina que se diferencia das artes urbanas anteriores por seu caráter reflexivo e crítico, e por sua pretensão científica (...) o urbanismo quer resolver um problema (o planejamento da cidade maquinista) que foi colocado bem antes de sua criação, a partir das primeiras décadas do século XIX, quando a sociedade industrial começava a tomar consciência de si e a questionar suas realizações.”*⁸⁷

Partindo dessa conceituação, neste trabalho se empregará o termo **urbanismo** para referir a disciplina de modo geral, cuja história remete a antiguidade, mas que veio a ser institucionalizada em inícios do século XX. Ou seja, a disciplina dedicada ao estudo do fenômeno urbano em suas várias dimensões e constituída a partir do conjunto de teorias urbanísticas produzidas ao longo da história, relacionadas a práticas urbanísticas. O **planejamento urbano** e o **desenho urbano** serão entendidos como dois modos de atuação no espaço urbano, ou

⁸⁵ CHOAY, F., 2002, p. 2.

⁸⁶ *Idem.*

⁸⁷ *Ibidem*, p. 2-3.

seja, como dois tipos de práticas urbanísticas que marcaram a prática profissional nos séculos XIX e XX e que fazem parte da história da disciplina.

Apesar de que o urbanismo como profissão e disciplina autônoma existe há apenas um século aproximadamente, a ação consciente de criação e ordenação de abrigos, de espaços de vida, vilas, povoados e cidades tem acompanhado a história da humanidade, pois a criação de cidades é uma ação humana, como diria Le Corbusier: “É o domínio do homem sobre a natureza. É uma ação humana contra a natureza, (...) É uma criação”.⁸⁸ Daí que, apesar de ser uma disciplina recente, a história e teoria do urbanismo remete à Antigüidade⁸⁹.

1.2.1.1. O planejamento urbano, um movimento internacional vinculado ao desenvolvimento do mundo industrializado

As noções de urbanismo e **planejamento urbano** se confundem comumente devido a que o que o surgimento do termo urbanismo

⁸⁸ LE CORBUSIER, 2000, p. VII.

⁸⁹ A quadrícula hipodâmica do grego Hippodamus (407 a.c.), estabelecida em seu projeto para a cidade de Miletus, constitui um dos primeiros exemplos no quadro do pensamento urbanístico da história do urbanismo da civilização ocidental. De igual forma, o aporte da prática dos romanos de suas regras e princípios específicos para a criação e ordenação das cidades – estabelecidas com motivações militares de controle e domínio –; é sem dúvidas um capítulo fundamental da história do urbanismo; como também o foram as formulações de “cidades ideais” da Renascença, entre outros aportes.

coincidiu com o início do “movimento planejador”. Como apontou Peter Hall: “Quase exatamente em 1900, numa reação aos horrores da cidade encortçada do século XIX, punha-se o relógio da história do planejamento a tiquetaquear”⁹⁰. O movimento do planejamento urbano surgia, portanto, atrelado ao processo de suburbanização, de dispersão e desconcentração urbana que era evidente em grandes cidades européias como Londres, Paris ou Berlim; assim como também em cidades norte-americanas como Nova York, Chicago, Boston. Em meados do século XIX, o motivo central do movimento de reforma eram as preocupações sociais e sanitárias, a necessidade de restaurar a moralidade e eliminar epidemias e doenças, assim como a difusão de idéias socialistas.

Os antecedentes do planejamento urbano remetem ao que se considera o primeiro “modelo global de configuração urbana”⁹¹ que surgira com a Reforma do Barão Hausmann (1853-59) e que transformou Paris nos tempos de Napoleão III no espelho em que as demais capitais começaram a se olhar. Com o Plano de Ensanche de Barcelona, em 1859 o engenheiro Idelfonso Cerdá se tornou o primeiro técnico a acometer o planejamento da extensão de uma cidade. Em finais do século XIX, agora nos Estados Unidos, o sucesso do projeto do arquiteto Daniel Burnham (1846-1912) para a sede da Exposição Colombiana de Chicago (1893) deu lugar à solicitação de um plano

⁹⁰ HALL, P., 2002, p. 57.

⁹¹ SEGRE, R., 1988, p.46.

global que estendesse o traçado monumental ao resto da cidade (White Chicago) e que foi a pedra inicial do movimento City Beautiful que teve suas origens na reconstrução haussmanniana de Paris.

Nas primeiras décadas do século XX os administradores de várias grandes cidades, tanto européias, latino-americanas, e de outras regiões, começaram a solicitar aos que se podem considerar como os primeiros “urbanistas”, planos urbanísticos que guiassem o futuro daquelas urbes. Datam de então, o plano de Griffin para Canberra, capital da Austrália (1911), de André Berard para Guayaquil (1906), os planos de Leon Jaussely para Barcelona (1905) e Ankara (1928), o plano para Dunkerke (1913) os planos de Jean-Claude Nicolas Forestier para Buenos Aires (1924) e Havana (1925-30), de Agache para o Rio de Janeiro (1926-30), os concursos dos planos de Paris (1922 e 1925), entre muitos outros.

Porém, como aponta Peter Hall, há duas grandes ortodoxias que caracterizaram o planejamento urbano nos primeiros cinquenta anos do século XX. A “cepa anarquista do planejamento que tão vigorosamente inspirara os primórdios do movimento da cidade-jardim e seu derivado, o planejamento regional”⁹²; e a ortodoxia corbusiana. Sublinhando a importância de entender Ebenezer Howard (1850-1928) como um visionário social e não apenas um planejador físico, Hall sublinha a

⁹² HALL, P., 2002, p. 287, 275.

importância da teoria da Cidade-Jardim de Howard⁹³ no desenvolvimento do planejamento regional nos Estados Unidos.

O planejamento regional nasceu, como assinala o autor, com Patrick Geddes (1854-1932) que foi uma fonte de inspiração para o grupo de planejadores fundadores da Regional Planning Association of América (RPAA) – criada por volta de março de 1923 por Lewis Mumford, Clarence Stein, Benton Mackaye e Charles Harris Whitaker, entre outros fundadores. Geddes foi a inspiração principal especialmente para Lewis Mumford, com quem se encontrara em Nova York em 1923 e que teve a brilhantes de fundir as idéias de Geddes às idéias intimamente correlatas da teoria da cidade-jardim de Ebenezer Howard. A alternativa do RPAA, redigida de mãos de Mumford, propunha a criação de cidades novas com auxílio estatal e a ampla reconstrução de áreas deterioradas. Os escritos de Mumford tiveram relevante importância ao espalhar as idéias defendidas pela RPAA por toda América e pelo resto do mundo, que tiveram influência sobre o New Deal de Franklin Delano Roosevelt da década de 1930; assim como sobre o planejamento de capitais européias nos anos 40 e 50.⁹⁴

A singular novidade de Geddes estava no fato de que tinha em mente o nível de toda uma região-município, o que era revolucionário quando,

⁹³ Publicada em 1898 sob o título *To-morrow: A peaceful Path to the Real Reform*, e reeditada em 1902 como *Garden Cities of To-morro*

⁹⁴ HALL, P., 2002, p. 185, 161.

como sublinha Hall, “muita gente ainda confundia planejamento urbano com City Beautiful”⁹⁵. Acreditava que o planejamento devia começar a partir do levantamento dos recursos de uma região natural, o levantamento devia preceder o plano. Na proposta da RPAA, o planejamento regional fornecia o arcabouço, e a cidade-jardim provia o “objetivo cívico”, como sede permanente da vida e cultura, urbana em suas vantagens, permanentemente rural em sua localização.⁹⁶

A experiência do Plano Regional de Nova York foi outro capítulo importante na história do planejamento urbano nos Estados Unidos e está associada à figura de Thomas Adams (1871-1940), um dos pais fundadores do planejamento urbano britânico – primeiro presidente do Town Planning Institute. Adams aceitou a proposta do ambicioso trabalho de elaboração de um plano para toda a região de Nova York e foi nomeado Diretor de Planos e Levantamentos em julho de 1923⁹⁷ (quatro meses após a fundação da RPAA). O Plano Regional de Nova York teve como um de seus instrumentos fundamentais o zoneamento e o uso de solos, instrumentos que permitiam uma distribuição e uso eficiente dos solos segundo as lógicas da economia capitalistas.

Outro exemplo importante foi a política New Deal de planejamento regional (1933-43) iniciada no governo de Franklin Delano Roosevelt,

⁹⁵ *Ibidem*, p. 171-173.

⁹⁶ *Ibidem*, p. 177.

⁹⁷ *Ibidem*, p. 182.

especialmente a Tennessee Valley Authority que representou a concretização das idéias mais radicais tanto da RPAA quanto dos regionalistas sulinos.⁹⁸ As propostas norte-americanas da RPAA se concretizaram também em solo britânico, nos Planos do Condado e da Grande Londres (1944) de Leslie Patrick Abercrombie, plano que Mumford considerou como “a forma madura do organismo do qual Garden Cities of Tomorrow fora o embrião”.⁹⁹

A outra grande ortodoxia do planejamento urbano foi forjada no meio intelectual parisiense dos anos 1920, liderada pelo suíço Charles-Éduard Jeanneret (1887-1965), que ficou conhecido pelo pseudônimo que assumira, Le Corbusier. Os princípios do urbanismo moderno que apregoava Le Corbusier começaram a ser desenvolvidos antes da fundação do CIAM (La Sarraz, 1928). Em suas propostas de La Ville Contemporaine (1922) – da qual deriva o esquema do Plano Voisin (1925) – e de La Ville Radieuse (1933) se condensam suas principais idéias, resumidas na Carta de Atenas, documento final do CIAM 4, dedicado à Cidade Funcional (Atenas, 1933). A partir dos anos 1930 e, sobretudo no segundo pós-guerra, em virtude da dificuldade de convencer a iniciativa privada de suas idéias, assim como também das dificuldades geradas mundo afora pela grande depressão de 1929, se deram as condições para a vinculação de suas idéias com o

⁹⁸ *Ibidem*, p. 182.

⁹⁹ *Ibidem*, p. 199.

planejamento centralizado governamental que viu no plano o instrumento ideal para a administração das cidades em crescimento.

As propostas de Le Corbusier, sobretudo as formulações de La Ville Radieuse, se alimentaram das idéias do planejamento soviético do grupo dos “urbanistas” dos anos 20, que queriam construir cidades novas em pleno campo – país que Le Corbusier visitara nessa mesma década. A partir desse contacto madura a idéia das cités linéaires industrielles que propunham o desenvolvimento de linhas contínuas de industrialização dispostas ao longo de corredores de trânsito, o que deixa em evidência o impacto das idéias do grupo soviético dos “desurbanistas” que Le Corbusier criticara duramente nos anos 1920.

As idéias corbusianas e do CIAM causaram, como diria Peter Hall, repercussões incalculáveis no planejamento urbano do século XX¹⁰⁰. As realizações urbanísticas assinadas pelo próprio Le Corbusier foram poucas. A Unité d’Habitation de Maseru (1947-52) e o complexo administrativo central de Chandigarh (1950s), a nova capital para o Punjab na Índia, constituem os exemplos mais concretos de fato construídos pelo mestre. Mas, a doutrina urbanística do Movimento Moderno forjada nas idéias do suíço-francês teve um impacto significativo no desenho de vários conjuntos habitacionais, universitários e urbanos mundo afora. Na Europa e nos Estados Unidos

¹⁰⁰ *Ibidem*, p. 241.

os princípios da arquitetura e urbanismo modernos foram a base, porém nem sempre bem implementada, que inspirou o desenho de numerosos conjuntos habitacionais e operações de reconstrução e recuperação urbana.

Na Inglaterra, ao fim da Segunda Guerra Mundial o governo iniciou uma forte campanha de recuperação de áreas encortiçadas e destruídas, com o apoio da iniciativa privada. O planejamento arrasa-quarteirão e a construção de edifícios de apartamentos de média e grande altura caracterizaram o esforço empreendido a partir de 1955 no programa derruba-cortiços iniciado pelo ministro Duncan Sandys¹⁰¹, que se estendeu por duas décadas. Entre 1964 e 1974 se construíram ao todo 384 altos edifícios de apartamentos que caracterizaram as urbanizações de Alton West em Roehampton, Park Hill no centro de Sheffield, de Glasgow, o conjunto Hulme de Manchester.

Nos Estados Unidos as idéias corbusianas tiveram reflexos nos programas habitacionais do movimento de urban renewal iniciados também no segundo pós-guerra, embora nem sempre caracterizadas por uma correta aplicação dos princípios pregados pelo CIAM devido à força exercida pelo interesses imobiliários em jogo. Particularmente, podem rastrear-se, segundo Hall, elementos das idéias do mestre na política habitacional e no programa de remodelação urbana (urban

renewal) que começou com a Lei de Habitação de 1949 que permitia a aplicação de subsídios federais na renovação de partes desgastadas das cidades, com preferência nas zonas residenciais¹⁰². Marcado também por uma política que se resumiu a um programa derruba-cortiços e a través do que foram chamadas “coalizões de urbanização” (empreendedores, corretores imobiliários, comerciantes com a ajuda do governo) através do urban renewal se realizaram várias recuperações de zonas residenciais em cidades como Filadélfia, Pittsburgh, Hartford, Boston, San Francisco, onde as áreas acometidas eram, na maior parte dos casos, setores de baixa renda e de populações negras próximas ao centro comercial¹⁰³.

Também pode rastrear-se o impacto dessas idéias nas remodelações urbanas e habitações populares que caracterizaram as atuações de Robert Moses em Nova York, Edward Logue em New Haven durante os anos 1950s e 1960s, entre outros exemplos que caracterizaram a ação realizadas com o apoio da Housing and Home Finance Agency. Foram estas operações que motivaram a reação dos moradores de áreas residenciais em várias cidades dos Estados Unidos, e em especial famosa reação de Jane Jacobs a jornalista de arquitetura do oeste de Greenwich Village que vivenciando as ações derruba-quarteirão de Moses, redigiu o que pode ser considerado como “um dos mais

¹⁰¹ *Ibidem*, p. 262.

¹⁰² *Ibidem*, p. 267.

¹⁰³ *Ibidem*, p. 268.

influentes livros da história do planejamento urbano do século XX”¹⁰⁴, *The Death and Life of Great American Cities* (1961).

O planejamento urbano baseado na ortodoxia corbusierana circulou também nos meios intelectuais e político-governamentais da América Latina, sendo a inspiração para vários projetos realizados numa época em que as políticas desenvolvimentistas caracterizaram a ação do Estado. Em Brasil, outro país em desenvolvimento ao igual que a Índia, se concretizou o exemplo mais acabado da circulação do ideário urbanístico dos CIAM com a onerosa construção da nova capital, Brasília. Em outros países latino-americanos, apesar de não haver nenhum exemplo implementado semelhante a Brasília, foram realizadas formulações urbanísticas importantes para a reorganização de várias capitais e grandes cidade, como foi o caso da serie de planos do Town Planning Associates. Seu impacto foi maior em prédios isolados e conjuntos urbanos como campus universitários e complexos habitacionais. No Rio de Janeiro são exemplos a Cidade Universitária na Ilha do Fundão e o conjunto do Pedregulho, entre muitos outros no Brasil e no resto da América Latina.

Com a difusão internacional das idéias dos arquitetos agregados no CIAM, o plano de larga escala para a reconstrução das cidades tornou-se um instrumento do urbanismo público ou oficial, sobretudo depois

¹⁰⁴ *Ibidem*, p. 270.

da Segunda Guerra Mundial. O Movimento Moderno partia do suposto estabelecido por Le Corbusier na obra de 1925, *Urbanisme*, de que a tarefa de planejar as cidades era uma questão de ordem técnica, e que se impunha que estes planos fossem realizados por arquitetos e urbanistas que seriam os especialistas ou experts com a preparação requerida para garantir a neutralidade política inerente ao trabalho científico.

Nas décadas de 1960 e 1970, após a dissolução do CIAM em Otterlo em 1959, evidenciou-se que a abstração da Cidade Funcional e do planejamento de larga escala defendido pelo CIAM, não respondia às necessidades das cidades existentes. Em grande parte em decorrência das críticas apontadas nos Estados Unidos, se tornou quase um consenso o fato de que as imposições do Movimento Moderno levavam à monotonia e não conseguiam replicar a vitalidade urbana e social das cidades não planejadas. Como reação àquele tipo de planejamento controlado o planejamento enfrentou novos desafios. Em lugar de tentar dar conta da eliminação da desordem e questões quantitativas, se impõe a necessidade de atender à diversidade social e econômica e aspectos muito mais qualitativos que quantitativos. Em lugar de separar os diferentes, agora a questão seria como juntar de forma adequada os diferentes.

Por outro lado, nos anos 1970 os problemas urbanos se agravaram. O continuo crescimento descontrolado das áreas metropolitanas, assim como a incapacidade de resolver os problemas habitacionais

vivenciados nas grandes cidades, sobretudo em países em desenvolvimento, onde continuam a expandir-se as favelas e villas misérias; levou a um novo questionamento sobre o planejamento urbano e a capacidade das agências de planejamento de resolver os desafios e contradições presentes, daí que o planejamento urbano passa por um momento de redefinição dos papéis e objetivos desta prática.

Um aspecto importante da mudança na prática do planejamento urbano nas últimas décadas é o fato de que, em lugar de ser uma tarefa centralizada que podia ser acometida por uma firma de arquitetos com apóio de um determinado governo, como era no modernismo; o planejamento urbano atualmente é multidisciplinar e realizado por agências governamentais de planejamento e se caracteriza, entre outros aspectos, pela negociação com outros atores do jogo urbano como o capital privado, as comunidades e os habitantes; tendo como um dos seus aspectos centrais resolver o conflito social através de ações e políticas com relação ao solo urbano.

Nesse contexto surgiram noções como o “planejamento urbano participativo”, baseado na tomada de decisões de forma democrática, a través de um processo em que o especialista tem como principal tarefa conduzir o plano, ou seja, chegar a uma solução de consenso entre os interesses dos atores envolvidos. Outra noção recente é a de “planejamento urbano estratégico”, proposta pelo espanhol Manuel Castells, tendo como base as teorias atuais sobre a nova rede de cidades

globais, a competição entre cidades, entre outros aspectos. Estas redefinições quanto à prática do planejamento urbano se manifestaram também na revisão da forma de elaboração de um plano diretor. Inicialmente, o plano diretor, plano piloto, plano mestre ou plano diretor, era um plano urbanístico de autoria de uma equipe que partindo da cidade existente, estabelecia a cidade possível para um futuro determinado. Mas, frente aos desafios atuais e as questões colocados pelo planejamento urbano participativo e estratégico, a gestão urbana surge como um elemento central para a viabilidade do planejamento das cidades do futuro.

1.2.1.2. O Desenho Urbano, uma alternativa frente à abstração do planejamento urbano

Como já foi mencionado, a noção de “urban design”, surgiu associada à criação do programa do mesmo nome lançado por J.L. Sert na Harvard Graduate School of Design, em 1956, tendo sido usada publicamente pela primeira vez em 1953 na palestra realizada por Sert em sua pose como Decano em Harvard¹⁰⁵. Esse mérito de Sert, enquanto criador do urban design, foi reconhecido na exibição realizada em Harvard em outubro de 2003, intitulada: “Josep Lluís Sert: the Architect of Urban

¹⁰⁵ MUMFORD, E., 2006, p. 11.

Design 1953-1969”¹⁰⁶. Como se analisa posteriormente no capítulo 6, a ideia do Urban Design dentro do programa da Harvard Graduate School of Design, introduz uma nova direção que tem raízes nos CIAM, mas que se diferencia desse corpo doutrinário pela tentativa de superar a abstração funcional e de ajustar os princípios a prática urbanística ao contexto completamente novo colocado pela suburbanização e perda de centralidade que caracterizou as cidades norte-americanas do segundo pós-guerra.

Daí a ênfase colocada na forma urbana, nas relações entre espaço edificado e espaço público e na retomada dos elementos artísticos, ou seja, daquela parte do urbanismo mais dedicada à forma física e ao conteúdo artístico. O urban design seria uma nova disciplina harmonizadora do conjunto, mas o que a diferenciaria seria sua crença nas cidades e na recuperação dos valores humanos e culturais.

O desenho urbano difundiu-se com maior incidência no urbanismo anglo-saxão. De fato, a paternidade de Sert, como criador do urban design, é reconhecida pelo Urban Design Group¹⁰⁷ com sede em Inglaterra, que constitui um dos exemplos mais importantes de continuação das ideias do urban design, para além da própria continuidade do programa ainda em curso em Harvard. O Urban Design

¹⁰⁶ O programa da exibição está disponível em: <http://conferences.gsd.harvard.edu/sert/print.html>

¹⁰⁷ Ver: <http://www.udg.org.uk> (p. 4).

Group – UDG foi fundado em 1978, quando Francis Tibbalds, Keith Ingham, Percy Johnson-Marshall, Kevin Eastham e outros se reuniram no encontro do RIBA intitulado “Architects in Planning”¹⁰⁸. Daí resultou a definição do grupo enquanto Urban Design Group sob subtítulo: “a forum for architects, landscape architects and designers in planning”¹⁰⁹, que permite ilustrar a incidência das ideias de Sert, particularmente quanto à integração num campo das diferentes especialidades em que se fracionou progressivamente o processo de criação do meio construído na primeira metade do século XX.

Como premissa central, o UDG defende que o desenho urbano não se limita ao trabalho de apenas uma profissão, daí que a realização de espaços bem sucedidos dependa da eliminação das barreiras profissionais e da colaboração entre os diferentes atores envolvidos¹¹⁰. O UDG conta com figuras consagradas da prática e da teoria da arquitetura e do urbanismo do século XX, que apadrinham o movimento através de sua participação nos consecutivos encontros anuais desde 1993: Richard Rogers (1993), Zaha Hadid (1994), Peter Hall (1998 e 2004), entre outros¹¹¹.

¹⁰⁸ *Ibidem*, p. 1.

¹⁰⁹ *Ibidem*, p. 2.

¹¹⁰ *Idem*.

¹¹¹ *Ibidem*, p. 3.

A definição do que vem a ser o desenho urbano, tem variado ao longo dos anos, como sublinha Eric Mumford¹¹². Mas, para os membros do UDG, o desenho urbano pode resumir-se como:

*“(...) o processo colaborativo e multidisciplinar de conformar o espaço física para a vida nas cidades; a arte de fazer lugares, de desenhar num contexto urbano. O desenho urbano envolve o desenho de edifícios, grupos de edifícios, espaços e paisagens, e o estabelecimento de estruturas e processos que facilitem o desenvolvimento bem-sucedido.”*¹¹³

Para Peter Buchanan, representa uma superação da abstração do planeamento e está associado ao esforço em tratar de retomada da cidade tradicional, através da incorporação dos elementos que a constituem e que definem seu sentido de ordem e de lugar, e que enriquecem a experiência urbana:

*“O desenho urbano refere-se a como capturar certas qualidades (qualidades que experimentamos, assim como também aquelas que vemos) que associamos com a cidade tradicional: um sentido de ordem, lugar, continuidade, riqueza da experiência, completude e pertença. O desenho urbano se situa em algum lugar entre as grandes abstrações do planeamento e as especificidades concretas da arquitetura (...)”*¹¹⁴

Na prática urbanística atual em Inglaterra, Wansborough e Mageean, em seu artigo *The Role of Urban Design in Cultural Regeneration*, defendem a importância de entender o desenho urbano como integral ao

¹¹² MUMFORD, E., 2000.

¹¹³ http://www.udg.org.uk/?section_id=8, (p. 4)

¹¹⁴ *Idem.*

processo de regeneração cultural, considerando que seus princípios mais importantes, como “o desenvolvimento da mistura de usos, os esquemas de melhoramento ambiental e, em particular, a arte pública, ajudam a expressar e desenvolver a cultura de uma área.”¹¹⁵

1.2.2. Movimento Moderno, uma noção construída

A noção de Movimento Moderno foi construída pelos críticos e historiadores que se dedicaram a consagrar e consolidar enquanto movimento de vanguarda de caráter unitário as tendências arquitetônicas e urbanísticas discutidas no âmbito dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna – CIAM¹¹⁶. A intenção de unificar princípios modernos de desenho e de consolidar um movimento de vanguarda foi formulada por Le Corbusier desde sua primeira proposta de organizar o debate em arquitetura, que deu lugar ao primeiro CIAM em La Sarraz em 1928. A este se seguiram, nos 26 anos seguintes, onze novos encontros, sendo o último conhecido como o CIAM’59 em referência ao ano de 1959, quando se fechou este ciclo com a dissolução definitiva do CIAM na reunião de Otterlo.

As três primeiras edições seguiram uma frequência estável de um congresso por ano, mas a partir do CIAM 4 os encontros não tiveram

¹¹⁵ WANSBOROUGH, M. e MAGGEAN, A., 2000, p. 181.

¹¹⁶ Congr ess Internationaux de Architecture Moderne.

uma frequência fixa, sendo o período de maior distanciamento os dez anos que separam o CIAM 5 (1937) do CIAM 6 (1947), resultado das dificuldades colocadas pela Segunda Guerra Mundial. Apesar disso, entre 1930 e 1960, os CIAM foram considerados como emblemáticos de uma linha de pensamento sólida, coerente e internacional que ia da análise da habitação às propostas sobre a cidade.

Estudos historiográficos como os desenvolvidos por Pevsner¹¹⁷, Giedion¹¹⁸ e Benévolo¹¹⁹ foram fundamentais no processo de consolidação teórica e historiográfica da idéia de Movimento Moderno e se caracterizaram pelo esforço em tentar recuperar os antecedentes deste movimento. No entanto, trabalhos desenvolvidos posteriormente, sobretudo depois de 1970, começaram a questionar a validade da idéia de Movimento Moderno. Estas análises chamaram a atenção às polêmicas no interior do CIAM – tanto no referente a graus de participação como à redação dos documentos e escolha de temas –,

¹¹⁷ PEVSNER, N. (1936). *Pioneers of modern movement from William Morris to Walter Gropius*. Nesta obra o foco foi a construção de uma genealogia que buscava as origens do movimento a partir do processo de racionalização das formas como resultado da adequação à produção industrial.

¹¹⁸ GIEDION, S. (1941). *Space, time and architecture. The growth of a new tradition*. Giedion também faz uma recuperação dos aspectos que contribuíram à inovação tecnológica inserindo a produção da arquitetura moderna no contexto da cidade industrial e aponta a Gropius e Le Corbusier como principais expoentes da vanguarda.

¹¹⁹ BENEVOLO, L. (1960). *Storia dell'architettura moderna*. Também insere a arquitetura moderna no contexto da cidade industrial moderna ressaltando os problemas sociais que poderiam ser solucionados através da nova arquitetura e os CIAM são colocados como o grande esforço de unificação em torno dessa arquitetura.

assim como à pluralidade de enfoques que caracterizaram as propostas dos principais arquitetos que entre 1920 e 1930 contribuíram à mudança de fundamentos que está na base da arquitetura moderna.

Desse processo de revisão crítica resulta um certo consenso entre alguns autores que consideram que em lugar de pensar-se em Movimento Moderno, seria mais apropriado referir-se a “movimentos”, considerando que não há uma posição única entre as obras e os arquitetos que participaram nos congressos. Charles Jencks¹²⁰ é um dos autores que colocou a necessidade do entendimento do Movimento Moderno não como linear e unitário, mas como a reunião de múltiplos movimentos, de diversas tendências muitas vezes dissimuladas. Frampton¹²¹ também questionou a unidade no interior do CIAM chamando a atenção às diferentes tendências internas e à força de determinados grupos e líderes em cada etapa do CIAM. Giorgio Ciucci¹²² chegou a indicar que a noção de “Movimento Moderno” em arquitetura é uma ficção historiográfica. Colocava em questão a idéia de que o CIAM representa-se o ponto de formação de um “Movimento Moderno”, e chamava a atenção à variedade de discursos que caracterizaram os primeiros congressos, assim como àqueles que foram

¹²⁰ JENCKS, C., 1973.

¹²¹ FRAMPTON, K., 1980.

¹²² CIUCCI, G., 1980.

excluídos. Auke Van Der Woud¹²³ deu continuidade a essa revisão crítica focando-se no CIAM depois de 1947 e na formação do Team 10, chegando a questionar a originalidade de muitas das idéias reclamadas e propagadas pelo CIAM quanto ao urbanismo.

Recentemente Jean-Louis Cohen também expressou sua reticência com relação à noção de Movimento Moderno, declarando-se como um “um não crente no Movimento Moderno”¹²⁴. O autor listou algumas das razões para explicitar sua posição, destacando três em especial. Em primeiro lugar, apontou a ampla extensão de estratégias radicais de desenho ao longo do século XX que vão além daquela que fundaram os “modernos”. Em segundo lugar, a multiplicidade de “movimentos” envolvidos no próprio modernismo e não considerados pelos historiadores modernos fundadores, que desenvolveram narrativas baseadas em exclusão em lugar de inclusão. E em terceiro lugar, a dimensão propagandística do “Movimento Moderno”, sublinhando que o slogan não foi cunhado por Nikolaus Pevsner em sua obra *Pioneers of the Modern Movement*, mas quarenta anos antes por Otto Wagner em *Moderne Architektur*¹²⁵.

¹²³ VAN DER WOULD, A., 1983.

¹²⁴ COHEN, J-L., 2000.

¹²⁵ WAGNER, O., 1896.

Estas posições de crítica à noção de Movimento Moderno caracterizam a produção historiográfica atual que focaliza aspectos diversos do CIAM. Não se pode negar que, apesar de não ter sido homogêneo, o CIAM representou um conjunto de manifestos, declarações e publicações que consolidaram um corpo de doutrinas e um discurso hegemônico e de circulação internacional que representou uma ruptura substancial com relação à tradição acadêmica, e que constituiu um referencial central para a arquitetura e o urbanismo modernos. Mas, a noção de Movimento Moderno como um discurso unitário foi construída pelos historiadores, assim como também foi defendida pelos principais líderes do CIAM. Resulta interessante observar que na obra *Urbanisme* (1925), Le Corbusier qualifica o urbanismo que depois iria caracterizar o Movimento Moderno, como “urbanismo moderno”:

*“(...) hoje podemos pensar em praticar urbanismo moderno, porque está na hora e porque uma paixão coletiva foi desencadeada pelas mais brutais necessidades e guiada por um alto sentimento de verdade. (...) O urbanismo moderno nasce com uma nova arquitetura. (...)”*¹²⁶

Esta posição de defesa da denominação de um urbanismo e uma arquitetura “modernos” evidencia-se na própria nomeação do CIAM: Congresso Internacional de Arquitetura Moderna. Também é visível, se observamos o contexto do Brasil, nas palavras de Lucio Costa que chamou a atenção à necessidade de uma clara distinção entre as

¹²⁶ LE CORBUSIER, 2000, p. VIII e X.

palavras “moderno” e “modernista”:

“Depois de uma coisa, vem outra; ser moderno é – conhecendo a fundo o passado – ser atual e prospectivo. Assim, cabe distinguir entre moderno e “modernista”, a fim de evitar designações inadequadas.(...)A arquitetura dita moderna, tanto aqui como alhures, resultou de um processo com raízes profundas, legítimas e, portanto, nada tem a ver com certas obras de feição afetada e equivocada – estas sim, “modernista”.¹²⁷

É visível nas colocações de Le Corbusier e Lúcio Costa um esforço por diferenciar o que seria uma atitude “modernista”, e o que seria uma posição “moderna”. Esta intencional distinção deixa transparecer uma clara pretensão de se distinguirem das propostas urbanísticas e arquitetônicas que vinham se desenvolvendo desde finais do século XIX que, apesar de ainda mostrarem fortes laços, sobretudo estéticos com a tradição Beaux-Arts, se identificavam dentro de um espírito modernista. De fato, como “urbanismo modernista” se identificam todas as transformações e propostas produzidas a respeito das cidades desde finais do século XIX e até os anos 60 – Haussmann, Howard, Burnham, Garnier, Sitte, Wagner, Le Corbusier, Wright, etc. –, que constituíram manifestações de pensamento e práticas modernistas:

“(...) O modernismo era “uma arte das cidades” (...) E foi, afinal, como reação à profunda crise de organização, do empobrecimento e da congestão urbanos que toda uma tendência de prática e pensamento modernista foi diretamente moldada (...) Há uma forte cadeia de conexões que vai da reformulação de Paris nos anos 1860 por Haussmann às propostas feitas por Ebenezer Howard (...), Daniel

¹²⁷ COSTA, L., 1991, p. 116.

Burnham (...), Garnier (...), Camilo Sitte e Otto Wagner (...), Le Corbusier (...), Frank Lloyd Wright (...), chegando aos esforços de renovação urbana em larga escala feitos nos anos 50 e 60 no espírito do alto modernismo.”¹²⁸

Portanto, o uso da palavra “moderno” pelos mestres do CIAM chamava a atenção à necessidade de despertar para uma nova época e os seus meios, que permitiam e exigiam uma nova arquitetura e urbanismo, liberto de suas ataduras com o passado. Estes se colocavam como contraponto a uma arquitetura e urbanismo que, embora usava as novas técnicas, não tinha dado o conseqüente passo que exigia a nova época, isto é, a criação racional da nova resposta estética. É esse o sentido da distinção do “urbanismo moderno” com relação às propostas que se acumulavam desde finais do século XIX.

1.2.2.1. Períodos e inflexões nos CIAM.

Em referência ao tema dos CIAM, consideramos também necessário, dentre as questões gerais, discutir o modo em que a seqüência de congressos têm sido periodizada nos estudos críticos e historiográficos. Como já foi colocado, a história dos 26 anos dos CIAM foi marcada pelo efeito das guerras mundiais. Os dez anos que distanciaram o CIAM 5 (Paris, 1937) do CIAM 6 (Bridgwater, 1947), foram resultado da dificuldade de se reunirem e organizarem durante os anos do

¹²⁸ HARVEY, D., 1992, p. 34.

segundo conflito. Esta grande divisão tem dado lugar à distinção entre o “CIAM de pré-guerra” – do CIAM 1 (1928) ao CIAM 5 (1937) – e o “CIAM de pós-guerra” – do CIAM 6 (1947) à dissolução (1959). A divisão pautada pelas guerras também tem caracterizado as análises sobre o “modernismo” enquanto movimento estético e artístico geral que emergiu em meados do século XIX e vai até aproximadamente os anos 1960 e 1970, quando começa o movimento de contestação e crítica que deu lugar à conceituação do suposto pós-modernismo. Esse é o elemento que define a periodização estabelecida por Harvey que aponta quatro momentos na história do modernismo: 1) primórdios do modernismo: antes da Paris de 1848; 2) formação: entre 1848 e 1914, entre os conflitos de Paris e a Primeira Guerra Mundial; 3) período "heróico": entre 1915 e 1945, no entre-guerras e; 4) o alto modernismo: após 1945, o modernismo do segundo pós-guerra.¹²⁹

Porém, para os historiadores que se dedicaram especificamente aos CIAM podem ser identificadas outras fases ou etapas atendendo a diferentes aspectos de sua história interna. Frampton¹³⁰ identificou três grandes fases nas atividades do CIAM partindo da identificação dos grupos, tendências e figuras de liderança em cada momento. A primeira fase, de 1928 a 1933, teria sido encabeçada pelo grupo alemão; a segunda, de 1933 a 1947, marcada pela liderança de Le Corbusier; e a

¹²⁹ HARVEY, D., 1992, p. 35.

¹³⁰ FRAMPTON, K., 1980.

terceira, a partir de 1947, caracterizou-se pela tendência de diluir a vocação original e foi marcada pela “geração do meio” – Sert, Rogers, Grupo MARS – e pela “geração jovem” que lidera os questionamentos das idéias iniciais.

Mais recentemente, Eric Mumford¹³¹ distinguiu quatro fases levando em consideração as inflexões teóricas que se observam não apenas nos congressos, como nas discussões que tiveram lugar nas reuniões internas de organização que antecederiam a realização dos congressos. Identifica uma primeira fase que vai de 1928 a 1930 marcada pela discussão a respeito da habitação, na qual se realizaram os três primeiros congressos internacionais¹³².

A segunda fase, focalizada no tema da “cidade funcional”, abrange o período entre 1931 e 1939, iniciado na reunião de organização do quarto congresso em Zurique (Fevereiro, 1931), onde se decidiu que o CIAM 4 seria dedicado ao tema da cidade funcional. Para além do CIAM 4 (no Cruzeiro SS Patris II no Mediterrâneo, 1933) e o CIAM 5 (Paris, 1937) sobre Habitação e Lazer; a segunda fase iria até 1939, abrangendo o esforço de difundir a idéia da cidade funcional nos

¹³¹ MUMFORD, E., 2000.

¹³² O CIAM 1 (La Sarraz, 1928) no qual a Declaração de La Sarraz estabeleceu o plano de ação para o debate em arquitetura moderna; o CIAM 2 (Frankfurt, 1929) dedicado ao tema *The Existenzminimum*; e o CIAM 3 (Bruselas, 1930) que focalizou a questão do lote racional.

Estados Unidos e as tentativas do CIRPAC – que reuniu-se em Julho de 1938 e Julho de 1939 – de organizar o sexto congresso sobre “aplicações práticas da cidade funcional”, frustradas em setembro de 1939 com o início da Segunda Guerra Mundial. A terceira fase, o “CIAM e o mundo de pós-guerra”, abrange o período entre 1939 e 1950. Esta é marcada pela publicação nos Estados Unidos da Carta de Atenas no livro *Can Our Cities Survive?*, organizado por José Luis Sert¹³³, assim como também pelo CIAM 6 (Bridgwater, 1947), o primeiro congresso de pós-guerra e o CIAM 7 (Bérgamo, 1949)¹³⁴.

A quarta fase da história do CIAM, “desde o “Heart of the City” até o fim do CIAM”¹³⁵, coincide com o último período e vai de 1950 a 1959 abrangendo os últimos quatro congressos que são marcados pela pressão por discutir novos temas e pela oposição da geração jovem. Fazem parte desta etapa o CIAM 8 (Hoddesdon, 1951) dedicado ao tema do “Coração da cidade”, o CIAM 9 (Aix-en-Provence, 1953) sobre a Carta do Habitat, o CIAM 10 (Dubrovnik, 1956) marcado pela formação do Team 10 e o último congresso, o CIAM’59 (Otterlo, 1959) que fecha definitivamente o ciclo iniciado em La Sarraz com a

¹³³ SERT, J. L. e CIAM., 1942.

¹³⁴ MUMFORD, E., 2000, p. 180. O CIAM 6, pela falta de acordo quanto ao tema, se decidiu que constituiria um “congresso preparatório” para o 7º CIAM e de restabelecimento de contato, já o CIAM 7, ainda marcado pela busca de consenso quanto ao tema, oficialmente dedicou-se ao tema “*planning (urbanisme) and aesthetics*”

¹³⁵ MUMFORD, E., 2000, p. 201.

dissolução dos CIAM. Das três periodizações antes expostas, as duas primeiras identificam uma última fase que vai de 1947 a 1959, já a periodização proposta por Eric Mumford se diferencia por considerar que a última fase se inicia com a preparação para o oitavo congresso sobre a questão do “Coração da cidade” (1951).

Consideramos a periodização proposta por Mumford mais apropriada, enquanto referencial, aos objetivos de nossa pesquisa, uma vez que se focaliza não nas figuras que dominaram certos períodos, como é o caso da proposta por Frampton, mas nas inflexões teóricas das discussões sobre urbanismo dentro dos CIAM. Portanto, é esta periodização que utilizaremos como base de referência para nosso trabalho, focalizando especialmente a última fase (1950-59), uma vez que, o foco da pesquisa, isto é, os planos produzidos para Rio de Janeiro e Havana entre 1955/65, estão associados ao contexto que caracterizou essa fase e ao período pós-CIAM.

1.2.2.2. CIAM e Estado na experiência da Modernidade: o “plano” como política pública “anti-crise”.

Como já foi mencionado, os planos elaborados para Rio de Janeiro e Havana pelos membros CIAM Doxiadis e Sert, respectivamente, foram iniciativas promovidas pelo Estado, isto é, fazem parte das políticas urbanísticas públicas. Nesse sentido, é preciso entender os CIAM

dentro do contexto do Modernismo e da Modernidade, considerando que as seqüências de idéias que marcaram o pensamento urbanístico desde finais do século XIX até os anos 1960, estão vinculadas ao “modernismo”¹³⁶, enquanto movimento estético relacionado com a experiência da “modernidade” – entendida partindo de que existem “outras modernidades”, assim como uma “modernidade moderna”¹³⁷.

A relação entre modernidade e Estado foi discutida por Boaventura de Sousa Santos, que considera como característica fundamental da modernidade o fato de que este se assentou em dois pilares fundamentais: o da “regulação”, marcado pela lógica do Estado; e o da “emancipação”, marcado pela lógica da racionalidade estético-expressiva das artes¹³⁸. De um lado, o Estado se situa dentro do

¹³⁶ Dicionário Eletrônico Houaiss da Língua Portuguesa. Versão Eletrônica 2001. Segundo a definição encontrada em dicionários sua rubrica na história da arte e literatura estabelece: “designação genérica de vários movimentos artísticos e literários (cubismo, dadaísmo etc.), surgidos no fim do século XIX e no XX, que buscaram examinar e desconstruir os sistemas estéticos da arte tradicional”.

¹³⁷ VAZ, H., *Apud*: CAMPOS, A., 2000, p. 18-19. “(...) Todo o período de cerca de vinte e seis séculos, vivido pela civilização ocidental desde o surgimento da filosofia como forma particular de pensamento, de utilização e valorização da razão demonstrativa, passa a ser visto como um longo ciclo composto por uma “linhagem de modernidades” (...). Nesse sentido, estabelece duas importantes fases no grande ciclo da modernidade, uma primeira que vai até o século XVII marcada pela “solução teológica”¹³⁷, e outra posterior, em que essa solução foi rompida, identificada como a “modernidade moderna”.

¹³⁸ SANTOS, B. de S., 2001, p. 50. “O paradigma da modernidade (...) Assenta em dois pilares, o da regulação e o da emancipação, cada um constituído por três princípios ou lógicas. O pilar da regulação é constituído pelo princípio do Estado, formulado especialmente por Hobbes, pelo princípio do mercado, desenvolvido sobretudo por Locke e por Adam Smith, e pelo princípio da comunidade, que domina toda a teoria social e política de Rosseau. (...) O pilar da emancipação é constituído pelas três lógicas de racionalidade definidas por Weber; a

paradigma da modernidade como um dos princípios centrais do pilar da regulação e, do outro, os movimentos de vanguarda e, portanto, o “modernismo” se vincula à modernidade dentro da lógica da racionalidade estético-expressiva, como o autor sublinha:

*“(...) Quanto à racionalidade estético-expressiva, os movimentos vanguardistas do início deste século (futurismo, surrealismo, dadaísmo, construtivismo russo, “proletkult”, etc.) são expressões eloqüentes da colonização da arte pela idéia de emancipação científica e tecnológica da sociedade.”*¹³⁹

O equilíbrio entre os pilares da regulação e da emancipação começou a entrar em crise em meados do século XIX no momento em que emerge o “modernismo” como movimento de vanguarda; crise que esteve relacionada, na opinião de Lewis Mumford, com a intensificação da descrença na idéia de que progresso mecânico e científico garantiria progresso humano paralelo, o que caracteriza a terceira fase de desenvolvimento da “idéia de progresso”¹⁴⁰. Santos, identifica também o cenário em torno de meados do século XIX como momento em que

racionalidade estético-expressiva das artes e da literatura, a racionalidade cognitivo-instrumental da ciência e da tecnologia e a racionalidade moral-prática da ética e do direito.”

¹³⁹ SANTOS, B. de S., 2001, p. 51-52.

¹⁴⁰ MUMFORD, L., 1967, p. 198. A idéia de progresso passou desde seus primórdios no século XVII por três momentos importantes de desenvolvimento: 1) no século XVII, foi ainda marcada pela primazia das crenças divinas do Céu na Terra difundidas pela Igreja; 2) no século XVIII e primeira metade do XIX, emergiu com força pela devoção e crença no gênio humano e em sua capacidade de inovar, assim como pela crença, impregnada pelo otimismo do Iluminismo, do progresso contínuo e inevitável e; 3) em meados e finais do século XIX, foi marcada pelo início de sua crise, em muito, pela intensificação da descrença na idéia de que o progresso mecânico e científico garantiria o progresso humano paralelo.

começou a manifestar-se uma crise do paradigma da modernidade relacionada com a emergência do capitalismo que fez acirrar a tensão entre regulação e emancipação ¹⁴¹. Em sua análise sobre o modernismo como movimento artístico-intelectual geral, Harvey confirma que, como conseqüência do efeito colocado pela expansão da sociedade capitalista, a partir da Segunda Guerra Mundial a característica mais forte do modernismo foi a articulação entre as diversas esferas artísticas com os centros de poder, isto é, com os governos, o establishment, como o autor explicita:

“(...) o modernismo “universal” ou “alto” modernismo que conseguiu hegemonia depois de 1945 exibiu uma relação muito mais confortável com os centros de poder dominante da sociedade (...).A arte, a arquitetura, a literatura, etc. do alto modernismo tornaram-se artes e práticas do establishment de uma sociedade em que uma versão capitalista corporativa do projeto iluminista de desenvolvimento para progresso e emancipação humana assumira o papel de dominante político-econômica.” ¹⁴²

De fato, após a Segunda Guerra Mundial, apesar de que o mito da máquina ainda persistia na base da doutrina dos CIAM, este perdeu a cena protagônica e, em seu lugar, se abriu passo à burocratização e à expansão da visão desenvolvimentista dentro dos CIAM. Esta nova fase foi impulsionada, em grande parte, pela expansão do modelo de progresso do capitalismo norte-americano, associado à idéia de um

¹⁴¹ SANTOS, B. de S., 2001, p. 15 e 42.

¹⁴² HARVEY, David. *Opus Cit.*, p. 33, 42.

planejamento moderno. Esse ponto é crucial para o entendimento dos CIAM do segundo pós-guerra e sua relação com os Estados Unidos e com os governos locais e entidades internacionais. No segundo pós-guerra, a necessidade de agilizar a reconstrução das cidades destruídas evidenciou a urgência de um modelo de planejamento urbano moderno, questão que se tornou uma das principais bandeiras das políticas defendidas pelos governantes, ou seja, pelo Estado. Esse foi um contexto ideal para a expansão das concepções e pontos de vista quanto ao planejamento urbano dos membros dos CIAM, que viram a possibilidade de abrir as portas à expansão de um modelo coerente e universal de arquitetura e urbanismo para um mundo planificado.

No entre-guerras e, sobretudo, nos anos 1930, os líderes dos CIAM consolidaram os pontos principais de sua doutrina urbanística com a Carta de Atenas (1933) e o modelo da Cidade Funcional (1937), chegando à produção definitiva de um “discurso hegemônico” – embora não homogêneo – baseado na racionalidade e na eficiência. A situação vivenciada no segundo pós-guerra favoreceu a expansão dessa doutrina, que partia do postulado universal de que o mundo poderia ter uma expressão coerente, uma forma baseada em princípios universais.

Nesse momento, processou-se uma mudança de substancial significação na orientação dos arquitetos dos CIAM. Vislumbrando a possibilidade de tornar-se uma teoria arquitetônico-urbanística hegemônica, o que tinha sido desde sempre a ambição do grupo,

concentraram-se na necessidade de transformar seu potencial e seu caráter de “vanguardas” na direção da constituição de um grupo de “experts”. Estes, em sua condição de especialistas altamente treinados e qualificados, orientar-se-iam no sentido de servir aos propósitos da reconstrução, que ocupava os maiores esforços das sociedades das grandes nações do mundo desenvolvido, assim como aos esforços de desenvolvimento das nações do Terceiro Mundo, questão que emerge no contexto do segundo pós-guerra.

O urbanismo surgia como uma necessidade iminente para muitas cidades do mundo, desenvolvidas ou não, e constituiu-se uma ferramenta central nas intervenções do Estado e, portanto, nas políticas públicas tanto de organismos nacionais, como internacionais. Esse período foi marcado por uma série de medidas ou políticas “anti-crise”, nas quais, o urbanismo e os CIAM alcançaram uma posição privilegiada, quando as idéias do “plano” e do planejamento em larga escala passaram a ser acionadas pelo Estado, como Liernur sublinha:

“(...) junto à expansão e aceitação universal de políticas ativas anti-crise, a bandeira do “Plano” passou das mãos dos arquitetos de vanguarda às do Estado. Desse modo <<a função ideológica da arquitetura pareceu tornar-se supérflua, ou limitada a ocupar um rol de retaguarda ou de apoio marginal>>. (...) A aceitação universal dos conceitos e figuras da planificação, como resultado das políticas anti-crise, foi reforçada pela militarização determinada pela segunda guerra mundial. (...) Depois de sua quinta sessão realizada em Paris em 1937, os CIAM (...) tentaram abandonar a imagem de <<artistas>> revolucionários que tinham formado antes da guerra, para transformar-

*se em <<expertos>> confiáveis.”*¹⁴³

O foco na criação de mecanismos de planejamento eficientes e pragmáticos caracterizou os esforços dos CIAM no segundo pós-guerra. Evidencia disso foi a criação da “grelha CIAM”, apresentada em Bérghamo (1949), que representa a “quimera de uma metodologia universal”¹⁴⁴ e pretendia ser uma ferramenta de “pensamento” e de “exibição”, um método de exposição visual de informação que facilitasse a tarefa do planejamento urbano, o mais crucial dos problemas dos CIAM na época, como diria o próprio Le Corbusier¹⁴⁵.

Além das reorientações que esse interesse motivou em termos do corpo teórico do CIAM, também influenciou as articulações políticas e sociais do movimento. O esforço dos CIAM em validar sua ideologia e procedimentos, como racionalmente formulados e de validade universal, passava por uma ênfase em difundir suas teorias entre os “tomadores de decisão”, isto é, os Estados, tanto da Europa, como dos Estados Unidos. Esta intenção, como assinala Liernur, é muito clara em um memorando proposto por Richard Neutra e preparado por Paul Lester Wiener, que

¹⁴³ LIERNUR, J.F., 2004, p. 18.

¹⁴⁴ MERLIN, P. e CHOAY, F. (dir.), 1988.

¹⁴⁵ LE CORBUSIER, 1952. p. 172. “Ela pode ajudar a ordenar o pensamento mais rápido ou com grande precisão... (...) Quando estamos de frente a um problema atual de planejamento urbano, a massa de material é muito complicada. Temos que botar isto em ordem, e por isso procedemos a construir uma arquitetura mental em meio do caos. (...) Estão em presença de uma tentativa de fazer o planejamento urbano o presente de uma vara de medição – de fato uma metrologia (ciência da medição).”

era então genro do Secretário de Estado, onde se lê:

*“(…) é necessário que os governos estrangeiros responsáveis pela reconstrução da Europa, reconheçam e aceitem as idéias, desenhos, etc., dos CIAMs. Os arquitetos e planejadores são desconhecidos para aqueles líderes políticos que tem um papel decisivo. Por isso é necessário um grupo de patrocinadores importantes. Proponho que seja confeccionada uma lista de governantes americanos e estrangeiros. Se necessitam membros além do grupo original. Planejadores, sociólogos, engenheiros, deveriam associar-se ou converter-se em membros regulares.”*¹⁴⁶

A conjuntura socioeconômica do contexto da Segunda Guerra e pós-guerra favoreceu a difusão do modelo de cidade e de planejamento dos CIAM. Imediatamente após o segundo conflito houve uma aceleração que se concentrou na industrialização da produção habitacional. Neste contexto, os códigos da arquitetura e do urbanismo modernos assumiram a supremacia frente aos governos pela facilidade técnica e operativa que ofereciam para a construção rápida, econômica e em larga escala e também porque a modernidade das novas formas urbanas trazia a perspectiva positiva de uma nova era, depois do pesadelo e destruição da guerra – tanto em termos ambientais (oferecendo ar, sol e verde para todos), como em termos psicológico (alegoria ao novo), favoreciam a recuperação do traumatismo da guerra.

¹⁴⁶ LIERNUR, Jorge Francisco. *Opus. Cit.*, p. 19-20.

1.3. CIAM, Estados Unidos e América Latina: condições culturais do diálogo nos anos 1950.

1.3.1. A articulação dos CIAM na América Latina no segundo pós-guerra: americanização do grupo originalmente europeu.

As relações entre o CIAM e América Latina têm sido abordadas de forma dispersa ou periférica nos trabalhos focalizados nos CIAM. Nessa direção, pretendemos traçar o seguimento da formação dos grupos brasileiro e cubano que nos permita delinear o contexto profissional em que se produziu a contratação de Doxiadis e Sert. Consideramos que o estudo exige uma perspectiva latino-americana para poder distinguir os matizes dos diversos grupos nacionais e assim trazer a tona as condições intelectuais e culturais que caracterizaram os grupos brasileiro e cubano, preservando a dimensão do processo que atinge o continente como um todo. Interessa ressaltar as condições culturais em que se dá o contato, ou seja, o intercâmbio cultural para identificar os mecanismos de circulação de idéias.

Como assinala SEGRE¹⁴⁷, até mesmo as viagens de Le Corbusier ao continente receberam escassa importância em publicações como a Enciclopédia publicada no centenário de seu nascimento e nos recentes ensaios de Alexander Tzonis, William Curtis, Kenneth Frampton e

¹⁴⁷ SEGRE, R., 2006, p. 1.

Jean-Louis Cohen¹⁴⁸ onde resultou minimizada a experiência latino-americana – o autor destaca o trabalho empreendido por autores do cone sul, a respeito das viagens de Le Corbusier à região¹⁴⁹.

O primeiro contato dos CIAM com América Latina se produziu em 1929 quando, paralelamente à realização do CIAM 2 (Frankfurt: The Existenzminimum), Le Corbusier empreendeu sua primeira viagem a América do Sul, onde permaneceu quase por três meses, visitando Brasil, Argentina e Uruguai – viagem documentada em sua obra *Précision sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme*¹⁵⁰. No entanto, a integração dos arquitetos latino-americanos à estrutura dos CIAM foi precedida pela incorporação de dois norte-americanos de origem européia, Neutra e Lönngberg-Holm, que já fazem parte da lista da estrutura da organização no livro que resultou do CIAM 2¹⁵¹. Assim, Estados Unidos foi o primeiro país americano representado no CIAM.

Brasil foi um dos primeiros países latino-americanos a ter sua representação aceita pelos líderes dos CIAM. A posterior formação do grupo brasileiro teve sua gênese nos contactos estabelecidos por Le Corbusier em suas viagens de 1929 e 1936. Na primeira visita em 1929,

¹⁴⁸ TZONIS, A., 2001; CURTIS, W.J.R., 1987 e 2005; FRAMTON, K., 2001; COHEN, J.-L., 2004.

¹⁴⁹ BARDI, P. M., 1984; PEREIRA DA SILVA, M. C. et. al., 1987; PÉREZ OYARZÚN, F., 1991; TSIOMIS, Y. (Edit.), 1998.

¹⁵⁰ LE CORBUSIER, 1930.

¹⁵¹ MUMFORD, E., 2000, p. 42.

Le Corbusier indicou o arquiteto de origem européia Gregori I. Warchavchik (1896-1972), de São Paulo, como representante do CIAM Brasileiro¹⁵², a quem, no ano seguinte, foi encarregada a formação do “grupo sul-americano”, idéia que não teve sucesso. Em 1937, como resultado da segunda visita de Le Corbusier em 1936¹⁵³, Lúcio Costa foi aceito como delegado do Brasil e se recomendou a organização do grupo local, tendo em vista que o grupo carioca encontrava-se bem articulado. Assim, na publicação que resultou do CIAM 5 (1937) ao se listarem os delegados dos 23 grupos nacionais, aparecem pela primeira vez Warchavchik e Lúcio Costa do Brasil¹⁵⁴ – embora não assistiram ao congresso –, tornando-se os primeiros latino-americanos na lista oficial.

Apesar de existirem contatos entre os CIAM e os arquitetos brasileiros desde finais dos anos 1920, a constituição oficial do “grupo CIAM Brasil” somente aconteceu em 1945 e a partir do núcleo dos CIAM nos Estados Unidos formado por Sert, Giedion, Neutra e Lönngberg-Holm. A formação oficial do grupo respondia ao convite feito por Giedion que em 1944 escreveu a Oscar Niemeyer desde os Estados Unidos, comunicando a formação da associação temporária do CIAM Chapter

¹⁵² MUMFORD, E., 2000, p. 104.

¹⁵³ Quando foi convidado por Lúcio Costa como consultor junto aos jovens arquitetos cariocas no projeto do Ministério de Educação e Saúde (MES) e na Cidade Universitária. O grupo incluía a Lúcio Costa, Oscar Niemeyer, Affonso E. Reidy, Carlos Leão, Jorge Moreira e Ernani Vasconcellos.

¹⁵⁴ MUMFORD, E., 2000, p. 110-111.

for Relief and Poswar Planning, presidida por Richard Neutra, e convidando-o a somar-se a ela através da formação do grupo brasileiro¹⁵⁵.

Na carta que Niemeyer, então Presidente do grupo, envia a Giedion informando a formação do grupo, se explicita a estrutura do grupo e se listam alfabeticamente os arquitetos membros brasileiros¹⁵⁶: Na missiva, Niemeyer expressa a Giedion seu desejo de manter fortes vínculos com o “grupo CIAM New York”, sendo que a carta com papel timbrado do CIAM inscrevia o “grupo CIAM Brasileiro” no “Setor de Assistência e Planejamento para o Após Guerra, DF”, isto é, no “Chapter for Relief and Post War Planing Inc”.

O convite de Giedion se estendeu em inícios de 1945 a outros arquitetos latino-americanos, incluindo o cubano Emilio Junco III (Grupo ATEC), assim como Acosta, Germán Rodríguez Arias (Chile), Amos Salvador (Venezuela) e Warchavchik (Brasil).¹⁵⁷ No caso de Cuba, a relação com os líderes CIAM foi posterior ao caso brasileiro. O país estava representado pelo grupo ATEC (Agrupación Tectónica de

¹⁵⁵ BALLENT, A., 1995, p. 18-19.

¹⁵⁶ MUMFORD, E., 2000., p. 161. Presidente: Oscar Niemeyer Soares; Vice-presidente: Alcides Rocha Miranda; Secretário-Tesoureiro: José Theodulo da Silva; Conselho Diretor: Affonso E. Reidy, Álvaro Vital Brazil, Aníbal Melo Pinto, Carlos Leão, Carlos Ferreira, Fernando Saturnino de Brito, Helio Uchôa Cavalcanti, Hermínio Andrade Silva, Henrique Mindlin, João Cavalcanti Bastos Melo, Jorge Machado Moreira, Jorge Ferreira, José Souza Reis, Lucio Costa, Marcelo Roberto, Milton Roberto, Paulo Camargo e Almeida.

¹⁵⁷ BALLENT, A., 1995, p. 19.

Expresión Contemporánea), cujo membro Eugenio Batista, foi aceito como delegado em 1949 assistindo a Bridgwater junto a Nicolás Arroyo. O grupo tinha se formado também a partir do contacto com um importante líder CIAM, desta vez o espanhol José Luis Sert, que em 1939, em uma breve estadia em Havana – em trânsito para seu exílio nos Estados Unidos – estabeleceu contacto com Eugenio Batista e um pequeno grupo de estudantes de arquitetura que criaram a filial cubana dos CIAM. O grupo ATEC, fundado em 1941, foi presidido por Eduardo Montouliou e contava com a participação de Eugenio Batista, Miguel Gastón, Nicolás Arroyo, Gabriela Menéndez, Manuel de Tapia Ruano, Beatriz Masó, Rita Gutierrez e outros¹⁵⁸, mas se apresentou publicamente em 1943, através de uma declaração de princípios baseada nos ideais dos CIAM¹⁵⁹.

Uma figura importante do grupo cubano, que se integrou ao movimento em 1942, foi o arquiteto e engenheiro civil Pedro Martínez Inclán que em 1950 apresentou no VII Congresso Pan-americano de Arquitetos, celebrado em Havana, o texto “Código de Urbanismo. Carta de Atenas – Carta de La Habana”. No mesmo propunha ajustes da Carta de Atenas às condições americanas e se auto-intitulava como uma “contribuição à promulgação da Carta de América”¹⁶⁰. Representou uma das primeiras

¹⁵⁸ SEGRE, R., 2003, p. 72.

¹⁵⁹ BATISTA, E. Carta a Giedion, 22 de enero de 1945. *Apud*: Ballent. A. 1995, p. 34.

¹⁶⁰ MARTINEZ INCLÁN, P., 1949.

traduções ao espanhol da Carta de Atenas¹⁶¹, originalmente escrita em francês, e a primeira que se difundiu no Caribe, interpretando criticamente o conteúdo do documento de 1933 e adaptando-o à realidade latino-americana¹⁶².

A formação do grupo cubano e do brasileiro foi posterior à formação do grupo Austral argentino. Em Argentina o processo teve algumas semelhanças com o brasileiro, pois a figura de Le Corbusier e o efeito de suas viagens a América do Sul foram determinantes para a gênese do grupo. O primeiro delegado argentino nos CIAM foi também um arquiteto de origem européia, neste caso Wladimiro Acosta, que em 1935, com o apóio de Neutra, escreveu a Giedion propondo a formação de um grupo argentino e informando sobre a organização do grupo com a integração de outras figuras interessadas nos CIAM¹⁶³. Mas, na época não chegou a constituir-se um grupo permanente. A formação do Grupo Austral ocorreu em 1939 sobre a liderança não de Acosta, mas dos jovens Juan Kurchan e Jorge Ferrari Hardoy que desde 1937 estavam em contacto próximo com Le Corbusier com o qual trabalharam em seu ateliê de Paris na elaboração do Plano Diretor de Buenos Aires (1938).

¹⁶¹ SEGRE, R., 2003, p. 77. Em 1946 se difunde em Santiago de Chile uma versão reduzida publicada em *Arquitectura y Construcción* y em 1957 se edita em Argentina a versão em espanhol com prólogo de Jean Giraudoux: *CIAM, Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna. La Carta de Atenas*. Buenos Aires: Contemporánea.

¹⁶² *Ibidem*, p. 67.

¹⁶³ BALLENT, A., 1995, p. 13-14.

Outro grupo importante da região foi o colombiano, que Sert qualificou como “o melhor depois de Brasil”¹⁶⁴. O capítulo “CIAM Colômbia”, cujo delegado chefe foi Jorge Gaitán, se estabeleceu em 1947 quando Le Corbusier, junto a Sert e Wiener começaram a desenvolver o Plano Diretor de Bogotá – entre 1947 e 1951 Le Corbusier visitou cinco vezes esta cidade¹⁶⁵.

Gaitán, que tinha sido aluno de Gropius em Harvard, de igual forma que os também colombianos Solano e Ortega y Burbano, foi aceito como membro dos CIAM em 1949. Outros grupos locais também começaram a se organizar no pós-guerra e foram incentivados por líderes dos CIAM que atuavam desde os Estados Unidos. Esse foi o caso do grupo chileno, liderado por Enrique Gebhard, que foi incentivado por Neutra em sua viagem de conferências à América Latina depois da Segunda Guerra, como enviado do Departamento de Estado norte-americano – encargo que se deveu a seu apóio à idéia de que os Estados Unidos devia liderar a reconstrução mundial¹⁶⁶.

Apesar de existirem contatos com os líderes CIAM desde 1929, a formação oficial dos grupos nacionais em América Latina se desenvolveu basicamente no contexto de pós-guerra e através da base

¹⁶⁴ MUNFORD, E., 2000, p. 211.

¹⁶⁵ SEGRE, R., 2003, p. 1

¹⁶⁶ BALLENT, A., 1995, p. 19-20.

de atividades estabelecidas desde os Estados Unidos. Igual é a situação quando se observa a participação de membros latino-americanos em congressos. Nos primeiros anos não assistiram membros latino-americanos aos encontros, somente após o CIAM 6 (Bridgwater, 1947), o primeiro de pós-guerra, é que se observa a participação de arquitetos da região, embora ainda seja a região menos representada (ver tabela 1.1. em Anexos).

Em Bridgwater se registra pela primeira vez a participação de latino-americanos reconhecidos oficialmente pelos CIAM: Jorge Ferrari Hardoy (Buenos Aires) e Jorge Vivanco (Tucumán), por Argentina, e Eugenio Batista e Nicolás Arroyo (ambos de Havana), por Cuba. No CIAM 7 (Bergamo, 1949) foi apresentado do Brasil, o Conjunto Pedregulho de Affonso E. Reidy, embora Reidy não participou do congresso apesar dos esforços de Giedion; e também foi apresentado o desenho para um distrito habitacional do Rio de Janeiro de Flavio Regis, arquiteto que participou neste congresso como delegado¹⁶⁷. Nesse mesmo congresso foi apresentado o Plano Diretor de Buenos Aires de 1938, e também o bairro residencial em Buenos Aires de Antonio Bonet – que participou do congresso – que foi desenhado em 1943 como parte do Plano de 1938¹⁶⁸. No CIAM 7 Sert e Wiener apresentaram seus planos para a Nova Cidade de Chimbote, Peru

¹⁶⁷ MUMFORD, E., 2000, p. 187, 193.

¹⁶⁸ *Ibidem*, p. 187, 196.

(1948), e Tumaco, Colômbia (1949), e dentre os projetos apresentados no CIAM 8 incluíram-se dois projetos para “cores” em Colômbia de Wiener e Sert, o projeto para Medellín (1949) e o de Bogotá com Le Corbusier (1947-51)– apresentado na mesma categoria do plano de Chandigarh: “core of a government center”.

No CIAM 8 cita-se a apresentação de um projeto cubano de Batista e Beale, que não foi incluído na publicação do referido congresso e dentre os participantes no CIAM 9 (Aix-en-Provence, 1953) consta Nicolás Quintana do grupo ATEC de Cuba, que também participou do CIAM 10 (Dubrovnik, 1956) como representante do ATEC¹⁶⁹. Porém, no CIAM 10 (Dubrovnik, 1956) não foi apresentado de nenhum painel de América Latina.

Pode-se dizer que os congressos mais importantes em termos da presença latino-americana tanto de membros efetivos, como de projetos da região, foram os de pós-guerra, especialmente os CIAM 6 (Bridgwater, 1947), 7 (Bergamo, 1949) e 8 (Hoddesdon, 1951). Vale destacar que em Bridgwater se decidiu a publicação da obra *A decade of new architecture*, finalmente publicada em 1951, onde se incorporou América (América Latina e os Estados Unidos) ao panorama da “nova arquitetura”. Um 40% dos projetos apresentados na obra foram

¹⁶⁹ *Ibidem*, p.. 208, 228, 248

exemplos estadunidenses, e América Latina foi representada por exemplos de Brasil, Argentina, Cuba e Colômbia¹⁷⁰. Brasil foi o país de maior presença na publicação, com destaque para obras em que Niemeyer era o autor ou um dos autores, como o Ministério de Educação (1936-1947), o Pavilhão Brasileiro na Feira de Nova Iorque (1939), o Hotel em Ouro Preto (1942) e o Teatro de Belo Horizonte. Sendo o cenário brasileiro completado com exemplos de Affonso Reidy e Rino Levi, M. & M. Roberto, Mindlin, Correa Lima, Vital & Marinho e Warchavchik.

No caso da arquitetura cubana foram incluídas apenas quatro obras, sem comentários. Várias obras enviadas pelos arquitetos cubanos não foram incluídas na publicação, o que se deve, segundo Ballent, ao esforço de Giedion para mostrar imagens onde não emergisse um convencional gosto americano, com escassos pontos de contato com a cultura européia¹⁷¹. Algo similar ocorreu, segundo a autora, quando Batista enviou o material demonstrativo da campanha que o grupo ATEC realizara em Cuba a favor da planificação: seu modelo, antes que as ações do CIAM, é a obra norte-americana, sobre o modelo da Tennessee Valley Authority¹⁷². Na verdade, Cuba foi um caso particular de proximidade aos CIAM que se produziu

¹⁷⁰ BALLENT, A., 1995, p. 26.

¹⁷¹ *Ibidem.*, p. 34.

¹⁷² BATISTA, E. S.d. *Tennessee Valley Authority, A. CIAM. Apud: BALLENT, A., 1995, p. 34.*

fundamentalmente a partir da cultura norte-americana.

São várias as questões que podem então, ser destacadas, visando caracterizar as condições culturais em que se dá o intercâmbio entre os CIAM e a América Latina, que como foi apontado, experimentou sua maior efervescência nas décadas de 1940 e 1950, apesar de existirem contatos pontuais na década de 1930 ligados principalmente à figura de Le Corbusier. Os tempos do pós-guerra foram marcados por uma atmosfera favorável para a arquitetura moderna e o planejamento urbano e, nesse sentido, um primeiro aspecto central das relações que se consolidam no pós-guerra está associado às expectativas dos líderes CIAM, sobretudo Le Corbusier e Sert, de concretizar seus projetos em América Latina. Para Ballent, este é um dos móveis que guia a defesa da arquitetura latino-americana e sua incorporação aos CIAM na obra *A decade of new architecture*, onde se incluem também três projetos de líderes CIAM para América Latina: 1) Le Corbusier (com Ferrari Hardoy e Kurchan): Plano Diretor para Buenos Aires (1938); 2) Neutra: Plano de Escolas para porto Rico (1944); 3) Sert e Wiener: Cidade dos Motores em Brasil (1945)¹⁷³.

Um segundo aspecto central a respeito das condições culturais em que se dá o intercâmbio é o fato de que grande parte das relações estabelecidas entre os CIAM e a América Latina nas décadas de 1940 e

¹⁷³ BALLENT, A., 1995, p. 36.

1950 se realizaram não desde Europa, mas desde os Estados Unidos. Uma primeira questão a considerar a este respeito é que a partir da nova base CIAM nos Estados Unidos se diversifica a referência direta dos mestres CIAM para os arquitetos latino-americanos, passando-se da quase absoluta hegemonia de Le Corbusier, à presença de Sert, Neutra, Giedion, Gropius e Breuer, que inclusive recebem alunos latino-americanos em Harvard que logo se integram aos CIAM.

Os CIAM de pós-guerra se iniciava com uma mudança de estrutura, pois o exílio de vários dos líderes europeus em Estados Unidos deslocou o caráter de Europa como base dos CIAM. Através das ações dos líderes CIAM sediados em Estados Unidos se consolidou no pós-guerra o momento de maior proximidade à América Latina, que era vista de uma maneira distinta desde os Estados Unidos que desde Europa. A associação do CIAM Chapter for Relief and Poswar, criada em 1943 com a finalidade de continuar as atividades do CIAM durante o momento em que os grupos europeus estavam impedidos de atuar, teve um papel protagonista na formação oficial dos grupos locais latino-americanos. Por outro lado, os contatos e relações estabelecidas por Sert, Neutra, Giedion e Le Corbusier, assim como os projetos elaborados para a região foram os principais mecanismos de intercâmbio nesses anos. Le Corbusier e o Town Planning Associates foram os mais ativos na América Latina dentre os líderes CIAM. A presença de Le Corbusier foi mais forte nos anos trinta, década que

termina com a elaboração do Plano Diretor de Buenos Aires, junto com Ferrari Hardoy e Kurchan, em 1938. A finais da década de 1940¹⁷⁴ o mestre trabalha ainda no Plano Piloto de Bogotá (1949-51), mas nesse caso, estava em associação com Sert e Wiener do escritório Town Planning Associates que lideravam as negociações em Colômbia – nesses anos as expectativas de Le Corbusier estavam em Chandigarh.

Richard Neutra, vienense emigrado aos Estados Unidos em 1923, foi outra figura que desempenhou um papel central nesse momento de consolidação dos contatos entre os CIAM e América Latina. Neutra contava com uma ampla obra arquitetônica na Califórnia, havia publicado varia reflexões sobre a arquitetura norte-americana¹⁷⁵. As questões observadas em sua viagem latino-americana evidenciavam a possibilidade de se pensar o intercâmbio cultural entre o CIAM e América Latina como um caminho de duas mãos. Em 1946 publicou o artigo “Sun control devices”, onde resenha as respostas da arquitetura latino-americana ao problema do controle solar que considerava

¹⁷⁴ Nessa década consegue concretizar sua única obra construída na região: a casa Curruchet em La Plata (1949).

¹⁷⁵ BALLENT, A., 1995, p. 19-20. Em 1944 Neutra foi contratado em Porto Rico, por seu interesse nos trópicos, para realizar um amplo programas de hospitais e escolas, onde a questão da adaptação ao clima foi uma das condicionantes centrais do projeto. Depois do fim da guerra, em 1946, foi enviado pelo Departamento de Estado norte-americano a realizar uma viagem para ditar conferências em América Latina – encargo que se deveu a seu apóio à idéia de que os Estados Unidos devia liderar a reconstrução mundial –, na qual difundiu sua obra e os CIAM, apelando à constituição de grupos locais, sendo crucial sua incitação para a formação do grupo chileno liderado por Enrique Gebhard.

criativas e eficazes. Em sua obra de 1948, *Architecture of social concern*, América Latina é apresentada como uma das vias de ingresso ao universo de preocupações generalizadas, embora distintas das européias.¹⁷⁶

Por outro lado, é importante chamar a atenção ao fato de que, no momento de pós-guerra, que coincide com o período de maiores intercâmbios entre os CIAM e América Latina através das ações dos CIAM desde os Estados Unidos, se começa a desenhar um novo momento dentro do próprio CIAM. Desde o primeiro congresso de pós-guerra (Bridgwater, 1947) começam a ser incorporadas novas problemáticas à agenda dos CIAM, de modo que, este é outro dos aspectos que caracteriza esse momento cultural. A partir do trabalho dos líderes CIAM em Estados Unidos começam a surgir novas questões que, aos poucos, se introduzem nas discussões dos congressos. As novas problemáticas na agenda dos CIAM deslocavam a habitação massiva do lugar central das discussões dos CIAM da primeira etapa, e colocavam em questão os quatro pontos da Carta de Atena. Portanto, torna-se relevante uma análise mais profunda das relações entre o CIAM e Estados Unidos visando a compreensão das condições culturais em que se dá a circulação de idéias dos CIAM a América Latina, cujo exemplo paradigmático seria Brasília (1960).

¹⁷⁶ *Ibidem.*, 1995., p. 37-38.

1.3.2. Os CIAM nos Estados Unidos (1940s-50s): deslocamento do caráter europeu dos CIAM.

Os anos 1950 foram marcados pelo progressivo deslocamento do referencial econômico-cultural para os Estados Unidos no mundo todo. No pós-guerra, o sucesso do modelo produtivo fordista-keynesiano foi a chave da expansão da "cultura de massas" que colocou os Estados Unidos no centro cultural da sociedade Ocidental. É também no contexto de pós-guerra que se expande a liderança dos Estados Unidos na América Latina através da "política do bom vizinho" que serviu de veículo para uma série de iniciativas, tanto governamentais como privadas, e que geraram uma plataforma para a institucionalização dos contatos com os latino-americanos.

A contratação na América Latina de especialistas dos CIAM, constituído essencialmente por europeus, num momento caracterizado pelo deslocamento do referencial cultural para os Estados Unidos, constitui uma questão paradoxal, não muito estudada, que faz parte do questionamento central de nossa tese. Portanto, a construção teórica de nosso problema passa por uma revisão das relações entre Modernismo e Americanismo, assim como das relações entre os CIAM e os Estados Unidos, tanto em termos de ação como de reorientações e deslocamentos no caráter dos CIAM.

Na obra *The American Century*¹⁷⁷ Norman Cantor defendeu como argumento central a possibilidade de identificar a centúria passada como o "Século Americano" levando em conta o papel desempenhado pelos Estados Unidos na história cultural ocidental. Considerando o modernismo como a "quarta grande revolução cultural da civilização ocidental", o autor sublinha a consolidação dos Estados Unidos como potência que molda as práticas materiais a partir de finais do século XIX como o grande diferencial que distingue o "modernismo" das três revoluções culturais precedentes moldadas na cultura européia: a Reforma (XVI), o Iluminismo (XVIII) e o Romantismo (1790 e 1850):

*"(...) O Modernismo é uma das quatro grandes revoluções culturais da civilização Ocidental desde 1500. (...) o modernismo, a revolução cultural do século vinte (...) direcionou as dinâmicas do início do século vinte no mundo transatlântico."*¹⁷⁸

Harvey sublinha o momento iniciado após 1870, quando se consolida o modernismo como um movimento coerente e, também chama a atenção ao importante papel desempenhado pelos Estados Unidos após 1870:

"Se, por exemplo, considerássemos apenas a difusão das práticas materiais de que o modernismo intelectual e estético retirou tanto de seu

¹⁷⁷ CANTOR, N., 1997

¹⁷⁸ *Ibidem.*, p. 2-5. "Por "revolução cultural" se entende uma grande convulsão na consciência, percepção, sistema de valores, e ideologia que tem afetado a forma em que pensamos sobre nos mesmos e nosso mundo, e que tenha tido um impacto seminal em literatura, filosofia, religião, teoria política, e nas artes visuais e performáticas. (...) A primeira dessas revoluções culturais foi a Reforma do século dezesseis, (...) A segunda revolução cultural foi o Iluminismo do século dezoito, (...) A terceira revolução cultural foi o romantismo, que prevaleceu entre 1790 e 1850."

*estímulo - as máquinas, os novos sistemas de transporte e comunicação, os arranha-céus, as pontes e as maravilhas de todo tipo da engenharia, (...) os Estados Unidos (e Chicago em particular) provavelmente deveriam ser considerados o catalisador do modernismo a partir de mais ou menos 1870."*¹⁷⁹

Em *A invenção das tradições*¹⁸⁰ Eric Hobsbawm também sublinhou em sua nota introdutória, a importância do período entre 1870-1914 no qual surgem "novas tradições". Nessa profícua etapa na qual se assentaram as bases do urbanismo como disciplina, assiste-se a uma corrida movida pelo imaginário da "cidade moderna" que anima a realização de exposições tanto no meio profissional, como no meio cívico.

As feiras e exposições internacionais desempenharam um importante papel entre 1870 e 1914. Inicialmente se concentraram em Europa e alimentaram a rivalidade entre Londres e Paris – (1ª) Londres: 1851, (2ª) Paris: 1855, (3ª) Londres: 1862 e (4ª) Paris: 1867. Mas a partir da década de 1870 adquiriram uma nova dimensão com a entrada dos Estados Unidos, pondo em evidência o aparecimento da "modernidade tecnológica, arquitetônica e urbanística americana", para o qual tiveram especial relevância as duas grandes exposições sediadas naquele país em 1876 e 1893. Na opinião de Jeffrey W. Cody, a exposição de 1876 em Filadélfia foi criticamente importante por ter sido a faísca que abriu as portas à exportação de arquitetura norte-americana. Mas o impacto

¹⁷⁹ HARVEY, D., 1992, p. 35

¹⁸⁰ HOBBSBAWN, E. e RANGER, T. (orgs.), 1983.

da exposição de Chicago em 1893 foi além, ao chamar a atenção dos arquitetos europeus não só à arquitetura, mas ao urbanismo e à tecnologia norte-americanos como exemplos de modernidade, com a inauguração da White City de Daniel Burnham e Bennet. O autor identifica no período entre 1870 e 1914 a primeira fase significativa de exportação da arquitetura americana na qual é construída uma “marca particular de modernidade Americana”, cujo “DNA arquitetônico / tecnológico” composto de genes primariamente feitos de madeira, ferro, aço e concreto, constituiu a base de um processo no qual se estabeleceram os três principais produtos culturais norte-americanos: “as ferrovias de aço e ferro, os arranha-céus de esqueletos de aço, e o espaço de trabalho industrial de configuração Americana.”¹⁸¹

Assim, antes da criação dos CIAM circulava no mundo não apenas o modelo modernizador europeu, mas também o norte-americano, que pressionava o progressivo deslocamento do referencial cultural da Europa para os Estados Unidos. A difusão internacional do ideal de modernidade americana começava inclusive a permear, em finais do século XIX, os especialistas formados na École des Beaux-Arts, ao mesmo tempo em que, a escola de Paris continuava a ser a Meca da educação dos arquitetos norte-americanos. Existia então o que Cody caracteriza como uma “fertilização-cruzada” entre um lado e outro do

¹⁸¹ CODY, J. W., 2002. p. 9

Atlântico Norte. A justaposição das contribuições da Europa e dos Estados Unidos dava lugar a um modelo de modernidade, no qual a América consolidava-se como potência que moldava boa parte das práticas materiais. Justamente o período entre 1870 e 1920 coincide com o que se entende como “o período agudo da modernização” no qual se consolida o triunfo das cidades em América Latina que experimentam a aceleração da modernização a partir das últimas décadas do século XIX:

*“O que ocorreu na Paris de 1850 a 1870 sob o impulso do barão Haussmann, e fez dizer a Baudelaire que a forma de uma cidade mudava mais rapidamente que o coração de um mortal, haverá de viver-se a finais do século em muitas cidades latino-americanas. A cidade física, que objetiva a permanência do indivíduo dentro de seu entorno, se transmuta ou dissolve, desarraigando-o da realidade que o constituía. A cidade entra ao movimento que rege o sistema econômico da época e o cidadão vê desvanecer-se o passado e vê-se jogado à precariedade e ao futuro.”*¹⁸²

As relações dos CIAM com os Estados Unidos foram mais intensas no período do segundo pós-guerra. No entanto, o diálogo com o ideal de modernidade norte-americano pode ser observado desde as primeiras publicações de Le Corbusier no período de formação dos CIAM. Uma primeira referência direta da modernidade norte-americana é o arranha-céu e a City comercial Americana. O modelo urbanístico dos arranha-céus norte-americanos já vinha sendo analisado em Europa, sendo

¹⁸² RAMA, A., 1985, p. 32.

inclusive discutido em Berlim entre 1910 e 1912 quando os interesses comerciais e de negócios começaram a pressionar sobre as limitações de altura das cidades¹⁸³. No livro “Urbanismo” de 1925 é possível observar a referência direta à City de arranha-céu de Manhattan na idéia da cidade das torres, embora o mestre se colocasse criticamente. Para Le Corbusier a idéia dos arranha-céus era válida, porém, requeria uma reestruturação completa da malha urbana de Manhattan¹⁸⁴.

Para Eric Mumford, o ponto de referência na Ville Contemporaine de Le Corbusier foram os downtowns Americanos como Manhattan, mas reorganizados como a “imagem arquitetural fechada” de “massas verticais compactas” demandada por Behrens, situada no “mar de verdor” previsto por Perret¹⁸⁵. Para o autor, através da apropriação desta imagem como ponto inicial de sua visionária utopia urbana, Le Corbusier transformou o arranha-céu Americano semi-racional e historicamente contingente, em uma imagem de modernidade que não nega a racionalidade econômica das torres, mas que se converte em um símbolo do benefício ambicionado para uma sociedade melhor para todos, questão que foi um tema básico na obra do líder do CIAM.

A questão do arranha-céu e dos prédios altos concentrou grande parte

¹⁸³ MUMFORD, E., 2000, p. 20.

¹⁸⁴ LE CORBUSIER., 2000., p. 166.

¹⁸⁵ MUMFORD, E., 2000, p. 20.

das discussões do CIAM 3 que focalizava-se na questão do lote racional (CIAM 3: “Rational Site Development”, 27 e 29 de Novembro de 1930, Bruxelas). O tema foi levantado por Gropius ao chamar a atenção para a discussão sobre “Low-, Mid-, or High-rise Buildings?” (Prédios de Baixa, Media ou Grande Altura?). Sobre esta questão versou a intervenção de Richard Neutra “High-, Mid- or Low-rise Buildings in American Circunstances”, que analisava a temática nas circunstâncias norte-americanas e enfatizava o fato de que a construção de arranha-céus era o resultado da maximização dos benefícios¹⁸⁶.

Outra referência crucial à modernidade urbanística norte-americana vem da apropriação da idéia de zoneamento na Cidade Funcional corbusierana. Antes da formação dos CIAM a ferramenta do zoneamento, de origem alemã, já fazia parte do pensamento internacional em planejamento urbano, associada à necessidade capitalista de implementar um uso de solo eficiente. Estas idéias começaram a ser aplicadas nos anos vinte nos Estados Unidos. O planejamento do solo baseado em categorias funcionais constituiu a maior inflexão no pensamento urbanístico nos Estados Unidos dos anos 1920, que se distanciava do desenho urbano tridimensional do tipo Haussmanniano, na direção do que em Holanda foi chamado de *organisatie van bestemmingen*, ou seja, “organização de

¹⁸⁶ *Ibidem*, p. 49, 52.

designações”¹⁸⁷. A idéia do zoneamento funcional caracterizou a proposta do Plano Regional de Nova York e se difundiu nos anos 1920 internacionalmente em congressos como o International Congress of Town Planning em Amsterdã (1924).

Um ponto significativo na relação entre o CIAM e os Estados Unidos foi a diáspora de intelectuais europeus aos Estados Unidos durante os regimes fascista e nazista, que se alastraram em países como Alemanha, Espanha e Itália. Dentre os que emigraram podem ser citados Walter Gropius, Mies van der Rohe, Marcel Breuer, Sert, entre outros. Nesse país tiveram um papel relevante no desenho de importantes edifícios baseado na visão da arquitetura funcional, assim como no ensino de arquitetura. Gropius tornou-se professor de Harvard, Mies foi professor no Illinois Institute of Technology e assinou o desenho de importantes edifícios como o Seagram Building (1957) que serviu de protótipo ao Internacional Style de New York dos anos 1950 e 60, Breuer também se tornou professor de arquitetura em Harvard e contribui para a consolidação da arquitetura moderna nos Estados Unidos.

Mas, na década de trinta era patente a dificuldade de integrar arquitetos norte-americanos aos CIAM. Nesses anos se iniciaram os esforços dos líderes CIAM na direção de divulgar suas idéias nos Estados Unidos e de congregar arquitetos daquele país, assim como de angariar fundos

¹⁸⁷ *Ibidem*, p. 25.

para a associação. No CIRPAC de 3 de Junho de 1931, Giedion, preparando as bases para a possibilidade de realizar o CIAM 5 em Nova York, já chamava a atenção à dificuldade de aceitação das idéias dos CIAM nos Estados Unidos, sublinhando que os “problemas que interessam ao CIAM” não eram de interesse ali.¹⁸⁸ Dentre as principais figuras dos CIAM, Gropius, Giedion, Le Corbusier, Madame Hélène Mandrot, Sert e os membros norte-americanos Neutra e Lönberg-Holm, protagonizaram o esforço, sobretudo a partir de 1937 (CIAM 5) ao longo da Segunda Guerra, em estabelecer contactos que permitissem a criação de uma nova base para o CIAM nos Estados Unidos.

Uma das primeiras tentativas de criar as bases para as atividades dos CIAM nos Estados Unidos foi protagonizada pelo próprio Le Corbusier em 1935, um ano antes de sua segunda visita ao Brasil em 1936, quando visitou os Estados Unidos com o suporte do Museum of Modern Art, e permaneceu ali por quase dois meses¹⁸⁹. Madame Hélène de Mandrot, cuja ajuda foi crucial na organização do primeiro CIAM em La Sarraz, visitou os Estados Unidos em 1938 e se engajou em um novo esforço que visava, desta vez, estabelecer uma nova base de

¹⁸⁸ *Ibidem*, p. 65.

¹⁸⁹ Nessa viagem – na qual proferiu mais de vinte conferência em escolas de arquitetura – passou por Nova York e se encontrou com John D. Rockefeller Jr. no que se tornou um esforço não sucedido de obter comissões e suporte financeiro para o CIAM¹⁸⁹. Dessa viagem resultaram as observações sobre a reconfiguração de Nova York sob as linhas da *Ville Radiieuse* que Le Corbusier publicou mais tarde em *When the Cathedrals Were White: A Journey to the Country of Timid People*.

atividades em Estados Unidos. Foi também no ano de 1938 que Gropius conseguiu a indicação de Giedion à cadeira Charle Eliot Norton de Poesia na Harvard University para o período entre 1938 e 1939¹⁹⁰. O ano de 1939 foi marcado pelo esforço de Giedion em criar um grupo CIAM Americano – na época existiam apenas dois delegados CIAM Americanos Knud Lönberg-Holm, em Nova York desde 1929, e Richard Neutra em Los Angeles. Nessa ocasião, Neutra propôs a Giedion a formação de três grupos regionais Americanos, Leste, Médio Oeste, e Oeste, a serem representados por Lonberg-Holm, Gert Raben de Chicago, e por ele próprio, respectivamente.¹⁹¹ Nesse mesmo ano Giedion conseguiu organizar um encontro CIAM na fazenda de Oscar Stonorov perto de Phoenixville, Pennsylvania, programada para coincidir com a abertura da Feira Mundial de Nova York de 1939, onde um número de membros CIAM tinham desenhado pavilhões¹⁹². Em Maio de 1939 coube também a Giedion o protagonismo na realização

¹⁹⁰ *Ibidem*, p. 123. Na ocasião o Presidente de Harvard, James Bryant Conant, decidiu que a cadeira seria devotada a arquitetura pelos anos seguintes. Em sua estância em Harvard, iniciada em Outubro de 1938, Giedion proferiu várias conferências que foram a base para sua obra *Space, Time and Architecture*, publicada pela Harvard University Press (1941).

¹⁹¹ *Ibidem*, p. 124.

¹⁹² *Ibidem*, p. 126. Além de Stonorov, o encontro incluía Madame de Mandrot, Gropius, Hudnut, Neutra, Lönberg-Holm, Breuer, Aalto, e dois arquitetos americanos, Edward Durrell Stone, e Wallace K. Harrison que se manteve como membro CIAM ativo até sua resignação em 1944. Porém, tanto Stonorov como outros arquitetos americanos decidiram contra a organização de uma filial CIAM Americana. Gropius e Breuer tinham desenhado o Pavilhão de Pennsylvania, Van de Velde, Leon Stynen (1899-1990), e Bourgeois o Pavilhão da Bélgica, Aalto o Pavilhão da Finlândia, Markelius o Pavilhão Sueco, Weissmann o Pavilhão da Jugoslávia, e Costa e Niemeyer o Pavilhão do Brasil, cujos interiores foram desenhados por Paul Lester Wiener.

de um encontro CIAM na New York Architectural League onde se evidenciou novamente a dificuldade de formação de um grupo CIAM Americano pela divergência de opiniões dos presentes.

Outro esforço importante se iniciou em 1939 através de José Luis Sert que chegou a Nova York desde Havana em 26 Junho de 1939, depois de deixar Espanha, onde tinha sido proibido de praticar a profissão pelo novo governo. Sert empreendeu o que tem sido considerado como o primeiro esforço do CIAM em promover sua agenda urbanística nos Estados Unidos através da preparação e publicação, junto com e Jacqueline Tyrwhitt, do livro *Can Our Cities Survive? An ABC of Urban Problems, Their Analyses, Their Solutions: Based on the Proposal Formulated by CIAM*, (1942). A obra constitui uma tentativa de levar a Carta de Atenas às circunstâncias americanas, focalizando os problemas existentes nas cidades da época, especialmente as norte-americanas, e colocando, de forma esquemática, as respostas que a Carta de Atenas oferecia para esses problemas.

Após a Segunda Guerra se teceram relações sutis entre os CIAM e os Estados Unidos como resultado da consonância quanto a determinados princípios e objetivos. Duas direções destas imbricações nos parecem especialmente reveladoras. Do ponto de vista arquitetônico e urbanístico, se produz um cruzamento de idéias que dá lugar a novos modelos como o International Style – que se utiliza dos standars

americanos e da funcionalidade dos CIAM –, assim como também se produzem reajustes no corpo urbanístico dos CIAM a partir de questões colocadas nas circunstâncias Americanas. Por outro lado, do ponto de vista de políticas de ação existem coincidências de interesses no contexto de pós-guerra, marcado pelos imperativos da reconstrução europeia e do desenvolvimento para as nações do Terceiro Mundo. Ao tempo em que a agenda internacional dos Estados Unidos focaliza a implementação da política de “bom vizinho” através de financiamentos, assessoramentos e exportação de standards e tecnologia construtiva, os líderes CIAM se direcionam aos governos locais e à criação de um grupo de experts internacionais aptos a assessorar nações e cidades em questões urbanísticas e de desenvolvimento.

Para Eric Mumford, parece ter havido uma certa convergência plausível entre a lógica Fordista do capitalismo em larga escala, as atividades de replanejamento de “construtores mestres” como os Rockefeller ou Robert Moses em Nova York, e as metas dos CIAM¹⁹³. O esforço dos CIAM em validar suas idéias e procedimentos como racionalmente formulados e de validade universal, que passava por uma reorganização no sentido de passar de sua original escala europeia a uma internacional, respondia ao objetivo de convencer à nova liderança internacional da neutralidade técnica do grupo. A articulação do grupo

¹⁹³ MUMFORD, E., 2000, p. 142.

com as Nações Unidas foi um ponto fundamental no contexto dos CIAM de pós-guerra, pois representava a via mais rápida e eficaz de convencer às instituições internacionais de sua aptidão para ocupar o lugar de "experts internacionais".

Essas relações se estreitaram no segundo pós-guerra. Os contatos foram iniciados por Richard Neutra na Conferência das Nações Unidas em São Francisco e se reforçaram com os intercâmbios estabelecidos a propósito do desenho do edifício da ONU em Nova York, assim como da construção da sede da UNESCO¹⁹⁴ em Paris. Durante os anos 1950 a ONU requereu a experiência dos membros CIAM nos campos do planejamento e da habitação, sobretudo no que diz respeito aos estudos para América Latina, sendo chamados para organizar a exposição sobre planejamento urbano apresentada em Genebra em 1952¹⁹⁵. Uma importante iniciativa dos CIAM no sentido de fortalecer essa relação foi a criação do instrumento do CIAM Chapter for Relief and Post War Planning (1944), fundado com relação à administração das Nações Unidas para a Ajuda e Reabilitação, criada alguns meses antes (1943). Através dessa associação estabeleceram contatos nos Estados Unidos, assim como com grupos de arquitetos de América Latina, como foi analisado na secção anterior, e entre os grupos CIAM das nações não

¹⁹⁴ Esta última organização esteve particularmente interessada pelos âmbitos da arquitetura e do urbanismo, tendo organizado, em novembro de 1947 em México, uma conferência internacional sobre o ensino do Planejamento e a Arquitetura.

¹⁹⁵ LIERNUR, J.F., 2004, p. 21.

ocupadas como Inglaterra, África do Norte, Suécia, Suíça¹⁹⁶. A participação dos Estados Unidos no movimento urbanístico do segundo pós-guerra se deu também através do papel decisivo e influente desempenhado por esse país junto com agências internacionais como as Nações Unidas, incentivando os esforços da burocratização do planejamento na América Latina, como parte das iniciativas com relação às nações do Terceiro Mundo. No seio das Nações Unidas, a criação em 1948 da CEPAL (Comissão Econômica para América Latina) deu lugar a uma série de atividades na região.

As ações dos Estados Unidos se concentraram também no assessoramento em termos técnicos. Para além da influência técnica exercida pelo grande afluxo de estudantes latino-americanos nas universidades dos Estados Unidos durante os anos 50, foi de especial relevância o trabalho de especialistas norte-americanos assessorando e dirigindo estudos em cidades latino-americanas. Além dos trabalhos do Town Planning Associates – composto por J.L.Sert, P.L. Wiener e P. Schultz – para cidades de países como Brasil, Peru, Colômbia e Cuba, mereceu especial destaque o caso da "Ciudad Guayana" em Venezuela. Nessa ocasião, associados a interesses econômicos ligados ao petróleo, uma cidade nova foi planejada com a assistência de um grupo norte-americanos dirigido por Lloyd Rodwin, co-fundador do Harvard MIT

¹⁹⁶ *Ibidem.*, p. 20

Joint Center for Urban Studies. Técnicos em planejamento norte-americanos também participaram nos trabalhos da preparação que deu lugar à nova capital de Brasília. Os estudos da região foram realizados antes da criação da NOVACAP pelo presidente Juscelino Kubitschek (1955), quando, sob a direção de Getúlio Vargas a empresa americana Donald J Belcher Associates determinou as cinco áreas mais convenientes para a localização da nova capital.

Além do trabalho de técnicos e escritórios, também podem ser citadas outras ações regionais e de planejamento urbano realizada durante os anos 50 na América Latina, relacionadas, desta vez, diretamente com políticas institucionais norte-americanas. A este respeito destacam-se a Comissão Interestatal para o Vale do Paraná - Uruguai, Brasil (1952), o Plan de Desarrollo Regional del Sur de Perú (1956), o Plan Chileno (1956) e a criação da Coorporación Regional del Valle de Cauca, Colombia (1957)¹⁹⁷. Também foi significativa a presença e controle dos Estados Unidos na América Latina através de financiamentos. Nos anos 50, a região que recebeu mais atenção tanto de capital privado, como da esfera pública americana foi América Latina, comparada com outras áreas de interesse da época como Ásia e o Meio Leste¹⁹⁸. Dentre as agências "públicas" que financiaram projetos na região destacou-se o Export-Import Bank, que focalizou seus investimentos no planejamento

¹⁹⁷ *Ibidem.*, p. 25.

¹⁹⁸ CODY, J. W. 2002, p. 141

de canais de transporte, na construção de estradas e ferrovias e obras de drenagem e esgoto. Também financiaram projetos de habitação social de baixo custo que usavam componentes tecnológicos pré-fabricados norte-americanos, em concordância com a condição do uso de tecnologia americana que era exigido como parte dos financiamentos.

Como exemplo das atividades do Export-Import Bank destaca-se o exemplo de Volta Redonda, no Brasil durante o governo de Getúlio Vargas, caracterizado pela criação de um novo modelo de comunidade associada à indústria siderúrgica e a uma rede de ferrovias que facilitavam a exportação. Dentre as outras instituições públicas Americanas que tiveram interesses na América Latina, esteve a International Cooperation Administration, que concedeu financiamentos para planos de desenvolvimento. O Departamento de Estado, por sua vez, patrocinou exposições em América do Sul devotadas à arquitetura e o planejamento norte-americano, e o World Bank foi fonte de fundos para projetos de geração de energia em Brasil, Chile, México e Uruguai em 1953¹⁹⁹.

No que diz respeito ao investimento “privado” destaca-se o International Basic Economy Corporation (IBEC) estabelecido por Nelson Rockefeller em 1946 que tinha como foco a idéia de que, desenvolver a "economia básica" dos países em desenvolvimento era

¹⁹⁹ *Ibidem*, p. 141-143

vantajoso, e encorajava o estabelecimento de negócios competitivos, como supermercados, e outros modelos de comércio varejista. A atividade da corporação foi ativa em Brasil nos anos 1950 quando Rockefeller constituiu um painel de onze especialistas da municipalidade de Nova York, que incluía Robert Moses, para elaborar recomendações de planejamento para São Paulo – abrangiam trânsito de massas, sistemas de abasto de água e controle fundiário²⁰⁰.

Por outro lado, a presença dos Estados Unidos também se deu através da importação de materiais, produtos e tecnologias de construção e pela circulação de padrões arquitetônicos e urbanísticos americanos que construíram a imagem do modelo de modernidade do american way of life. Os elementos da cultura arquitetônica e urbanística americana se tornaram, na opinião de CODY, "as ferramentas de guerra e de paz" exportadas pelos Estados Unidos entre 1945-75, em grande parte, com o apóio do governo e do capital privado americano:

“(...) quais habilidades e ferramentas foram exportadas? Cinco delas parecem predominar: infraestrutura em larga escala, pré-fabricação, mecanização, criação de formas / espaços suburbanos, promoção da eficiência, velocidades, seguridade e standards. (...) quem ajudou a fazer a transferência dessas habilidades e ferramentas mais fácil de acontecer? Aqui, há quatro separadas, mas freqüentemente entrelaçadas respostas: programas governamentais americanos (que tenho chamado "globos públicos"); grandes companhias americanas, 'mãos privadas' (...); e companhia / indivíduos locais em contextos longínquos que se

²⁰⁰ *Ibidem*, p. 144.

*ligaram a um vagalhão de edifícios.”*²⁰¹

Nesse sentido, nos anos 1950 e 1960, se produz uma certa complementaridade de objetivos entre as teorias e políticas dos CIAM e o ideal modernizador norte-americano e as ações desse país com relação a América Latina. Estados Unidos oferecia investimentos, idéias, standards e tecnologia que permitiram a difusão de conceitos de ocupação espacial como a idéia de subúrbio americano, a do arranha-céu corporativo em International Style, o modelo espacial comercial e de consumo que caracteriza as cadeias de franquias de comida rápida, e o esquema de distribuição de lojas de departamentos dos shopping centers americanos. Do outro lado, a racionalidade e funcionalidade da tecnologia e dos standards construtivos americanos, assim como o interesse em implementar a burocratização do planejamento, se ajustavam aos princípios e posições dos CIAM que se estabelecem como experts nessa matérias frente aos governos nacionais.

A importância dos Estados Unidos para a cultura urbanística da América Latina dos anos 1950 e 1960 se deu também como consequência do afluxo, cada vez maior, de elementos dessa cultura à América Latina. Sobretudo, através da progressiva introdução das "indústrias culturais" radiofônicas e televisivas que difundiram uma imagem dinâmica e moderna daquele país, que começou a povoar o

²⁰¹ *Ibidem.*, p. 154.

imaginário da modernidade de muitos outros países na época. Para além da complementaridade quanto a interesses de ação a respeito de América Latina, outra das características culturais do contexto urbanístico de pós-guerra está associada aos cruzamentos de idéias arquitetônicas e urbanísticas norte-americanas e dos CIAM que dão lugar a uma reorientação dentro da própria matriz teórica do CIAM. Os Estados Unidos se consolidaram como o principal fornecedor de tecnologias e práticas materiais, assim como investimentos, que foram alocados na implementação das idéias da arquitetura e do urbanismo moderno, como se evidenciou na proliferação de edifícios comerciais baseados nos princípios da arquitetura funcional que deram lugar ao International Style, prova da justaposição de elementos de ambas culturas.

Como já foi dito, os arquitetos europeus exilados tiveram um papel fundamental na difusão nos Estados Unidos da arquitetura moderna nos anos 1930 e 40. A idéia da arquitetura funcional moderna associou-se às capacidades tecnológicas possíveis nos Estados Unidos e foi essa base que deu lugar ao International Style dos anos 1950 e 60, que fez parte do imaginário da modernidade no final da primeira metade do século XX. Essa "fertilização cruzada" entre ideais ou elementos culturais europeus e estadunidenses foi uma das principais características do período de pós-guerra. Como Cody sublinha, esse cruzamento deu lugar a um modelo arquitetônico que foi imitado por

centenas de prédios corporativos e comerciais na apenas nos Estados Unidos, como nas grandes cidades do mundo todo. O surgimento e difusão mundial do International Style evidenciou o deslocamento do referencial cultural da Europa para os Estados Unidos. Prova disso foi a reação do Team X, que pode ser entendida como uma crítica ao International Style e uma tentativa europeia de recuperar a centralidade cultural, pois visava recuperar os caracteres originais de uma doutrina arquitetônica nascida na Europa, como Liernur assinala:

“Os jovens arquitetos nucleados no Team 10 olhavam com estupor esse mundo <<americanizado>> que emergia da reconstrução. (...) O que o próprio Smithsonian identificava como <<a recusa ao cânone da Arquitetura Moderna>>, isto é: o projeto de voltar às origens do modernismo para refazer seu trajeto purificando-o de desvios e recuperar a força de suas raízes européias, foi em rigor a primeira operação historicista <<pós-moderna>> na cultura arquitetônica do século XX... (...) Para começar é claro que dele deviam excluir-se (...) as raízes modernistas norte-americanas... (...) Em lugar da <<velha Academia>> agora havia que enfrentar as consolidadas fórmulas modernistas do <<International Style>>...”²⁰²

Os líderes CIAM fracassaram em sua tentativa de incorporar ao movimento um grupo importante de membros estadunidenses, o que se deveu, em grande parte, às críticas apontadas pela maior parte dos profissionais da área desse país que consideravam as propostas do CIAM "um típico produto europeu inapropriado para o contexto americano"²⁰³. A doutrina urbanística do Movimento Moderno nunca

²⁰² LIERNUR, J.F., 2004, p. 28.

²⁰³ LIERNUR, Jorge Francisco. *Opus. Cit.*, p. 22.

conseguiu penetrar a "cultura de ocupação espacial Americana", e alguns dos poucos casos de conjuntos habitacionais realizados sob a base desse modelo foram fortemente criticado - vasta lembrar o Pruitt Igoe, cuja demolição significou a falência dessa arquitetura, segundo Charles Jenks.

Mas a análise desse processo é crucial para entender como esse esforço de traçar relações entre os CIAM e os Estados Unidos dá lugar a uma nova fase nos CIAM marcada pela reorientação e revisão de aspectos teóricos de sua doutrina urbanística. A revisão, no seio do próprio CIAM, dos princípios e ideário arquitetônicos e urbanísticos, é consequência, em parte, das críticas colocadas pelo meio norte-americano, assim como também da experiência adquirida por alguns de seus principais líderes que se estabeleceram naquele país, tanto ensinando em importantes universidades, como atuando profissionalmente como membros de escritórios. Tratou-se de um momento marcado pelo progressivo deslocamento do referencial cultural para os Estados Unidos em que, o próprio núcleo doutrinário do CIAM sofreu o efeito da "fertilização cruzada" entre idéias da cultura europeia e norte-americana.

Apesar de que a dissolução dos CIAM se inicia oficialmente no encontro em Dubrovnik (1956), os antecedentes desse processo estão relacionados com as novas atividades iniciadas durante a Segunda Guerra e em especial, com as novas problemáticas colocadas no

contexto norte-americano. É nesse cenário que se reforçaram as críticas que apontam a necessidade ultrapassar a abstrata cidade funcional, de atender não apenas aos requerimentos materiais e “funcionais” do homem, mas também às questões emocionais e históricas das sociedades. Essas críticas e questionamentos tiveram uma grande significação na organização do que seria a obra mais importante do período, *The Heart of the City* (1952), onde se retoma a questão dos “urban core”.

A importância dos Estados Unidos no contexto cultural de pós-guerra se dá não apenas em termos culturais e financeiros e institucionais, mas também em termos da importância que tiveram as idéias e técnicas norte-americanas nas reorientações produzidas no seio do próprio CIAM nesses anos. Desse modo, se confirma a possibilidade de considerar a validade da tese da “fertilização cruzada” de idéias também para o caso do ideário urbanístico dos CIAM, em especial, quando se considera o período do segundo pós-guerra como é o caso desta pesquisa.

O ponto mais importante desse processo de “fertilização cruzada” de idéias não se limita à circulação de idéias urbanísticas que se reflete mais visivelmente na realização de determinados projetos e edificações, mas ao processo de questionamento, transformação e de nascimento de novas teorias que gera a difusão de idéias e de cultura arquitetônica e urbanística para todos os envolvidos no processo.

1.4. Coração da cidade – Otterlo (1950-59): “discussões transgressoras” nas origens das novas direções pós-CIAM

Uma das indagações teóricas de nosso trabalho é a busca de tentar explicitar, através da análise dos planos em questão, as novas características que aparecem nas idéias da Ekistics e do Urban Design, entendidas como novas direções que surgem a partir do próprio seio dos CIAM. Interessa-nos identificar tanto as similaridades como as diferenças que podem se identificar com relação à matriz original dos CIAM nestes exemplos de planejamento urbano de finais dos anos 1950 e de inícios de 1960. Para tanto, consideramos oportuno, como parte da construção teórica e metodológica de nossa pesquisa, rastrear os elementos urbanísticos que permitem distinguir as novas direções, em especial, aquelas que começam a surgir nos congressos dos anos 1950 como resultado da crítica à abstração da cidade funcional e da retomada da cidade existente como foco de atenção.

Atendendo à periodização proposta por Eric Mumford, partimos do CIAM 8, *The Heart of the City*, 1951 – cuja preparação remete a 1950 – antecedente mais claro da crise que se produz efetivamente em 1956, porque é nesse congresso que se introduz pela primeira vez um tema que não fazia parte da agenda original dos CIAM. É a partir desse congresso que se torna mais ativa a presença da geração do meio, assim como também dos membros jovens que acabaram questionando o

próprio corpo doutrinário dos CIAM.

Até a Segunda Guerra Mundial pode-se dizer que os CIAM foram caracterizados por uma linha monolítica e hegemônica de debate que se estruturava a partir de dois temas centrais e privilegiados: o da Habitação Social e o da Cidade Funcional. A idéia da Cidade Funcional, consolidada no CIAM 4 (SS Patris II, 1933) e divulgada na Carta de Atenas, radicalizava a relação com o passado e a cidade existente, pois “a nova cidade de elementos funcionais equilibrados representava uma “contra-imagem” universal com relação à cidade existente”²⁰⁴. A idéia de fazer “tabula rasa”, de apagar as pré-existências e propor a substituição da realidade caótica e desordenada por uma nova ordem foi uma das características centrais das propostas de Le Corbusier quanto ao urbanismo moderno²⁰⁵. Como assinala Eric Mumford, no “Constatation”, documento resultante do CIAM 4, se defendia a demolição das áreas centrais, e sua transformação em áreas verdes com programas coletivos, concluindo-se que as condições caóticas das cidades do presente não correspondem às “necessidades

²⁰⁴ *Ibidem*, p. 61.

²⁰⁵ A idéia de fazer “tabula-rasa” do passado caracterizou o corpo doutrinário dos CIAM, sobretudo no ciclo inicial, assentado nas idéias apresentadas por Le Corbusier na Cidade Contemporânea de Três Milhões de Habitantes, no Plano *Voisin*, e mais tarde naquelas consolidadas pelo CIAM na Cidade Funcional. Na conferência proferida por Le Corbusier no CIAM 3 (Bruxelas, 1930), onde foi apresentada sua propostas da *Ville Radieuse*, se defendia novamente, como nas formulações de 1925, a noção de demolir as cidades existentes e reconstruir elas com prédios de 15, 20 ou mais andares e incrementar sua densidade para 250 a 500 pessoas por acre

psicológicas e biológicas arredor destes distritos²⁰⁶.

A busca de princípios eternos e imutáveis e a crítica e contraposição com relação ao passado foram aspectos não apenas característicos dos CIAM, mas do modernismo e da modernidade. Um dos elementos que caracterizou o Iluminismo e a modernidade é a ruptura com a tradição, isto é, o embate entre modernidade e tradição. Como Harvey sublinha, concordando com o argumento de Habermas, o “projeto da modernidade entrou em foco”²⁰⁷, quando “o pensamento iluminista (...) abraçou a idéia de progresso e buscou ativamente a ruptura com a história e a tradição esposada pela modernidade”²⁰⁸. A posição de Le Corbusier e dos CIAM com relação ao passado remete ao que se entendia por “ser moderno” desde o século XIX, especialmente se lembramos o par “destruição criativa” e “criação destrutiva”²⁰⁹ que Nietzsche apresenta em suas críticas à razão iluminista para definir o que seria ser moderno. A noção de “destruição criativa” lançada por Nietzsche resulta instrutiva para se entender a relação dos CIAM com o passado e com as pré-existências. Esta lógica, em uma de suas versões

²⁰⁶ MUMFORD, E., 2000., p. 49

²⁰⁷ HABERMAS, J. *Apud*: HARVEY, D., 1992, 23.

²⁰⁸ HARVEY, D., 1992, p. 23.

²⁰⁹ NIETZSCHE. *Apud*. HARVEY, D., 1992, p. 25-26. “Ser a um só e mesmo tempo ‘destrutivamente criativo’ (isto e, formar o mundo temporal da individualização e do vir-a-ser, um processo destruidor da unidade) e ‘criativamente destrutivo’ (isto e, devorar o universo ilusório da individualização, um processo que envolve a reação da unidade)”

mais radicais, justificou e deu lugar à idéia da “tabula-rasa”, isto é, à estratégia de apagar o passado e desenhar o futuro a partir da prancheta impoluta, justificada na validade dos princípios universais de desenho.

Mas durante a guerra e no pós-guerra e, sobretudo a partir das atividades dos líderes CIAM nos Estados Unidos, começam a surgir novos temas que se afastam deste tronco original. No CIAM 8, como já foi mencionado, se condensam algumas questões que já vinham madurando desde a Segunda Guerra e que dão o pontapé inicial à definição de um novo rumo das discussões. A partir de Hoddesdon (1951), as discussões ganharam novos matizes, fazendo emergir uma série de questionamentos que pouco a pouco abriram caminho à superação da rigidez do modelo funcionalista e de retomada da problemática da cidade existente. Os debates se concentraram fundamentalmente em quatro temas fundamentais que identificamos como “discussões transgressoras” que não apenas levam à crise do CIAM, mas são a semente que da origem a novas direções pós-CIAM.

1.4.1. Concepção por escalas Vs. Concepção funcional.

O CIAM 7 ainda foi marcado pelo modo corbusierano de apresentação de trabalhos na grelha CIAM, organizada a partir das funções da Carta de Atenas, o que reforçava a aproximação à cidade a partir da separação funcional. No entanto, outro elemento importante que surge no CIAM 8

é a proposta do grupo MARS de abandonar a grelha CIAM e guiar o estudo do “Núcleo” a partir da identificação de “cinco escalas” de comunidade que respondem a cinco diferentes níveis de organização comunitária: 1) o povoado ou o grupo primário residencial; 2) o bairro; 3) a cidade ou setor urbano, 4) a cidade propriamente dita, e finalmente 5) a metrópole ou cidade múltipla.

Sert, em sua intervenção introdutória seguia a proposta do grupo MARS ao sublinha também que para a análise do CIAM 8 tinham sido escolhidas cinco “níveis-de-escala” da organização comunitária, nas quais deveria haver um núcleo, ou seja, um ambiente físico especial dedicado a expressar o sentido de comunidade.

1. *O povoado (rural) ou o grupo primário de casas (urbano) que representa a unidade social satisfatória mais pequena.*
2. *O menor centro comercial (rural) ou bairro residencial (urbano) em que os residentes se familiarizam com os outros e que pode ser auto-suficiente socialmente.*
3. *O povoado (rural) ou setor urbano (urbano) no qual há já um certo grau de anonimato e que pode ser auto-suficiente economicamente.*
4. *A cidade ou povoado maior que inclui vários setores urbanos*
5. *A metrópole ou centro internacional importante de vários milhares de habitantes.*²¹⁰

Estas cinco escalas deram lugar a sete sessões de debate no CIAM 8, nas quais se incorporou, além das cinco primeiras escalas, a idéia do Núcleo de Cidades Novas e do Núcleo de Centros Governamentais,

²¹⁰ SERT. J.L. 1952., p. 8.

reforçando o interesse nos Centros Cívicos: 1) O Núcleo do Povoado, 2) O Núcleo da Cidade Pequena, 3) O Núcleo de um Bairro Urbano, 4) O Núcleo de um Setor Urbano, 5) O Núcleo de uma Cidade Nova, 6) O Núcleo de uma Cidade, e 7) O Núcleo de um Centro Governamental²¹¹. Nesta última sessão se apresentaram os projetos de Le Corbusier para Chandigarh e de Sert e Wiener para Bogotá.

A crítica à concepção funcional e a defesa da concepção por escalas se reforçou no CIAM 9, em Aix en Provence, em 1953, dedicado ao tema da Carta do Habitat, que novamente polariza as opiniões e reafirma a oposição já evidente entre os mais jovens e os membros fundadores, especialmente Le Corbusier. O tema do Habitat foi sugerido pelo próprio Le Corbusier, com o objetivo de retomar a idéia de habitação como função urbana primordial. Mas a geração jovem estava interessada em levar a discussão à questão das relações sociais engendradas a partir do desenho do espaço urbano. A concepção de habitat que os jovens propunham ampliava os limites do conceito para incorporar os espaços comunitários envolvidos no desenho da habitação e foi esse tema que serviu de suporte para a formação do Team X como equipe de discussão.²¹² De um lado, Le Corbusier considerava como Habitat os espaços destinados à habitação, ao tempo em que, os mais jovens, confrontando as disposições da Carta de Atenas, consideravam

²¹¹ TYRWHITT, J. SERT, J.L. E ROGERS, E.N. 1952, p. V-VI.

²¹² BARONE, A. C. C., 2002, p. 57.

que não era mais possível pensar em urbanismo segundo a segregação funcional proposta em 1933, que achatava a consideração dos espaços como objetos concebidos por processos históricos, com significados relevantes para a memória urbana²¹³.

O contexto do segundo pós-guerra apresentava novas questões, novas escalas de trabalho e novas problemáticas, que colocavam em questão a validade das idéias originais dos CIAM. Para Eric Mumford, até o próprio Le Corbusier tinha dúvidas da aplicabilidade das idéias primárias dos CIAM na situação de pós-guerra e, na sua opinião, isso pode explicar a mudança de direção que se inicia em 1952 no encontro em sua oficina em Paris. Nessa ocasião, Le Corbusier, junto a Giedion e Tyrwhitt enviam uma circular sobre o título “Future of CIAM” na qual se decide dar responsabilidade crescente à nova geração no controle e organização dos CIAM e dos futuros congressos²¹⁴.

A circular elaborada por Le Corbusier, Giedion e Tyrwhitt, com o objetivo de formular o tema do próximo congresso, discutia as dificuldades de consenso quanto à idéia de “habitat” em diferentes idiomas, especialmente em francês e inglês. Em francês referia-se tanto às condições de vida de qualquer criatura e a “habitação” ou “assentamento”, ao tempo em que, em inglês, significava “algo maior

²¹³ *Ibidem*, p. 64-65.

²¹⁴ MUMFORD, E., 2000, p. 218.

que a ‘casa’ e menor que o ‘bairro’ – em outras palavras, o cenário da vida humana diária.”²¹⁵. No CIAM 9 a divisão entre os membros jovens e a “geração do meio” – Sert, Rogers e o grupo MARS de pós-guerra organizado por Tyrwhitt – começou a ser reconhecida. O encontro de Aix-en-Provence, o maior dos congressos CIAM, foi aquele em que os Smithson abertamente desafiaram o discurso dos CIAM sobre a Cidade Funcional e foi o último ao qual Le Corbusier e Giedion assistiram, 25 anos depois do encontro em la Sarraz. No CIAM 9 os Smithson apresentaram seu projeto “Urban Reidentification” em uma grelha que reforçava as várias escalas em que se dão os vários níveis de associação: a casa, a rua, o distrito, a cidade. A grelha focalizava o problema da identidade e propunha que a comunidade deveria ser construída a partir de uma hierarquia de elementos de associação. Propunham enfrentar o problema de “reidentificar” o homem com seu ambiente através da recuperação da coesão social.

Esta somente poderia ser adquirida através da facilidade de movimento e do aumento da densidade populacional, para o qual propunham o que chamaram de “cidade multi-níveis”, que responderia a todos os níveis de associação necessários, partindo da idéia de que a hierarquia de associações humanas deveria substituir a hierarquia funcional da Carta de Atenas.²¹⁶ Em lugar das quatro categorias funcionais, a hierarquia

²¹⁵ *Ibidem*, p. 218.

²¹⁶ MUMFORD, E., 2000, p. 234-235.

proposta pelos Smithson se baseava nas categorias de “casa, rua, distrito ou bairro e cidade”, que se apresentavam como via para reconfigurar a cidade sem perder sua vitalidade e sua identidade.

Um ano mais tarde, durante a reunião de Doorn (1954) preparatória para o congresso de Dubrovnik de 1956, apareceu o primeiro documento publicado pelos jovens arquitetos dos CIAM, o Manifesto de Doorn, no qual se reitera mais uma vez o consenso dos jovens membros entorno da não aplicabilidade da aproximação por categorias funcionais e a defesa da concepção por escalas, fundamentada na necessidade de enfatizar o caráter do espaço urbano como gerador de relações humanas. No documento, os jovens afirmaram que:

*“1. é inútil considerar a casa exceto como parte de uma comunidade em função da interação que as vincula. (...) 3. O “habitat” concerne a casa em um tipo particular de comunidade. 4. As comunidades são as mesmas em todo lugar: (1) a casa isolada, (2) o povoado, (3) cidades de vários tipos, (4) urbe multifuncional. (...) 7. Devemos portanto estudar a habitação e os agrupamentos necessários para produzir comunidades cômodas e convenientes em diferentes pontos...”*²¹⁷

O documento faz referência ao estudo de Geddes que incorporava a comunidade no processo de organização da cidade. Como sublinha Barone, essa visão orgânica rechaçada pelos CIAM foi retomada pelo grupo dos jovens como essencial para criar inter-relações do homem

²¹⁷ BARONE, A. C. C., 2002, p. 67-68.

com o espaço.²¹⁸ Depois do encontro o “grupo Doorn” composto por Bakema, Van Eyck, Van Ginkel, Hovens Greve, Peter Smithson e Voelcker, apresentou o que chamaram “Statemen on Habitat” que explicitamente rejeitava a Carta de Atenas ao colocar a idéia de abordar o urbanismo a partir de comunidade de vários graus de complexidade:

*“O urbanismo considerado e desenvolvido em termos da Carta de Atenas tende a produzir cidades nas quais as associações humanas são expressas de forma inadequada. Para compreender essas associações humanas devemos considerar cada comunidade como um complexo total particular. Para fazer esta compreensão possível, propomos estudar o urbanismo como comunidade de vários graus de complexidade.”*²¹⁹

Os jovens pretendiam substituir a segregação funcional a partir da qual era vista a cidade moderna por uma visão que considerasse a aproximação por escalas, avaliando as inter-relações sociais estabelecidas nos diversos níveis da comunidade. Para além dos membros jovens, os arquitetos da delegação inglesa grupo MARS, foram os que mais profundamente insistiram, no Manifesto de Doorn, na questão do tratamento do objeto urbano a partir da concepção por escalas, em substituição à concepção por funções. Eles estavam interessados em posicionar o foco dos estudos urbanos na questão da formação de padrões de associação das comunidades nas diferentes escalas. A principal contribuição do manifesto foi a reconsideração da questão das múltiplas escalas de intervenção da arquitetura e do

²¹⁸ *Ibidem*, p. 68.

²¹⁹ MUMFORD, E, 2000, p. 239-240.

urbanismo – a casa, a rua, o bairro e a cidade.²²⁰

1.4.2. Centro comunitário Vs. Centro cívico

No CIAM 8 começa a se fazer mais palpável a diferença de opinião entre os mestres dos CIAM e a jovem geração. Um dos elementos que caracteriza estas diferenças é a falta de consenso nas discussões sobre a idéia do que venha a ser o “coração da cidade”. No congresso se processa uma polarização entre os que, de um lado, defendem a idéia do núcleo como o grande “centro cívico”, e do outro, os jovens que estão mais interessados na questão da comunidade e dos espaços públicos como lugares onde se dão as relações humanas.

A sugestão do tema do CIAM 8 veio do grupo inglês MARS que estava interessado em incluir a questão da comunidade como novo elemento na discussão da cidade. Originalmente se previa que o CIAM 8 se focalizasse no tema da Carta do Habitat, como defendia Le Corbusier, mas graças à intervenção de Sert, decidiu-se finalmente pelo tema do “Coração da Cidade”.

Para o grupo MARS, o tema era relevante tanto para o desenho de centros cívicos para pedestres em cidades novas, e para o tema de celebrações urbanas modernas como o Festival de Inglaterra que abriu

²²⁰ BARONE, A. C. C., 2002, p. 69.

dois meses antes do CIAM e correu concorrentemente com ele, assim como para a reconstrução de cidades bombardeadas²²¹. De acordo com o convite oficial do CIAM 8 editado pelo grupo MARS, o tema do “Núcleo” tinha surgido de suas observações de que havia uma necessidade de considerar outro elemento para além das quatro funções do CIAM, “o elemento que faz da comunidade uma comunidade”, seu “coração ou núcleo”²²². Nessa direção, o grupo MARS trazia uma leitura do núcleo como o lugar onde o sentido de comunidade encontra expressão física.²²³

Sert concordava com o grupo MARS, na época o mais ativo dentro dos CIAM, sobre a importância da temática dos centros cívicos. Seu interesse por esse assunto remontava a seus trabalhos e reflexões da década anterior. Nos planos que desenvolvera em Brasil, Peru e Colômbia já vinha dedicando uma especial atenção ao tema do “centro cívico”. Por outro lado, em seu artigo de 1944, “The Human Scale in City Planning”, também tinha argumentado a importância de criar centros cívicos de pedestres como parte do planejamento urbano. A polarização entre os jovens e os líderes, especialmente Le Corbusier e Sert, é consequência do empenho destes últimos em defender a aplicação dos princípios da Carta de Atenas. Como Barone tem

²²¹ MUMFORD, E., 2000, p. 203.

²²² *Ibidem*, p. 203.

²²³ BARONE, A. C. C., 2002, p. p. 54.

explicitado, Sert e Le Corbusier mantinham seu compromisso com a formulação dos princípios funcionalistas do urbanismo moderno, através do entendimento do núcleo da cidade como um centro cívico, identificado como o grande espaço para a aglomeração das massas, também associado à idéia de centro administrativo. De um lado, Sert defendia a idéia do centro cívico como espaço central da polis, e do outro, Le Corbusier, apresentava o projeto de Chandigarh, onde “havia desenvolvido em toda sua potencialidade o desenho de uma praça cívica funcionalmente agregada ao centro político e administrativo da cidade”²²⁴, de forma que, sua posição complementava perfeitamente o discurso defendido por Sert.

Na versão publicada da intervenção de Sert, intitulada “Centres of Community Life”, se enfatizava a idéia do “coração da cidade”, como o grande centro cívico atrelado às funções político-administrativas do Estado, apesar de que considerava sim a existência centros comunitários em outros setores da cidade:

“(…) A criação desses centros é uma tarefa do governo (federal, Estadual ou municipal). Esses elementos não podem ser estabelecidos em uma base de negócios. Eles são necessariamente para a cidade como um todo e para a nação, e devem ser financiados publicamente. Quando uma cidade é planejada é dividida em zonas de diferentes usos – industrial, comercial, de negócios, residencial, etc. (...) Cada um desses setores ou partes da cidade necessita ter seu próprio centro ou núcleo e o sistema como um todo resulta em numa rede ou constelação de centros

²²⁴ *Ibidem*, p. 53

*comunitários, classificados de menor a maior, sendo um centro principal a expressão da cidade ou da metrópole como um todo, o coração da cidade.”*²²⁵

No entanto, como Eric Mumford sublinhou, a versão publicada da intervenção de Sert difere da conferência de abertura que proferiu na inauguração do CIAM 8. Na versão não publicada, que intitulou originalmente “The Them of the Congress: The Core”, Sert não conectava o tema do “Núcleo” à contínua aplicação dos princípios da Carta de Atenas dos CIAM, como fez na versão publicada. Ao contrário, enfatizava a relevância do tema no contexto da suburbanização de pós-guerra.²²⁶

Para os membros mais jovens o foco das discussões não estava mais no grande centro cívico e nas formas arquitetônicas e urbanísticas modernas que deviam caracterizá-lo. A ênfase para a nova geração era a análise desses espaços urbanos como lugar onde se processam as relações humanas, daí a importância dada às noções de comunidade e espaços públicos. Entre os jovens participantes o holandês Aldo van Eyck propunha a discussão da questão do núcleo em termos de espaços públicos que ofereciam proteção e aconchego para a população. Por outro lado, e também entre os jovens, Jacob Bakema trazia um conceito de “núcleo” que desafiava os CIAM a admitir uma nova

²²⁵ TYRWHITT, J. SERT, J.L. E ROGERS, E.N., 1952, p. 11.

²²⁶ MUMFORD, E., 2000, p. 203.

responsabilidade social, pois propunha como tema as relações humanas criadas a partir dos espaços, que incorporava a possibilidade de discutir a humanização do espaço urbano.²²⁷

As posições de Giedion e van Eesteren, do lado da velha geração, foram fundamentais para a consideração dos argumentos defendidos pela nova geração. Como destaca Barone, Giedion apoiava a idéia da humanização do desenho da cidade colocada nos termos utilizados pelos mais jovens, e destacava a necessidade de incorporar a importância da caracterização dos espaços públicos a partir de sua conceituação destes através de um processo histórico que lhes conferia significado e memória consolidando sua monumentalidade. Para a autora, a retomada do tema da monumentalidade recolocava a questão da produção histórica dos espaços públicos proposta por Camillo Sitte muito tempo antes, uma tradição abandonada pela obstinação incisiva dos CIAM.²²⁸

A análise das praças italianas foi um ponto alto da discussão que definiu a polarização entre os que consideravam o núcleo como o “centro cívico” e os que defendiam a idéia da noção de “espaço público”. Como sublinha Barone, as praças italianas foram invocadas como emblema de monumentalidade, de vida pública e de perfeição

²²⁷ BARONE, A. C. C., 2002, p. 53-54.

²²⁸ *Ibidem*, p. 55.

como solução formal, fazendo notar a restrição imposta pela consideração do núcleo da cidade como praça cívica desenhada com princípios abstratos.²²⁹

No entanto, apesar de que nas discussões do CIAM 8 a ênfase esteve nas relações, em lugar das formas fixas, esta questão não está tão clara na publicação final das deliberações de Hoddesdon. A falta de consenso é evidente na publicação oficial e nas conclusões onde Giendion sublinha dentre as sete características que aponta no “Summary of needs at The Core”, o fato de que somente poderia haver um núcleo central em cada cidade que deveria ser seguro do trânsito e desenhado em conjunto com escultores e pintores, reforçando assim a idéia de centro cívico defendida por Le Corbusier e Sert:

“Resumo de necessidade No Núcleo

1 Que deve haver somente um Núcleo central em cada cidade.

2. Que o Núcleo é um artefato – uma coisa feita pelo homem.

3 Que o Núcleo deve ser seguro do trânsito – onde os pedestres possam caminhar e mover-se livremente.

4 Que os carros deve chegar e estacionar na periferia do Núcleo, mas não atravessá-lo.

5 Que propaganda comercial descontrolada – como aparece no Núcleo de muitas cidades de hoje – deve ser organizada e controlada.

6 Que elementos variados (móveis) podem fazer uma importante contribuição à animação do Núcleo, e que a base arquitetural deve ser planejada para permitir a inclusão desses elementos.

7 Que ao planejar o Núcleo o arquiteto deve usar meios contemporâneos de expressão e – quando seja possível – deve trabalhar

*em cooperação com pintores e escultores.”*²³⁰

1.4.3. Rua Vs. Quadra.

No debate da Cidade Funcional a habitação sempre teve um lugar privilegiado pelo papel central adjudicado a essa função na estrutura de organização da cidade. Na lógica dos CIAM a solução do problema da habitação dependia da criação de protótipos de habitação que deveriam ser organizados geometricamente sobre o território, criando conjuntos organizados de forma eficiente. Mas, para os jovens arquitetos, a questão do habitat estava atrelada ao tratamento da comunidade e as relações humanas, assim como ao reconhecimento das inter-relações entre as diferentes escalas na formação de comunidades.

Nesse sentido, a casa era uma primeira unidade de associação. Mas, como sublinha Barone, a segunda não era a quadra, como poderia supor um adepto da visão da cidade a partir da forma construída, mas a rua, ou o espaço entre as formas construídas, que organiza uma segunda escala de vida urbana a partir das relações entre os moradores e o espaço. A terceira escala de aproximação, o bairro, guardava a proporção territorial das comunidades urbanas.²³¹

²²⁹ *Ibidem*, p. 54.

²³⁰ GIEDION, S., 1952., p. 164.

²³¹ BARONE, A. C. C., 2002, p. 70.

A noção de rua como organizadora essencial do espaço urbano colocava o usuário em primeiro plano como agente fundamental no processo de estruturação da cidade, ao tempo em que, a noção anterior de quadra era colocada de lado em função das implicações mais abstratas e técnicas que dela decorriam, que não interessavam à nova geração. Dessa forma, entre a escala da casa e da cidade, a rua e o bairro estabeleciam novas relações entre arquitetura e urbanismo.

Como sublinha a autora, a hierarquia de escalas proposta no debate sobre o Habitat recolocava na pauta de discussão dos CIAM a cidade existente, valorizando as inter-relações humanas com o espaço, a noção de lugar, os elementos configuradores de conjunto e as possibilidades de associação das comunidades e das pessoas pertencentes a essas comunidades.²³²

1.4.4. Valores culturais Vs. Valores funcionais

O tema do coração da cidade trouxe também para os CIAM preocupações com a questão da identidade própria de cada lugar, de cada cidade e enfatizava, portanto, a necessidade de discutir a relação entre as novas formas urbanas e arquitetônicas e as formas antigas, sobretudo se tratando de cidades existentes. Como explicita Eric

²³² *Ibidem*, p. 70.

Mumford, durante a sessão “The Human Aspect of the Core”, Richards começou uma discussão sobre a questão das relações entre o coração da cidade e as artes (The Core and the Arts), invocando que “o centro da cidade era o repositório da memória coletiva do grupo” e o lugar onde “reside a personalidade que distingue um lugar de outro”, buscando enfatizar a necessidade de “ver que os edifícios velhos devem ter uma relação apropriada com os elementos novos”²³³.

Posteriormente, nas discussões do tema do Habitat também surgiu como uma das linhas de debate a questão das relações entre arquitetura e cultura. O “conceito estendido de habitat” se colocava em oposição à continuidade do entendimento do termo habitat como restrito à idéia de moradia individual como uma das quatro funções urbanas. Dentre as questões apontadas pelos defensores do conceito estendido de habitat assinalou-se a necessidade de incorporar a diversidade cultural humana.

Nessa linha destacou-se o projeto que Georges Candilis trouxe para o debate, como representante do grupo francês envolvido no comitê para a discussão do Habitat, onde a partir de sua experiência de projetos de habitação executados no Marrocos propunha a noção ampliada do Habitat para a discussão das relações entre arquitetura e cultura.²³⁴ O conceito estendido do Habitat, incorporando as questões da variedade

²³³ MUMFORD, E., 2000, p. 213.

²³⁴ BARONE, A. C. C., 2002, p. 71.

cultural humana, também foi focado pelo grupo de editores holandeses da revista Fórum²³⁵, em cuja edição especial [1959] se destacou a publicação de diversas fotografias de aldeias e cidades africanas, reforçando o interesse do grupo em alargar as fronteiras da arquitetura para observar os padrões culturais de povos diversos.²³⁶

O CIAM 10 (Dubrovnik, 1956), foi organizado pelos arquitetos do Team 10 que propuseram a discussão da questão do Habitat em novos termos, questionando o rigor das categorias funcionais impostas pelos CIAM para a discussão da cidade e trazendo para o debate a questão da identidade, dos valores culturais e da associação humana como princípio básico do urbanismo.

Como Barone tem explicitado, a origem Team X foi marcada pela necessidade de discutir a humanização dos espaços produzidos como arquitetura moderna. A intenção fundamental dos jovens era questionar a validade dos princípios universais a partir da noção de que o homem se organiza em comunidades, que desenvolve a necessidade de se diferenciar, se identificar com o local onde habita, criar vínculos sociais e aprender o espaço a partir de seus próprios valores culturais, de forma que, para o grupo, o atributo essencialmente humano na relação com o

²³⁵ A revista era editada desde 1946 e acompanhava as discussões dos CIAM a partir das atividades das delegações holandesas *De 8 e Opbouw*

²³⁶ BARONE, A. C. C., 2002, p. 75.

espaço era a constituição de lugares com identidade própria.²³⁷

Em 1959, no encontro de Otterlo, foram apresentados 35 projetos, dentre os quais, aqueles dos membros do Team X estabeleciam relações de ruptura com os princípios pré-estabelecidos pelos CIAM para a concepção da forma dos edifícios, ao enfatizar o estabelecimento de uma nova relação entre arquitetura e urbanismo. Tratou-se da consolidação de uma linguagem arquitetônica baseada em referências à cidade existente através do uso de formas que dialogassem com o entorno, assim como da utilização de gabaritos adequados, do desenho do edifício no lote e da adaptação às condições culturais locais.²³⁸ Para Barone, quer fosse pelas relações com a cidade existente, com as condições climáticas do local ou com o contexto cultural dos habitantes, os arquitetos do Team X realizavam em seus projetos uma atitude de inconformismo para com os valores universais do desenho moderno. Dentre os critérios levantados pelo Team X – a identidade, os padrões de associação, a mobilidade e a noção de cluster – a noção de identidade focalizava a discussão de novos meios para expressar uma relação vital do ser humano com o lugar a que pertence, entendendo a identidade como a relação estabelecida entre os usuários de um local e a arquitetura que utilizavam. Sendo que, em urbanismo, o compromisso com a valorização das formas da cidade existente e da cultura local

²³⁷ *Ibidem*, p. 61-62.

²³⁸ *Ibidem*, p. 78.

significou uma ênfase na continuidade do desenho da cidade existente através da adoção de gabaritos condizentes com a situação do entorno, e de eixos de continuidade do desenho da rua e da calçada.²³⁹

Os quatro pontos levantados nesta análise: 1) Concepção funcional Vs. Concepção por escalas; 2) Centro Cívico Vs. Comunidade e espaço público; 3) Rua Vs. Quadra; 4) Valores culturais Vs. Valores funcionais, caracterizam, a nosso ver, o que identificamos como “discussões transgressoras” que levam à crise da idéia da Cidade Funcional, que se evidencia a partir do CIAM 8, *The Heart of the City*.

O fator comum que integra estas discussões é o foco no elemento humano, na associação humana, que resulta do interesse em retomar a cidade existente como foco de atenção. Esses quatro temas ou “discussões transgressoras” que caracterizam o contexto de ruptura dos CIAM são a semente que faz surgir novas direções pós-CIAM tanto de mãos de membros como não-membros dos CIAM. Partindo de que a *Ekistics* e o *Urban Design* são novas direções que surgem do interior do próprio CIAM, propomos analisar como essas “discussões transgressoras” se expressam nas elaborações de C.A. Doxiadis e J.L. Sert para Rio de Janeiro e Havana, respectivamente. Desse modo, os quatro temas levantados constituem os parâmetros analíticos a partir dos quais analisamos os referidos Planos neste trabalho.

²³⁹ *Ibidem*, p. 80.

CAPÍTULO 2

C.F. Lacerda na Guanabara: a reinvenção da capitalidade da Belacap

2.1. O futuro da BELACAP: entre certeza e incerteza

O Plano Doxiadis, segundo plano global da cidade do Rio de Janeiro, está profundamente atrelado na memória urbanística carioca à figura impar do governador da Guanabara, Carlos Frederico Werneck de Lacerda (1914-1977). Vários estudos têm sido realizados sobre a figura e o governo de Carlos Lacerda numa óptica política²⁴⁰, e também existem alguns trabalhos, porém em menor medida, que se debruçaram sobre sua administração e as obras de seu governo²⁴¹ e, em especial, o Plano Doxiadis²⁴², contratado como parte do seu programa de obras. Na maior parte das análises sobre o Plano Doxiadis tem prevalecido a interpretação de que a elaboração do Plano tinha como principal objetivo o fortalecimento da figura de “Lacerda como administrador” visando as eleições presidenciais de 1965. Essas intenções políticas parecem legítimas tendo em conta que o urbanismo faz parte das políticas públicas que devem caracterizar a obra dos administradores, e considerando o precedente da construção de Brasília por Juscelino Kubiteschek. Porém, para além das intenções políticas, interessa-nos

²⁴⁰ Ver: PICALUGA, Isabel. Partidos políticos e classes sociais: a UDN na Guanabara. Petrópolis: Vozes, 1980; SANTOS, Angela Moulin S. Penalva. Planejamento e desenvolvimento: o estado da Guanabara. Tese de Doutorado. FAU-USP. São Paulo, 1990; MOTTA, Marly Silva da. Saudades da Guanabara: o campo político da cidade do Rio de Janeiro (1960-1975). Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2000; Ibidem. Rio de Janeiro: de cidade-capital a estado da Guanabara. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2001; Ibidem. “Carlos Lacerda: de demolidor de presidentes a construtor de estado”. *Nossa História*. Rio de Janeiro, n^o 19, maio, 2005.

²⁴¹ DOMINGUEZ PÉREZ, M. (2007).

²⁴² EVENSON, N. (1973), REZENDE, V. (1982), FARIAS FILHO, J. A. (2004).

esclarecer o conjunto de motivações que o foco restrito a essa interpretação deixa sem respostas. Nesse sentido, nesta secção se buscam respostas a vários questionamentos:

- 1) Em que medida as diversas representações sobre a cidade do Rio de Janeiro no contexto da transferência da capital para Brasília informam sobre os fundamentos e as necessidades do Plano?
- 2) Por que o Plano foi contratado em março de 1964 quando já tinha se passado mais da metade do mandato de Carlos Lacerda como governador da Guanabara (1960-65)?
- 3) Havia em inícios de 1964 condições econômicas presentes ou previsões futuras muito favoráveis que motivassem a decisão de contratar um plano de desenvolvimento? Ou este, pelo contrário, era um esforço por criar a viabilidade econômica do novo estado?
- 4) Por que foi contratado Doxiadis, um especialista internacional que não era exatamente da linha dos modernistas brasileiros de então? Qual era o modelo que Lacerda vislumbrava para a Guanabara e que guiava as políticas urbanísticas para a Guanabara, em que medida, essa representação se articulava às idéias e métodos de Doxiadis?

Neste capítulo, pretende-se esclarecer as motivações simbólico-culturais, sociais, políticas, econômicas e urbanísticas que sobejassem ao Plano. Para tanto, apesar de focalizar o mandato em questão que vai de 05/12/1960 a 5/12/1965, tomamos como recorte temporal o período

que se estende de janeiro de 1946 a dezembro de 1965. Este marco de tempo abrange o que se conhece como a Nova República ou Quarta República que se inicia após o fim do Estado Novo com a posse em 31 de janeiro de 1946 do presidente General Eurico Gaspar Dutra, e inclui também o início da Quinta República que começa em 09 de abril de 1964 quando, arbitrado pelos militares golpistas, é expedido o Ato Institucional 1 (AI-1) que atribui o governo do país ao Comando Supremo da Revolução²⁴³. É no meio dessa convulsa conjuntura, na qual quase se deflagra uma guerra civil no Brasil e em que se iniciou na intervenção milita que durou vinte anos, que se deu a contratação do Plano Doxiadis para o desenvolvimento da Guanabara.

Ao estudar as diversas motivações que estão por trás do Plano pretendemos identificar as diversas representações sobre a cidade do Rio de Janeiro no momento de sua elaboração e as possíveis interseções que se tecem entre elas para entender as contradições e tensões que marcaram o contexto da época. A leitura seguirá tanto a ordem cronológica, isto é, o correr do tempo e a evolução histórica, assim

²⁴³ Constituído pelo general-de-exército Arthur da Costa e Silva (RS), pelo tenente-brigadeiro-do-Ar Francisco de Assis Corrêa de Mello (RJ) e pelo vice-almirante Augusto Hamann Rademaker Grünewald (RJ). O referido Ato Institucional lhes conferia competência para a prática dos atos referidos nos artigos 7º, § 1º, e 10 do referido Ato até a posse do presidente da República eleito na forma do artigo 2º (eleição indireta) do mesmo ato. Com 11 artigos, são mantidas a Constituição de 1946, as constituições estaduais e respectivas emendas. A eleição do presidente e do vice-presidente da República, cujos mandatos terminarão em 31 de janeiro de 1966, será realizada pela maioria absoluta dos membros do Congresso Nacional. A eleição do presidente e do vice-presidente da República, que tomarão posse em 31 de janeiro de 1966, será realizada em 03 de outubro de 1965.

como também uma determinada época, momentos ou episódio para cada elemento analisado.

O Plano Doxiadis (1964-65), elaborado para a cidade-estado da Guanabara, que coincide com o que fora até então a cidade do Rio de Janeiro, se auto-intitula enquanto plano de desenvolvimento urbano. O Plano carrega a ambigüidade, própria da solução “cidade-estado” – status político do Estado da Guanabara –, de se auto-intitular enquanto plano de desenvolvimento “urbano” e propor o encaminhamento futuro de um “estado”. Resta saber se para Lacerda o Plano representava um instrumento para inventar a “estadualização” do Rio ou para reinventar sua “capitalidade”?

É curioso observar que a versão original do Plano de 1965, publicada em inglês, Guanabara: a plan for urban development, punha em primeiro plano a Guanabara e seu desenvolvimento urbano, sem deixar em evidência seu caráter de estado. Na versão em português, Plano Doxiadis: plano para o desenvolvimento urbano do Estado da Guanabara, o status de estado fica mais em evidência, o que deixa de manifesto a ambigüidade entre os objetivos polarizados de desenvolvimento urbano e de encaminhamento de um estado. Para poder entender a ambigüidade que essas duas conotações imprimem é preciso analisar o contexto da transição da cidade do Rio de Janeiro para o Estado da Guanabara e as discussões que essa mudança de status provocaram a respeito do futuro da cidade.

O Plano foi elaborado num dos momentos mais convulsos do debate político-social vivenciados na cidade do Rio de Janeiro. Sede do vice-reinado a partir de 1763, capital do Império e município neutro da Corte desde 1834²⁴⁴ e capital da República a partir de 1889; em 21 de Abril de 1960 o então Distrito Federal se tornava oficialmente um novo estado da federação. Surgia então o Estado da Guanabara, como consequência da transferência da capital do país para a recém inaugurada Brasília. O Plano, contratado por Carlos Lacerda, primeiro governador eleito pelo voto direito dos cariocas, visava o planejamento do desenvolvimento da nova cidade-estado.

A conjuntura dos anos 1950 e 1960 foi, sem dúvidas, um marcou na história carioca e brasileira do século XX. Foi nesse momento que os cariocas viram se materializar o “fantasma da descapitalização”, e ao mesmo tempo, de forma um tanto irônica, a “vingança da Belacap” que se manifestou a través do que foi uma das mais graves crises institucionais da república brasileira, a “crise da legalidade”, que coincidiu com a inauguração da Novacap²⁴⁵, e terminou no golpe militar de 1964. O Brasil vivia uma dupla crise, a crise da capitalidade e a crise da República, parecera que com a perda da cabeça a república

²⁴⁴ FERREIRA, M. de M., GRYSZPAN, M., 1994, p. 74. Graças ao Ato Adicional promulgado em 1834 a cidade do Rio de Janeiro passou a ser município neutro da corte, desvinculando-se da província do Rio de Janeiro criada sobre regime especial ao mesmo tempo em que foram criadas as demais províncias do Brasil na Constituição de 1824.

²⁴⁵ NOVACAP: Companhia Urbanizadora da Nova Capital.

perdia os rumos, ficara guilhotinada, passou-se dos “anos dourados” aos “anos de chumbo” num pestanejar.

Na verdade, a idéia da transferência da capital acompanhou a história constitucional da República brasileira iniciada em 1889. Na Carta que resultou da Assembléia Constituinte de 1891 já se prescrevia a transferência da capital da recém-criada República para o Planalto Central, com a ressalva de que, quando isso ocorresse, um novo estado seria criado para abranger a cidade do Rio de Janeiro²⁴⁶. De igual forma, nas Assembléias Constituintes de 1934 e 1946 – que marcou o fim da ditadura Vargas – a idéia da mudança da capital e da transformação da cidade do Rio de Janeiro num estado autônomo foi mantida.

A transferência, aprovada pelo congresso em Outubro de 1957, se concretizou em 21 de abril de 1960, como foi dito, mas somente seis dias antes, em 12 de abril de 1960, foi aprovado o projeto do deputado carioca do PTB San Tiago Dantas, com apóio do PSP e do PSD, da lei de criação do Estado da Guanabara. O fato foi festejado pelos cariocas com um desfile das escolas de samba na Avenida Rio Branco, que foi mais uma manifestação para mostrar que, apesar da perda do status de capital, o Rio continuaria a ser a “sala de visitas do Brasil” como se lê no cartaz assinado pelo O Globo, Figura 1.

²⁴⁶ FERREIRA, M. de M., GRYSZPAN, M., 1994, p. 77, 79.



Figura 1: Desfile de escola de samba na Avenida Rio Branco, como parte dos festejos da criação do Estado da Guanabara no dia em que ocorre a transferência em 21 de abril de 1960.

Fonte:
http://www.marcillio.com/rio/encercar_bca.html#amu.
 Visita em 23/10/2007.

O projeto de criação do Estado da Guanabara, a cuja votação na Câmara o governo federal criou vários entraves – visando manter o controle sobre a cidade e visando evitar eleições para o novo estado que poderia cair nas mãos da UDN²⁴⁷ (partido do Lacerda), – foi aprovado sob a condição imposta por JK de que as eleições para a Constituinte e para governador da Guanabara seriam realizadas junto com o pleito

²⁴⁷ *Ibidem*, p. 82.

presidencial, sendo até lá indicado um interventor, condição esta que anulava a Emenda Mozart Lago de 1956²⁴⁸.

Como se pode inferir, o processo de transferência não foi muito pacífico e caracterizou-se por manobras políticas que visavam manter sob controle o eleitorado de grande peso do Rio de Janeiro tendo em vista as eleições presidenciais para a sucessão de Kubiteschek²⁴⁹. Daí a nomeação do governo provisório interventor do embaixador José Sette Câmara Filho (21/4/60- 4/12/60), chamado de “governo tampão”, que sucedeu ao último prefeito do Distrito Federal, Sá Freire Alvim (4/7/1958-21/4/60) e antecedeu a Lacerda (5/12/60 – 5/12/65).

Por outro lado, se a mudança da capital já era certa, o que ainda não era certo era o futuro da ex-capital, devido ao qual, paralelo ao processo de transferência no final da década de 50 vivenciaram-se no DF intensos e múltiplos debates acerca do porvir do Rio. A partir de abril de 1960 o Rio passou a ser “Estado da Guanabara”, como previsto pela Constituição de 1946, solução que venceu sobre outras duas propostas que marcaram o debate do final dos anos 50: “território da Guanabara” idéia defendida por Kubitschek (1958) e “município do Rio de Janeiro”

²⁴⁸ A Emenda Mozart Lago, aprovada em 3 de julho de 1956, estabelecia que o primeiro pleito direto para a prefeitura da ex-capital federal se daria em 1958, no mesmo ano das eleições presidenciais para o mandato de 1960 a 1965.

²⁴⁹ Naquela época apenas podiam votar os cidadãos alfabetizados, daí a importância do eleitorado do Rio de Janeiro nos pleitos presidenciais, pois por ser a capital, o Rio tinha um índice de alfabetização e de informação maior que muitas cidades do interior e de outros estados.

que propunha a incorporação da cidade ao Estado do Rio²⁵⁰. Nessas três propostas as representações do Rio como ex-capital dividiram-se em duas posições: os que defendiam a continuidade da cidade como ente autônomo dentro da federação (estado da Guanabara e território da Guanabara”), e as que partilhavam o entendimento da cidade como parte de uma região maior, de um estado, isto é, como “município do Rio de Janeiro” dentro do estado do Rio de Janeiro.

O status de Estado da Guanabara identifica o início de um segundo momento na história da inserção do Rio de Janeiro no quadro federativo nacional e os debates acerca de seu novo status, acirrados nos 50, continuaram até a transformação do Rio em município do estado do Rio de Janeiro em 1975²⁵¹. O debate foi particularmente intenso a partir de 1958 e durante o governo de Carlos Lacerda (1960-65), quando a questão foi discutida em vários foros, período no qual se concentram quatro dos cinco debates sublinhados por Motta: 1) em 1958, quando encheu páginas dos jornais cariocas; 2) no início de 1960, quando ocupou o debate parlamentar no Congresso Nacional; 3) no processo de

²⁵⁰ Para mais informação sobre estas três propostas ver: MOTTA, M. S. da., 2001, p. 7. Em agosto de 1958, o governo Kubitschek apresentou o projeto de transformar o Rio de Janeiro em “território da Guanabara” por um período de dez anos, o que equivalia a manter a cidade como uma área especial no quadro da federação brasileira.

²⁵¹ MOTTA, M. S. da., 2001, p. 1. A autora aponta três momentos que significaram inserções diferenciadas do Rio de Janeiro no quadro federativo nacional: Distrito Federal (1889-1960); Estado da Guanabara (1960-75); e Município do Rio de Janeiro (de 1975 em diante).

elaboração da Constituição da Guanabara e 4) no projeto de Carlos Lacerda (1960-65) de fazer da Guanabara um estado-capital²⁵².

Como a autora sublinha, a segunda metade da década de 1950 foi marcada no Rio de Janeiro pela “percepção da irreversibilidade da transferência da capital para Brasília, advinda não só do rápido andamento das obras, mas principalmente do entendimento político de Kubitschek com setores da oposição, contornando obstáculos que se antepunham à aprovação da nova capital”²⁵³. E junto com essa realidade surgia a oportunidade da criação de um novo espaço que ainda não estava regulamentado política, jurídica e administrativamente, espaço este que era almejado e começa a ser disputado palmo a palmo pelos principais atores do jogo político do Rio de então. Dessa forma, um aspecto marcante dos debates sobre o futuro da ex-capital são os interesses político-partidários que se escondem por trás da defesa de cada uma das soluções.

A proposta de fusão do Distrito Federal com o Estado do Rio não deixava claro qual seria o lugar do Rio no estado, o Rio poderia ser uma mera cidade ou a capital do Estado. Significava que a cidade seria administrada por um prefeito que estaria supeditado ao governador do estado, e por outro lado, um fator ameaçador era o desequilíbrio

²⁵² *Ibidem*, p. 6. O quinto debate marcou o momento de investimento do governador Chagas Freitas (1971-75) no intuito de fazer da Guanabara um estado como outro qualquer.

²⁵³ MOTTA, M. S. da., 1994, p. 1-2.

existente entre a cidade do Rio e o estado do Rio, resultado da secular capitalidade do Rio, pois significava que “(...) três milhões de cariocas passariam a gravitar na órbita de dois milhões de fluminenses e à política municipal se somaria a provinciana...”²⁵⁴. Da mesma forma, a proposta de Kubitschek de criar um “território da Guanabara” era guiada também por interesses político-partidários visando as eleições presidenciais de 1960, pois visava “preservar a cidade como uma área especial no quadro da federação brasileira, mantendo, de certo modo, os “privilégios” e as “restrições”²⁵⁵ inerentes a uma capital”²⁵⁶.

Já a proposta de criar o Estado da Guanabara criava a oportunidade para o novo governador de administrar a cidade com muito mais autonomia e, ao mesmo tempo, permitia manter a singularidade do Rio de Janeiro como ente autônomo. Esta solução, que já tinha sido prevista na Constituição de 1946, prevaleceu sobre as outras duas. O ponto central das discussões a respeito focava-se em aspectos econômicos, especificamente quanto à viabilidade da nova entidade como mais um estado autônomo da federação, e também em questões políticas que

²⁵⁴ *Jornal do Brasil*. “O Destino do Distrito Federal”. (17/07/1958) *Apud*: MOTTA, M. S. da., 1994, p. 5.

²⁵⁵ Nessa solução era mantido o direito de intervenção federal na ex-capital, prática que era usada quando o Rio era Distrito Federal, o que cercearia a autonomia do novo estado-cidade e tinha como objetivo fundamental manipular o jogo eleitoral com vistas à campanha de 1960.

²⁵⁶ MOTTA, M. S. da., 1994, p.7.

colocavam em discussão diversas soluções para a organização do aparelho administrativo e jurídico.

A representação do Rio como capital, ponto nevrálgico e comum nas representações e visões resultantes dos debates que marcaram o contexto político do Rio de Janeiro no final dos anos 1950– tanto no sentido de reforça-la como de atenua-la –, era ainda mais forte para os habitantes do Rio de Janeiro, assim como para as cidades e estados mais interioranos que continuavam a ver o Rio de Janeiro como capital cultural, comercial e simbólica do país. Apesar de ter sido destituída de suas funções político-administrativas com a transferência da capital para Brasília, e de ter vivenciado uma progressiva diminuição das atividades industriais, sobretudo, em relação a sua competidora principal, São Paulo; a cidade detinha sua aura de capital do país para os brasileiros.

O Rio exercia um fascínio em todo o Brasil, não era apenas a capital oficial sede das funções do Estado, era a “cidade maravilhosa” coroada pelo Cristo Redentor – inaugurado em 1935 – e pelo Pão de Açúcar que com seu teleférico permitia descortinar o visual maravilhoso da Baía da Guanabara e da praia de Copacabana, que já gozava de fama internacional incontestável. Esse status que já fazia parte do imaginário não apenas dos cariocas, mas de todos os brasileiros, e inclusive internacionalmente, não foi modificado com a transformação da cidade em estado. Daí que o status de “não capital” ou “ex-capital” trouxe a

tona nos debates publicados pelo Correio da Manhã no ano de 1958 comparações com a cidade de Nova York que, apesar de não ser nem capital dos Estados Unidos, nem do estado homônimo, já representava à época a “capital do mundo”, como colocava o ex-prefeito carioca Mendes de Moraes ao defender a fusão: “(...) o Rio continuaria a ser a grande Capital, a cidade maravilhosa, a New York do Brasil”²⁵⁷.

Nos anos 1950 o Rio era, sem dúvida, o centro comercial, cultural e também financeiro mais importante do Brasil – se comparando apenas a São Paulo –, e sua influência era evidente na política e na mídia nacional, sendo muitos dos mais importantes jornais sediados nela. O centro do Rio era já um grande oásis comercial onde se ofereciam os mais modernos produtos e onde os métodos de consumo capitalistas do crédito e parcelamentos se tornavam práticas cotidianas para a sociedade carioca, como nos permite reaprender um fragmento de uma crônica de Rubem Braga de 1960:

*O HOMEM E A CIDADE*²⁵⁸

(...) A calçada está cheia de gente, e é doce a gente se deixar ir andando à toa. Na Rua Senador Dantas vejo livros, camisas, aparelhos elétricos, discos, fuzis submarinos, gravatas; e os cartazes dizem que tudo é muito barato e fácil de comprar, os cartazes me fazem ofertas especiais para levar agora e só começar a pagar em fevereiro... Muito obrigado, muito obrigado, mas não preciso de

²⁵⁷ Mendes de Moraes. Que será do Rio?. *Correio da Manhã*, 12/7/1958. *Apud*: MOTTA, M. S. da., 1994, p.9.

²⁵⁸ BRAGA, R., 1983, p. 248.

nada. Entretanto, gosto de ver essa fartura de coisas: fico parado numa porta da mercearia contemplando reluzentes goiabadas e frascos de vinho, bebidas e gulodices de toda espécie que vieram de terras longes se oferecerem a mim. (...)

Janeiro, 1960.

O imaginário sobre o Rio também passavam pela visão da capital como imenso centro comercial e de consumo de massas, como fonte de modernidade e de toda sorte de produtos modernos que não se encontravam a disposição ainda em outras regiões do país. A noção do Rio como capital passava, portanto, pela visão desta como foco de irradiação de modernidade, como uma das principais portas de entrada de mercadorias de todo tipo associadas às novas práticas da vida moderna que vinham progressivamente modificando o cotidiano doméstico nos anos 1950 e 1960. Outra crônica de Rubem Braga de 1952 permite entender esse fascínio que o Rio exercia enquanto fabuloso coração comercial do Brasil:

*OS EMBRULHOS DO RIO*²⁵⁹

(...) Quando meus pais ou minha irmã voltavam de um passeio ao Rio, nós todos, os menores, ficávamos olhando com impaciência quase agônica as malas e valises que o carregador ia depondo na sala.

(...) os brinquedos e os presentes para homens e coisas para uso caseiro eram visões sensacionais. Jogos de papelão coloridos, coisas de lata com molas imprevistas, fósforos de acender sem caixa, abridores de latas, sopas Juliana seca, isqueiros, torradeiras de pão, coisas elétricas, brilhantes e coloridas – todo o mundo mecânico

²⁵⁹ *Ibidem*, p. 259-260.

insuspeitado que chegava ao nosso canto de província. E também programas de cinema, cardápios de restaurantes...

Seriam, afinal de contas, coisas de pouco valor: os grandes engenhos modernos estrangeiros estavam fora de nossas posses e de nossa imaginação. Mas para nós tudo era sensacional; (...) ainda ficávamos tontos, pensando nesse Rio de Janeiro fabuloso, tão próximo e tão distante. (...) o grande encanto e o máximo prestígio do Rio estavam nas malas e nos embrulhos abertos diante dos olhos assombrados do menino da roça.

Março, 1952.

A identidade e as representações do Rio estavam inexoravelmente ligadas à multiplicidade de funções e papéis específicos que caracterizavam sua capitalidade. Tinha sido por mais de dois séculos capital do Brasil, sendo primeiro a Corte e logo a Capital Republicana. Com a chegada da Corte em 1808, há quase duzentos anos atrás – caso único na América Latina –, o Rio exerceu uma função de representação que visava, sobretudo, construir a imagem e consolidar o poder da corte real, e fazia isto enquanto sede da burocracia administrativa centralizada, da autoridade das forças militares e também difundindo valores simbólicos, impondo as suntuosas modas, gostos e cerimônias da corte portuguesa, fenômeno novo para os brasileiros de então.

Como apontou Marly Motta em texto onde estuda a noção de cidade capital, os rituais e cerimônias da Corte [referindo-se às corte européias, em especial, a francesa] sediada na cidade-capital tinha uma função central de unificação e de dominação para as monarquias

européias que as transformava na imagem do Estado: “As práticas ritualizadas da Corte – o quadro cerimonial, a liturgia, os dispositivos simbólicos – tiveram, assim, um profundo alcance político. Ao exprimir o poder e assumir um ar sagrado, a cidade-capital exercia o papel de “pedagoga coletiva”, requerendo lealdades e fidelidades, e promovendo a unidade.”²⁶⁰

Da mesma forma que a Corte, a capital, criação política dos tempos modernos, detinha múltiplas funções e papéis que iam além da esfera político-administrativa. Como Motta sublinha, “(...) esse papel de “sol” a ser desempenhado pela capital transbordou a esfera político-administrativa e invadiu outros domínios. Podia-se falar agora de um “estilo de vida” da capital – cosmopolita, modelador de linguagens, e difusor de “costumes civilizados” – e de um “modo provinciano”, o qual, periférico às grandes correntes culturais, estaria condenado ao atraso ou à imitação.”²⁶¹ Esse função ou missão civilizadora desempenhada pelas capitais passava tanto pelos hábitos e costumes cosmopolitas de seus habitantes, como pela novidade dos produtos à mostra nas lojas de suas principais ruas comerciais. Mas também pelo seu papel aglutinador do conhecimento científico-tecnológico e de novas idéias em diversas áreas das artes e das ciências, como já apontou

²⁶⁰ MOTTA, M. S. da., 1993, p. 9.

²⁶¹ *Ibidem*, p. 2.

Angel Rama em seu texto *La Ciudad Letrada*²⁶², onde sublinha a visibilidade do fenômeno de formação de uma elite intelectual nas cidades da América Latina desde o século XIX.

Isso permite-nos argumentar que a perda das funções político-administrativa do Rio não significava a total perda da capitalidade. A sua função civilizadora, talvez menos oficial, mas indubitavelmente mais nobre e intrincadas na mentalidade e no imaginário que os cariocas e brasileiros tinham construído ao longo dos anos sobre o Rio, esse “brilho iluminador” não foi ofuscado com a transferência da capital, como colocava em versos Manuel Bandeira por ocasião da celebração dos quatrocentos anos da cidade em 1965:

*RIO DE JANEIRO*²⁶³
Louvo o Padre, louvo o Filho
E louvo o Espírito Santo.
Louvado Deus, louvo o santo
De quem este Rio é filho. (...)
Rio de Janeiro, agora
De quatrocentos janeiros... (...)
Cidade de sol e bruma,
Se não és mais capital
Desta nação, não faz mal:
Jamais capital nenhuma,
Rio, empanará teu brilho,
Igualará teu encanto.
Louvo o Padre, louvo o Filho
E louvo o Espírito Santo.

²⁶² RAMA, A., 1985.

²⁶³ BANDEIRA, M., 1977, p. 347-348. (s/d, supõe-se de 1964 pela referência ao IV centenário)

Nesse sentido, podemos concluir que as representações do Rio de Janeiro nos anos 1950 e 1960 – tanto aquelas associadas a sua perda de função político-administrativa e sua ainda atuante função civilizadora, como as que resultam dos debates acontecidos em 1958 sobre o futuro da ex-capital –, tinham como ponto comum e central a questão da capitalidade histórica do Rio, que era e ainda é um fato incontestável. Inclusive as representações negativas resultantes dos vícios e mazelas político-sociais e urbanas acentuaram o debate em torno da questão da capitalidade e da necessidade de resgatar a Belacap. Esses problemas traziam à tona a inadequação do Rio para impulsionar o desenvolvimento do país e justificaram, em boa medida, a transferência da capital para a Novacap, cuja moderna imagem deveria se representativa do país, proposta esta que, na opinião de Holston se inseriu num projeto modernizador da sociedade brasileira que tinha na arquitetura a sua face mais visível de modernidade.²⁶⁴

Enquanto às visões que surgem dos debates sobre o porvir do Rio resulta importante destacar que, tanto aquelas que previam a fusão com o Estado do Rio, quanto as que defendiam a autonomia do novo Estado da Guanabara, levavam à ambigüidade inevitavelmente pelo desequilíbrio gerado pelo peso do complexo elemento da capitalidade do Rio. Caso se decidisse pela transformação numa mera cidade, num

²⁶⁴ HOLSTON, J., 1993, p. 3. *Apud*: MOTTA, M. S. da., 1993, p. 5.

município do Estado do Rio, teria uma relação ambígua e desequilibrada populacional e culturalmente com relação ao Estado do Rio. Por outro lado, a opção do Estado Guanabara, que foi a que saiu vitoriosa finalmente, terminava puxando para dois lados diferentes polarizando a cidade em duas direções como um pendulo, embutia a condição de estado e ao mesmo tempo a de cidade impar na federação, atenuando e reforçando a capitalidade ao mesmo tempo.

Investir na estadualização implicava em focar os esforços na consolidação da viabilidade econômica do novo estado, do outro lado, investir na capitalidade simbólica do Rio, significava concentrar-se na cidade em si, na recuperação da malha urbana, assim como no incentivo à vida cultural e social, a essa função civilizadora que fazia do Rio o “foco de irradiação de modernidade” do país. Resta saber se o pendulo pendeu mais para algum desses lados na administração de Lacerda? Cabe lembrar que em 1965, no último ano do governo de Lacerda, a cidade chegaria a seus quatrocentos anos.

A condição de governador da Guanabara dava a Lacerda uma função que equivalia à de prefeito do antigo Distrito Federal, ou seja, de direcionar o futuro da ex-capital. Quase um ano após o início do governo foi promulgada a Constituição da Guanabara, resultado, segundo Motta²⁶⁵, de uma complexa fórmula que procurou juntar os

ingredientes básicos da identidade do Rio e, ao mesmo tempo, lhe dar à cidade um perfil de estado, capaz de inseri-lo no quadro federativo, caráter que, em sua opinião manteria a tradicional ambigüidade do lugar da Guanabara na federação que poderia ir a direção da estadualização ou no sentido de reforçar a capitalidade.

O Rio se via diante de uma situação insólita em que sendo apenas uma cidade tinha que sobreviver como mais um estado da nação, mas ao mesmo tempo, sendo a ex-capital tinha a inércia histórica de ser “a face da modernidade brasileira”, tanto a cidade em si, sua forma e estrutura física, como o povo carioca por sua identidade histórica e suas práticas sociais, continuavam a se sentir como a “caixa de ressonância do país”.

Era essa a difícil conjuntura, mas ao mesmo tempo a oportunidade única que tocara a Lacerda. Mudanças burocráticas e administrativas resultam de decisões que podem ser tomadas às presas, mas mudanças nas representações e práticas sociais, nos hábitos e costumes dos habitantes, resultam de lentos processos de construção e reconstrução de mentalidades, questão que não seria diferente no caso dos “cariocas ex-capitalizados”. As pessoas do Rio carregavam a tradição de serem por quase três séculos, desde 1763 ano em que o Rio se tornou sede do Vice-reinado, a cabeça do país, a principal porta de entrada do espírito modernizador, e isto não seria esquecido tão rapidamente.

²⁶⁵ MOTTA, M. S. da., 2001, p. 10.

Durante os anos 1950 – em pleno processo de construção de Brasília – o Rio de Janeiro marcou profundamente a história cultural do país com o movimento da “bossa nova” cuja repercussão internacional punha de manifesto a capacidade da ex-capital de ainda atuar como “maravilhosa interlocutora” da cultura brasileira com o mundo. O poeta Vinicius de Moraes e o canta-autor Tom Jobim estiveram entre os principais expoentes dessa nova bossa que deu lugar a peças icônicas da cultura brasileira. Criava-se então o mito da “Garota de Ipanema” quando a música de Vinicius, inspirada numa jovem musa – a então de quinze anos Helô Pinheiro – celebrava as sedutoras sereias bronzeadas “a caminho do mar” que passaram a povoar o imaginário sobre as praias do Rio de Janeiro.

Celebrava-se também o carnaval, elemento icônico da cultura brasileira surgido no Rio, como foi o Caso do filme “Orfeu Negro” feito em 1959 com direção do francês Marcel Camus (Figura2), mas baseado na peça “Orfeu da Conceição” de Vinicius de Moraes, reinterpretação da lenda grega de Orpheus e Eurydice no contexto do Rio durante o carnaval – ganhou a Palma de Ouro do Festival de Cannes (1959), o Globo de Ouro (1960) e o Prêmio da Academia para Melhor Filme Estrangeiro (1960).



No entanto, em 1960, o Rio estava entre a certeza e a incerteza, ou seja, entre a possibilidade de reforçar os elementos que ao longo da história vinham construindo sua capitalidade, e a necessidade de erguer sua viabilidade enquanto novo estado da federação. Uma coisa era certa, o Rio precisava ser “reinventado”, era preciso construir a Guanabara, aspecto que foi o ponto principal da campanha de Lacerda ao governo de estado. Lacerda estava ciente de que não era momento de demolir, mas de construir e de manter um lugar privilegiado para o Rio de Janeiro dentro da federação, como ex-capital²⁶⁶.

²⁶⁶ MOTTA, M. S. da., 2005, p. 24.

2.2. Lacerda e a Guanabara: o político e o administrador

Por que o Plano Doxiadis foi contratado em março de 1964, quando já tinha se passado mais da metade do mandato de Carlos Lacerda como governador da Guanabara (5/12/1960-5/12/65). Esta é uma das questões mais intrigantes que surgem quando se estuda este Plano. A esse respeito consideramos que a conjuntura do governo Lacerda, tanto no cenário político nacional como no contexto da administração do novo Estado, é marcada por duas fases que permitem entender o porquê da tardia decisão. O ano de 1963 é o divisor de águas no qual vários elementos se precipitaram e delimitaram uma primeira fase que foi caracterizada pela consolidação de elementos necessários à autonomia política de Lacerda como governador, e uma segunda, marcada pela corrida à campanha presidencial de 1965 – é nessa segunda fase que se dá a contratação do Plano Doxiadis.

No cenário político nacional o ano de 1963 se inicia com a volta em janeiro do sistema presidencialista²⁶⁷, após o breve período de parlamentarismo vivenciado pela República Brasileira, consequência da crise detonada com a renúncia do presidente Jânio Quadros em 25 de agosto de 1961. Esse foi um fator crucial no contexto político da época

²⁶⁷ Em 24 de Janeiro de 1963 é restabelecido o sistema presidencialista de governo pela aprovação da Emenda Constitucional nº 6/63 que revoga a Emenda Constitucional nº 4 e restabelece o sistema presidencial de governo instituído pela Constituição Federal de 1946". Continua no exercício da presidência da República João Belchior Marques Goulart (RS).

que confirma a correlação entre a campanha à presidência e a contratação do Plano. A contratação do escritório Doxiadis ocorreu em março de 1964, apenas um ano e dois meses após a oficialização em 24 de janeiro de 1963 da volta do presidencialismo. Este é, sem dúvida, um elemento muito importante no contexto político-partidário da época.

2.2.1. Carlos Lacerda: o político e o compromisso com o Brasil

Para Carlos Frederico Werneck de Lacerda (30/04/1914 – 22/05/1977) (Figura 3) concorrer à presidência não era apenas o final merecido de sua carreira política, era o objetivo maior de uma trajetória marcada pela intransigente denúncia das práticas de corrupção e clientelismo e pelo esforço em construir um Brasil melhor para os brasileiros, era um desejo pessoal que não escondia e que temia não alcançar caso os militares tomassem o poder, como confessou a Julio Lacerda²⁶⁸. Lacerda era, sem dúvida, um dos principais políticos da época, com uma história política polêmica. Apesar de ter sido inicialmente um convicto comunista, sua trajetória posterior foi marcada por uma acirrada postura anticomunista e antigetulista – elementos que distinguiram sua singular posição e que caracterizaram o fenômeno do “lacerdismo”.

²⁶⁸ MESQUITA, R.. *Prefácio*. In: LACERDA, C., 1987, p. 16.



Figura 3.
Carlos Lacerda
na Câmara dos
Deputados
discursando
como líder da
oposição.
Fonte.
LACERDA,
C., 1987.

“Eu tenho o direito de terminar minha vida política na Presidência da República Dr. Júlio, e se os militares assumirem o poder desta vez permanecerão nele o tempo suficiente para que isso não seja possível.” [conversa com Julio Lacerda]

Lacerda foi um homem público multifacetado, cuja marca pessoal foi o resultado da amalgama entre sua missão como jornalista, como político e como administrador. A política foi a primeira dessas grandes vocações a entrar na sua vida, tendo nascido no seio de uma família de

importantes políticos brasileiros de predominância esquerdista²⁶⁹. Nasceu no mesmo ano em que se deflagrou a Primeira Guerra Mundial, e pertenceu a uma geração que foi forjada na polarização entre capitalismo e comunismo, e nas práticas autoritárias do Estado Novo. Começou oficialmente sua vida política como militante da Aliança Nacional Libertadora (ANL) nos tempos em que cursava a faculdade de direito, na qual ingressou em 1932 e que acabou abandonando para dedicar-se integralmente à Aliança – seu pai, Maurício de Lacerda, também foi membro da ALN, grupo esquerdista de oposição ao primeiro governo de Vargas durante o Estado Novo que ficou na clandestinidade entre 1935 e 1938 após o fracasso da Intentona Comunista de 1935²⁷⁰. Em 1930 teve contato mais próximo com o jornalismo quando, com apenas 16 anos, conseguiu seu primeiro emprego no jornal Diário de Notícias – seu contato com essa profissão também vinha de casa, pois seu pai, além de político, era jornalista e advogado, sendo ao parecer, sua fonte de inspiração.

²⁶⁹ Seu avô paterno, Sebastião Eurico Gonçalves de Lacerda, foi vereador pela cidade de Vassouras e deputados pelo antigo estado do Rio, ministro do governo Prudente de Moraes e ministro do Supremo Tribunal entre 1912 e 1925; seu pai, Maurício Lacerda, foi por três vezes deputado federal e pertencia também à Aliança Nacional Libertadora (ANL); seus tios, Fernando e Paulo Lacerda, eram líderes do Partido Comunista Brasileiro.

²⁷⁰ A Intentona Comunista propunha, através de um manifesto que foi lido por Carlos Lacerda no Teatro João Caetano em 1935, tomar o poder e instaurar uma revolução comunista. Como resultado desse movimento a ANL passou para a clandestinidade e Lacerda passou a ser procurado pela polícia, motivo pelo qual passou um ano escondido no interior do estado do Rio, onde conheceu a Letícia Abruzzini, como que contraiu matrimônio em 1938, aos 24 anos.

O abandono do comunismo foi resultado de seu descontentamento com as práticas dos principais dirigentes do grupo que o denunciaram como trotskista – denuncia que lhe rendeu prisão por uma semana na Delegacia de Ordem Política e Social²⁷¹ – para vingar-se do artigo que escrevera no Observador Econômico de janeiro de 1939 sobre o Partido Comunista Brasileiro. Tinha Lacerda então 25 anos quando Olímpio Guilherme, com quem trabalhava nesse jornal, lhe pediu para fazer uma história do comunismo no Brasil que tinha sido encomendada ao jornal pelo DIP (Departamento de Imprensa e Propaganda) com base na exposição anticomunista que o Estado Novo montou para mostrar sua luta para destruir o comunismo no Brasil. Lacerda se negou inicialmente a fazer o artigo, mas temendo que lhe fosse encomendado a Heitor Muniz que fazia artigos contra o comunismo no Correio da Manhã, os líderes do Partido Comunista lhe colocaram a tarefa a Lacerda e a opção por acalmar os temores e perigos que representava a idéia do comunismo no Brasil. Porém seus colegas partidários não gostaram do tom do artigo e expulsaram do partido acusando-o uma semana depois num boletim do Partido, de “agente da Gestapo, trotskista a serviço do imperialismo, de traidor da causa do proletariado, delator, etc.”²⁷². Uma semana depois Lacerda foi preso como resultado de uma denuncia anônima de que estava distribuindo

²⁷¹ LACERDA, C., 1987, p. 48-54

²⁷² *Ibidem*, p.54.

panfletos trotskistas na Praça Marechal Floriano²⁷³. Sua posição política a partir do abandono do comunismo foi a opção pela social-democracia européia, considerando que “o descompromisso com a democracia distinguia, no mundo, a esquerda comunista da esquerda socialista”, como relatou Raphael de Almeida Magalhães, membro de sua equipe de governo na Guanabara:

*“Ensinou-me, a mim, o mais jovem e inexperiente integrante de sua equipe de governo, o valor da socialdemocracia, a partir de cujos conceitos a Europa construíra o pacto social que a salvara do comunismo e a impulsionara, após os horrores da guerra, para a maior prosperidade de sua história, lançando e solidificando os alicerces da sociedade de bem-estar social.”*²⁷⁴

Trabalhou em vários jornais durante a Segunda Guerra Mundial, como em O Jornal, porém foi no Correio da Manhã onde se consolidou enquanto jornalista, especialmente através de sua famosa coluna “Na tribuna da Imprensa”, encarregada de reportar os trabalhos da Assembléia Constituinte de 1946. Nesse mesmo jornal fez história ao publicar em 22 de fevereiro de 1945 o artigo em que José Américo de Almeida – candidato às eleições presidenciais de 1938 – criticava as práticas ditatoriais do governo de Getúlio Vargas, sendo partir daí um dos seus mais ferozes críticos, especialmente de seu segundo governo.

²⁷³ *Ibidem*, p. 48

²⁷⁴ MAGALHÃES, R. de A. “Imagem a restaurar”. In DOMINGUEZ PÉREZ, M., 2007, pp 9-27, p. 20.

Sua vida política iniciou-se, aos 33 anos, quando foi o vereador carioca mais votado nas eleições de 1947, representando a UDN – União Democrática Nacional. O seu debute foi incomum, lembrado pela renúncia um ano depois quando, sendo defensor da autonomia do Distrito federal, discordou das limitações impostas aos vereadores pela Lei Orgânica do Distrito Federal²⁷⁵, o que preanunciava o cortante estilo político que foi sua marca pessoal. Poliglota, criador de rosas, escritor assíduo²⁷⁶ e jornalista, foi através dessa mídia que deu vôo nacional a suas idéias nos anos 1950, quando, depois de ser demitido do Correio da Manhã, fundou seu próprio jornal Tribuna da Imprensa em 1949, onde o “tribuno” consolidou-se como ator inegável da vida política brasileira e como implacável opositor de Vargas. Lacerda foi o pivô da crise iniciada em 5 de agosto de 1954 quando ocorreu o atentado, que tinha como alvo o próprio Lacerda, na entrada do prédio onde morava na Rua Toneleiros, em Copacabana, no qual morreu o Major da Aeronáutica Rubens Florentino Vaz que o protegia naquele momento, sendo Lacerda baleado na perna (Figura 4).

²⁷⁵ A Lei Orgânica foi uma derrota para o movimento pela autonomia do Rio, pois transferiu para os senadores o poder da Câmara Municipal de examinar os vetos dos prefeitos.

²⁷⁶ Dominava o inglês, o francês, o espanhol e o italiano e estudava alemão durante os tempos em que era administrador, motivo pelo qual chegava ao Palácio Guanabara às seis da manhã. Escreveu vários livros, entre eles "O Caminho da Liberdade" (1957), "O Poder das Idéias" (1963), "Brasil entre a Verdade e a Mentira" (1965), "Paixão e Ciúme" (1966), "Crítica e Autocrítica" (1966), "A Casa do meu avô; pensamento, palavras e obras" (1977), e os publicados postumamente "Depoimento" (1978, resultado de entrevista concedida uns meses antes de sua morte) e "Discursos Parlamentares" (1982).



Figura 4. Carlos Lacerda sendo socorrido no Hospital Miguel Couto logo após o atentado em Copacabana. Fontes: LACERDA. C.. 1987.

As conseqüências do truculento ato levaram ao suicídio de Vargas em 24 de agosto de 1954, após a confirmação pelo Inquérito Policial Militar instalado do envolvimento de membros de sua guarda pessoal. Sem dúvida, o ano de 1954 foi um marco na vida de Lacerda e também na história do país. Nesse mesmo ano, em que foi eternizada sua fama de “demolidor de presidentes” e de “assassino de Vargas”, tornou-se o deputado federal mais votado nas eleições de outubro no Rio, derrotando Lutero Vargas, o filho de Getúlio.

Como deputado federal (1955-60) confirmou sua fama de “demolidor de presidentes” ao tornar-se um crítico do então presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961) – lembrado por sua empolgante proposta de fazer “cinquenta anos em cinco” –, discordando de várias de suas idéias, dentre elas a construção de Brasília. O próprio Kubitschek confessou que ao acordar todas as manhãs, na primeira pessoa em que pensava era em Carlos Lacerda²⁷⁷. O enfrentamento entre Kubitschek e Lacerda começou quando, após Juscelino ter ganhado as eleições de 1955 com 36 % dos votos, com apenas 500 mil a mais do que Juarez Távora o candidato da UDN, partido de Lacerda – na época não havia segundo turno –, a UDN tentou impugnar o resultado da eleição. O altercado fez com que Juscelino e seu vice somente puderam tomar posse em 31 de janeiro de 1956 após o levante militar liderado pelo general Henrique Teixeira Lott, ministro da Guerra, que no dia 11 de novembro levou os tanques para as ruas do Rio e impôs estado de sítio dando um “golpe preventivo” para garantir a posse dos eleitos.

Após esse fracassado movimento o deputado federal Lacerda fugiu para Santos a bordo do cruzador Tamandaré e logo depois se viu obrigado a abandonar o país, exilando-se nos Estados Unidos durante um ano até finais de 1956. Na verdade, como conta Lacerda, estando ainda no cruzador recebeu da UDN a notícia de que o governo não se

²⁷⁷ MOTTA, M. S. da., 2005, ..., p. 24.

responsabilizava por sua vida e o conselho de que fosse direito para uma embaixada que lhe desse asilo. A embaixada do Peru recusou o asilo e foi então recebido, durante aqueles dias turbulentos, pelo embaixador de Cuba no Rio, Gabriel Landa, embaixador dos tempos de Batista, que lhe permitiu ficar no espaço protegido da Embaixada de Cuba na Rua Djalma Ulrich em Copacabana²⁷⁸.

Mais tarde o embaixador arranjou do Itamaraty o salvo-conduto para Lacerda sair do país e preparou sua viagem para Havana – acompanhando-o até dentro do avião da Pan Am por temer um atentado. Em Cuba não se sentia a vontade, pois eram os tempos de Fulgencio Batista²⁷⁹, daí que decidiu embarcar para os Estados Unidos. Mais uma vez graças ao embaixador Landa que conseguiu um salvo-conduto do consulado americano para desembarcar em Nova York, onde na véspera do natal de 1955 se juntou a ele sua família.

Na sua volta em 1956, para se proteger das implacáveis palavras do tribuna, Juscelino impôs uma cláusula aos contratos de concessão de cadeias de rádio e televisão que previa a punição por 30 dias no caso dessas mídias transmitirem programas que insultassem as autoridades públicas. A portaria ficou conhecida como “Cláusula R” ou “Portaria

²⁷⁸ LACERDA, C., 1987, p. 199-201

²⁷⁹ *Ibidem*, p. 203. Fez os agradecimentos ao povo cubano, e não ao Presidente Fulgencio Batista – o que teria sido muito constrangedor para ele por seus ideais – através dos jornais cubanos, dos quais ele conhecia a maior parte dos diretores porque tinha sido secretário da Sociedade Pan-Americana de Imprensa.

Rolha” em referência ao fato de que punha uma rolha na boca de muitos opositores, em especial de Carlos Lacerda, a que conseguiu contornar usando o “Caminhão do Povo” para fazer comícios – uma antecipação dos palanques de hoje –, como fez toda a campanha para o senado de 1958 (Figura 5). Sobre a “Cláusula R” escreveu Manuel Bandeira numa crônica de 28 de outubro de 1956:

*O COLETE*²⁸⁰

Enquanto se dá a última demão na lei contra a imprensa e especialmente contra o papão Carlos Lacerda; enquanto se prepara, melifluamente, como quem não quer, a cúpula que deve coroar a constitucional ditadura militar vigente: nós, lunáticos, devemos começar a ir-nos habituando a tratar de temas verdadeiramente construtivos e sem pecha de facciosismo numa democracia futura como a nossa. O colete, por exemplo. (...) [o colete era uma peça de vestimenta que já não se usava mais, ou seja, um assunto sem importância]

Após cinco anos na Câmara dos Deputados – tirando o ano que esteve no exílio –, Lacerda se candidatou em maio de 1960, aos 46 anos, a governador do novo Estado da Guanabara. Apesar de toda a confusão que marcou a transição para o status de estado, as eleições de 1960 revestiram especial importância para os cariocas, pois foi o primeiro

sufrágio em que tiveram o direito de escolher de modo direto o governador da cidade²⁸¹.



Figura 5. Proibido de falar no rádio e na televisão, Lacerda fez a campanha para o Senado de 1958 em cima do “Caminhão do Povo”. Aqui com Afonso Arinos que se elegeu senador na eleição de 1958 e Raul Brumini o mais votado dos vereadores cariocas. Fonte: LACERDA, C., 1987..

²⁸⁰ BANDEIRA, M., 1977, p. 506. (a crônica data de 28/10/1956).

²⁸¹ O sucessor de Carlos Lacerda na Guanabara (1960-65) foi o segundo governador eleito de modo direto, Negrão de Lima (1965-71), direito que os cariocas só teriam novamente em 1985, com o fim do regime militar, quando escolheram o primeiro prefeito eleito de modo direto, Saturnino Braga.

Após a acirrada disputa²⁸², coube a honra a Carlos Lacerda que venceu a apertada disputa com uma diferença de apenas 2,3 % dos votos com relação à porcentagem atingida por Sergio Magalhães do PTB – Partido Trabalhista Brasileiro. O sufrágio foi inesquecível por ter sido dividido entre o PTB e a UDN, partidos que encarnavam a polarização entre getulistas e antigetulistas.

Durante o período em que Lacerda foi governador da Guanabara não se ofuscou seu papel enquanto ator protagônico no cenário político nacional, especialmente a partir de 1961 quando se sucederam importantes acontecimentos que levaram à “crise da legitimidade”, um dos momentos mais complexos vividos pela república brasileira em toda sua história. Nas eleições presidenciais de outubro de 1960 saiu vitorioso com 48% dos votos Jânio Quadros, ex-governador de São Paulo que contava com o apóio da UDN – o candidato apoiado por Juscelino foi o então marechal Henrique Teixeira Lott, da aliança PSD-PTB. Jânio Quadros e seu vice João Goulart do PTB – não era o vice da chapa de Jânio²⁸³ –, tomaram posse em 31 de janeiro de 1961 para o

²⁸² A eleição para o primeiro governador da Guanabara escolhido pelo voto direto dos cariocas foi a mais concorrida em termos de votação – o número de abstenções foi mínima –, e a mais acirrada em termos político-ideológicos tendo sido disputada palmo a palmo por Carlos Lacerda da UDN, anticomunista e antigetulista, e Sergio Magalhães do PTB, tido como comunista; apesar de que também concorreu um político da Baixada Fluminense, Tenório Cavalcanti, mas sua votação foi menos expressiva. Para maior aprofundamento quanto ao processo eleitoral de outubro de 1960, ver: MOTTA, M. S. da., 2000.

²⁸³ O vice-presidente na chapa de Jânio Quadros era Milton Campos, porém, este não resultou eleito porque naquela época se votava separadamente para presidente e vice-presidente.

período de 31 de janeiro de 1961 a 31 de janeiro de 1966. Porém, em 25 de agosto desse mesmo ano Jânio renunciou à presidência, seis dias após de ter se iniciado uma crise nas Forças Armadas como consequência do presidente ter condecorado o então ministro cubano Ernesto Che Guevara com a Ordem Nacional do Cruzeiro do Sul e após o discurso em que Lacerda o denunciava em plena rede de televisão nacional no dia 24 de agosto de 1961 – no mesmo dia em que faziam 5 anos do suicídio de Vargas.

Com a renúncia de Jânio assumiu a presidência o presidente da Câmara dos Deputados, Paschoal Ranieri Mazzilli (SP), em virtude da ausência do vice João Goulart, em viagem à República Popular da China junto à delegação econômica. A crise instalou-se definitivamente em 27 de agosto quando foi lida no plenário da Câmara dos Deputados a Mensagem nº 471/61, de autoria do Poder Executivo, que submetia à consideração do Congresso Nacional o parecer das Forças Armadas sobre a inconveniência²⁸⁴ da posse de João Belchior Marques Goulart nas funções de presidente da República, por considera-lo herdeiro do getulismo e, sobretudo por estar associado à ameaça do comunismo entre os militares anticomunistas. Em seguida, vários deputados e

²⁸⁴ Os ministros militares envolvidos, vice-almirante Sílvio Heck, o marechal Odílio Denys e o brigadeiro-do-ar Gabriel Grün Moss, consideravam João Goulart como o herdeiro político de Getúlio Vargas.

senadores pronunciaram-se pela posse do vice, entre eles o então senador JK, mas Lacerda, antigetulista, foi contra a posse de Goulart.

Diante do temor de uma guerra civil optou-se por uma solução de compromisso que resultou na aprovação e promulgação em 2 de setembro de 1961, pelo Congresso Nacional, da proposta de emenda à Constituição que institui o Sistema Parlamentar de Governo no Brasil. Finalmente, em 8 de setembro de 1961 por força da Emenda Constitucional nº 4/61, que instituiu o Sistema Parlamentar de Governo, fase que dura até 24 de janeiro de 1963, Jango, como João Goulart foi conhecido, consegue voltar para a Capital Federal, sendo mantido como Presidência da República, porém sendo transferida a chefia do governo para o Primeiro Ministro.

A “crise da legalidade” liderada por Leonel Brizola²⁸⁵ marcou um dos momentos mais complexos vividos durante a República, episódio que provocou a revolta dos brasileiros que tinham acabado de eleger a Jânio Quadros com 5,6 milhões de votos, a maior votação até então jamais obtida no Brasil. O estado de mal-estar causado pela manobra golpista de Jânio foi colocado em versos pelo poeta Manuel Bandeira:

²⁸⁵ O nome faz referência à Campanha da Legalidade empreendida por Leonel Brizola, cunhado de João Goulart, que desde o sul do Brasil liderou um movimento de resistência que pregava pela legalidade da posse de Goulart através de discursos transmitidos pelas cadeias de rádio nacionais.

*ELEGIA DE AGOSTO*²⁸⁶

*Não os decepcionarei.
Jânio Quadros, São Paulo, 6.X.60*

*A nação elegeu-o seu Presidente
Certo de que jamais ele a decepcionaria.
De fato,
Durante seis meses,
O eleito governou com honestidade,
Com desvelo,
Com bravura.
Mas um dia,
De repente,
Lhe deu a louca
E ele renunciou.
Renunciou sem ouvir ninguém.
Renunciou sacrificando o seu país e os seus amigos.
Renunciou carismáticamente, falando nos pobres e humildes
que é tão difícil ajudar.*

*Explicou: “Não nasci presidente.
Nasci com a minha consciência.
Quero ficar em paz com a minha consciência.”
Agora vai viajar.
Vai viajar longamente no exterior.
Está em paz com a sua consciência.
Ouviram bem?*

ESTÁ EM PAZ COM A SUA CONSCIÊNCIA

E que se danem os pobres e humildes que é tão difícil ajudar.

²⁸⁶ BANDEIRA, M., 1977, (agosto de 1961)

Com Goulart, Lacerda não abdicou de seu posto de “demolidor”. Num período marcado pelo “fantasma do comunismo” – sobretudo após 1959 com a Revolução Cubana –, suas principais críticas focalizaram então o movimento pelas Reformas de Base que tomou conta das ruas da ex-capital durante o tempo em que foi o governador da Guanabara, (Figura 6). Reformas de Base foi o nome dado pelo presidente Goulart às reformas estruturais propostas por sua equipe e que previam reforma agrária, urbana, eleitoral (aprovando o voto dos analfabetos), tratavam também questões relativas ao setor universitário, e o fiscal, político e visava a criação de uma “sociedade mais socializadora”.



Figura 6: Manifestação da União Nacional dos Estudantes na Cinelândia em 1963, em apoio às Reformas de Base.

Fonte: <http://www.marcillio.com/rio/encerbca.html#amu> (23/10/2007)

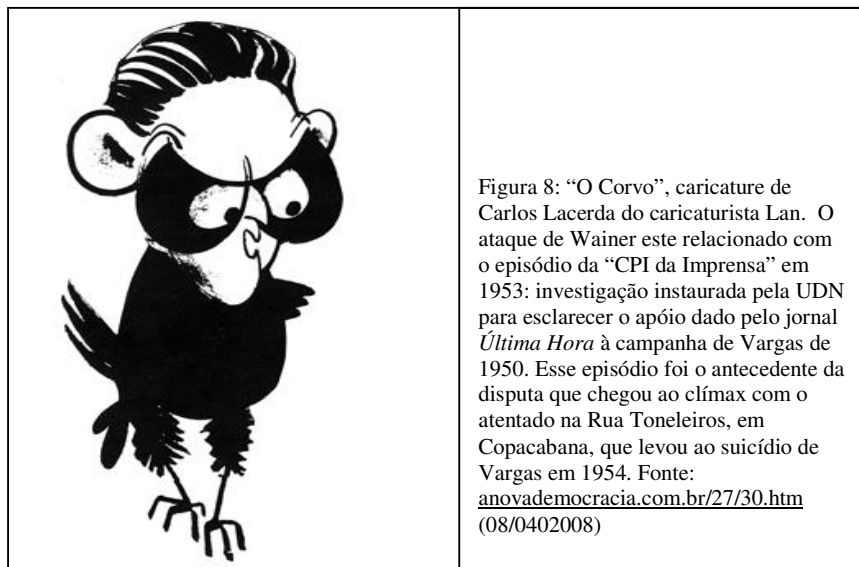
Durante o governo de Lacerda foram comuns as manifestações nas ruas da ex-capital. Talvez a mais inesquecível foi a Marcha da Vitória, (Figura 7), que ocorreu em 2 de abril de 1964, logo após o golpe dos militares, e que, sendo promovida por grupos de direita que apoiavam o golpe, tinha como objetivo celebrar a vitória da direita frente à esquerda. A Marcha da Vitória marcou a história do Brasil porque somente houve uma manifestação de igual porte no Brasil vinte anos mais tarde, com a redemocratização, quando as manifestações pelas “Diretas Já” – exigindo eleições diretas – tomaram conta das ruas de várias cidades do país.



Figura 7: A Marcha da Vitória, que percorreu a Avenida e encerrou-se na Esplanada do Castelo, em 2 de abril de 1964.

Fonte: <http://www.marcillio.com/rio/encerbca.html#amu> (23/10/2007)

Se na cena nacional a fama de “demolidor de presidentes” e o estilo de política acirrado renderam a Lacerda a imagem do “corvo” do caricaturista Lan, símbolo do mau agouro, (Figura 8) – a caricatura foi um pedido do dono do jornal Última Hora, Samuel Wainer, que vinha sendo fustigado por Lacerda no episódio da “CPI da Imprensa”–, e provocaram o temor e até ódio de muitos; no cenário carioca foi durante muitos anos o eleito do povo. Saiu vitorioso de todas suas campanhas: foi o deputado mais votado pelo DF em 1947 numa época em que o eleitorado do Rio de Janeiro ainda não tinha direito a voto direto para prefeito, em 1954 foi o deputado federal mais votado, vencendo com grande vantagem a Lutero Vargas e em 1960 ganhou o pleito pelo governo da Guanabara.



Ser governador do novo Estado da Guanabara equivalia a ser o prefeito do antigo Distrito Federal, porém, com muita mais autonomia, portanto, era uma oportunidade que lhe daria a relevância nacional e a experiência administrativa necessária para conseguir se postular à presidência. Por ser a capital, o Rio de Janeiro teve ao longo da história da República uma situação diferenciada no que diz respeito à eleição de seus administradores. Apesar de fazer parte de uma federação democrática, durante a República Velha (1889-1930) o chefe-de-polícia e o prefeito do Distrito Federal eram diretamente apontados pelo presidente da república, no caso do último, visando garantir a coincidência de interesses político-partidários²⁸⁷, daí que o prefeito não tinha muita autonomia na tomada de decisões sobre o Distrito Federal.

Essa situação reforçava uma relação de interdependência mútua entre a construção do Rio de Janeiro como capital e do Brasil como nação, situação que remonta aos tempos da Corte quando a cidade ostentou desde 1834 o status de município neutro da Corte. Na Estado Novo, a Constituição de 1934 trouxe alguns avanços na autonomia do Distrito Federal, uma vez que previa o direito da capital de eleger seu prefeito, porém tratava-se de uma eleição indireta através do Legislativo Municipal, ou seja, o prefeito era eleito pelos vereadores que, por sua

²⁸⁷ Cabe lembrar que apesar de ter o prefeito e o chefe-de-polícia diretamente indicados, o eleitorado carioca elegia de modo direto os representantes da cidade no Congresso Nacional e na Câmara Municipal

vez, eram eleitos nos sufrágios diretos para a Câmara de Vereadores. Mas a autonomia do DF, mesmo que indireta, durou pouco. Na Constituição de 1946, que marca a redemocratização do país e identifica o que se conhece como República Nova ou Quarta República, se estabelece que o eleitorado carioca não votaria mais para prefeito, cargo que seria, novamente, indicado pelo presidente.

Nesse contexto, a possibilidade de poder eleger de modo direto o governador do novo Estado da Guanabara representava um passo importante na recuperação da autonomia da cidade. Se nos primeiros anos da república o status neutro do Distrito Federal visava a dependência do governo central e a neutralização da política local, o projeto do Estado da Guanabara permitia, na opinião de seus defensores, neutralizar as interferências do governo federal e garantir aos cariocas o direito de escolher seus governantes ²⁸⁸. Porém, ironicamente, o debut do novo estado foi marcado justamente pela intervenção federal. Como já foi apontando, a condição imposta por JK de que as eleições para governador da Guanabara seriam realizadas junto com o pleito presidencial – e a nomeação do interventor Sette Câmara até lá –, tinham por objetivo neutralizar o poder eleitoral da ex-capital na campanha presidencial de 1960.

²⁸⁸ FERREIRA, M. de M., GRZYNSZPAN, M., 1994, p. 96.

Foi complexa a trama de manobras políticas por trás da transferência da capital devido ao peso dos interesses político-partidários na eleição de 1960, assim como as estratégias que sobejassem às diversas propostas quanto ao novo status do Rio, mas a criação do Estado da Guanabara representou a primeira oportunidade do povo carioca eleger de forma direta seu governador, o que dá a medida da importância da vitória de Lacerda. Tratava-se de uma “dupla transferência”, se de um lado a cidade perdia a condição de capital administrativa e política da nação, do outro lado ganhava a autonomia que permitiria tomar o comando nos rumos do Rio e manter sua “capitalidade”, sua condição de cidade-capital síntese e vitrine da nação.

Entende-se, portanto, sua candidatura à presidência quando, após o período complexo e confusão que experimentou a república brasileira entre 1960 e 1963, foi retomado o sistema presidencialista em janeiro de 1963. Este elemento foi, sem dúvida, um ingrediente que reajustou os objetivos políticos de Lacerda. Teve particular importância por coincidir com um momento em que já tinham sido vencido os maiores desafios que se apresentaram durante o que consideramos como a primeira fase de seu governo à frente do Estado da Guanabara – a construção do arcabouço político-jurídico –, no qual se desenhava um contexto de maior autonomia que lhe permitiria consolidar sua imagem nacional do “administrador capaz” – como se analisa a seguir. Esses interesses político-partidários são uma peça chave na segunda fase do

seu mandato no qual foi contratado o Plano Doxiadis que visava recuperar a ex-capital, a “caixa de ressonância do país”.

Motta confirma também a importância do ano de 1963 quando a situação pendular que dividia o governo de Lacerda entre a direção da estadualização e a da capitalidade pende mais para o lado da última devido ao peso dos interesses político-partidários. Para a autora, o “reforço dessa face do campo político carioca que apontava para a continuidade das tradições da ex-capital federal em detrimento do processo de mudança que visava a estadualizar a Guanabara, acentuou-se a partir de 1963, quando como candidato assumido à eleição presidencial prevista para 1965, o governador carioca investiu na reafirmação da antiga capitalidade da cidade-estado.”²⁸⁹.

Sua candidatura como presidente nas eleições de 1965 foi aprovada na convenção da UDN em novembro de 1964 em São Paulo, de onde voltou já fazendo campanha no que ficou conhecido como “Trem da Esperança” (Figura 9), de onde falou em todas as cidades no trajeto entre São Paulo e Rio de Janeiro. Tornava-se assim o principal oponente de Juscelino Kubitschek, então senador do PSD no Estado de Goiás, cuja candidatura à presidência da República para as eleições de 1965 tinha sido homologada em marco de 1964 na convenção do PSD.



Figura 9. Carlos Lacerda no “Trem da Esperança” na volta da convenção da UDN realizada em São Paulo em novembro de 1964.

Mantinha assim a estratégia de campanha usada na eleição para o governo do Estado da Guanabara, na qual, como confirma Perez, “tendo consciência da polêmica em torno do seu lado político, centrou sua campanha eleitoral nos problemas urbanos que afligiam a população carioca, ao contrário de seu principal oponente, o petebista Sérgio Magalhães, que enfatizava um discurso nacionalista, ideológico.”²⁹⁰ O próprio Lacerda sublinhou a discrepância de campanha entre sua proposta e a de Sérgio Magalhães:

²⁸⁹ MOTTA, M. S. da., 2000 (b), p.10.

²⁹⁰ DOMINGUEZ PEREZ, M., 2007, p. 43.

*“(...) Então, quando fomos falar sobre saúde pública, por exemplo, dois terços do Rio de Janeiro não tinham esgoto. (...) Esses fatos revelados assim davam, digamos, à camada pensante, à camada eleitoral mais consciente, uma noção diferente daquele sujeito que tinha feito oposição durante tanto tempo [ele] (...) De repente, eu estava mostrando um conhecimento dos problemas que ia muito além da campanha do Sérgio, que teve um grave defeito: falava sobre imperialismo e nacionalismo, que não tinha nada a ver com os temas de uma Guanabara nascente (...)”*²⁹¹

No discurso de posse Lacerda confirmava e insistia, com um discurso bem inflamado que já atacava o nível federal, que pretendia resolver vários dos problemas que afligiam a população:

*“Se não me derem os recursos de que careço para fazer escolas, fazer funcionar devidamente os hospitais, atrair e fixar as indústrias dentro de um plano de fomento da iniciativa privada e de planejamento da administração pública, assegurar o abastecimento, dotar a cidade de água suficiente, de energia bastante, de telefones, de transportes, restar-me-á sempre um serviço do qual ninguém me pode privar senão Deus, e não hesitarei em lançar mão dele: concentrar-me por inteiro numa só tarefa, transformar o governo numa labareda para atear fogo aos castelos de papelão dos políticos desonestos.”*²⁹²

Infelizmente, apesar da excelente administração de Lacerda à frente da Guanabara – aspecto que analisaremos adiante –, suas ambições de subir à presidência fracassaram com o golpe militar de 31 de março de 1964, dia em que o Palácio Guanabara foi invadido pelas tropas do almirante Aragão. Fracassou também seu esforço em eleger seu

²⁹¹ LACERDA, C., 1987., p. 254.

²⁹² LACERDA, C. *Discurso de posse*. Apud: DOMINGUEZ PEREZ, M., 2007, p. 70.

sucessor na Guanabara, Flexa Ribeiro, devido às dificuldades no meio político local que vieram do seu estilo intransigente, sendo eleito Negrão Lima, o candidato da oposição. O fracasso esteve relacionado com a suspeita de sua participação no golpe de 1964, por sua ligação com os militares antigetulistas, questão que sempre negou, assim como com as aproximações a outros grupos políticos que teve de fazer visando manter sua carreira política frente às mudanças impostas pelos Atos Institucionais (AI) do novo regime²⁹³. Sua campanha presidencial caiu por terra quando em novembro de 1965 – um mês após as eleições estaduais de outubro de 1965 que elegeram Negrão Lima, da oposição, para o governo da Guanabara – foi anunciada a prorrogação do mandato do governo militar de Castello Branco até março de 1967, extensão que visava abrir caminho para a eleição do general Costa e Silva, representante da linha dura dos militares que também almejava a presidência.

Também foi falido seu esforço pela criação da Frente Ampla em 1967, movimento civil de oposição ao regime militar, devido ao fato de que tentou agrupar dois antigos adversários, Kubitschek e Goulart – que terminaram sendo cassados em 1964, sendo também cassado Lacerda

²⁹³ Com o AI-2, de 27 de outubro de 1965, é decretado o fim dos partidos políticos existentes e a implantação do bipartidarismo, determinado pelo Ato Complementar nº 4 de 20 de novembro. O AI-3 de 5 de fevereiro de 1966 estabelece que os governadores estaduais passariam a ser eleitos pelas assembleias legislativas.

em 30 de dezembro de 1968 após o decreto do AI-5²⁹⁴. A aproximação de Kubitschek e Goulart que tinham sido uns de seus grandes adversários políticos foi decepcionante para muitos de seus fieis eleitores até então. Finalmente, sua repentina morte aos 63 anos, em 27 de maio de 1977, extinguiu o último esforço em retomar a política nove anos após ser cassado, com a perspectiva de abertura política.

Sem dúvida, Lacerda foi uma das figuras mais polêmicas do mundo da política brasileira, questão que está ligada a suas diferentes faces: “lado construtivo e o lado destrutivo”, como sublinhou Perez, pois malvisto pelo regime militar, pela oposição e pela esquerda, o Lacerda político tornou-se persona non grata, e por outro lado, a imagem de Lacerda administrador resiste, permanece e chega a ser reverenciada pela memória coletiva carioca.²⁹⁵ A imagem de Lacerda como administrador deixou sua marca indelével no Rio de Janeiro, lembrado pela inauguração de numerosas escolas de ensino básico e secundário, a criação de novas vagas hospitalares, a construção da adutora do Guandu (Figura 10), a febre de construção de estradas e de abertura de túneis como o Rebouças (Figura 11), as política habitacionais e as obras nas favelas, a finalização do Aterro do Flamengo, entre outras.

²⁹⁴ Redigido pelo Presidente Artur da Costa e Silva, o Ato Institucional Número Cinco, ou AI-5, foi um instrumento de poder que deu ao regime poderes absolutos e cuja primeira e maior consequência foi o fechamento do Congresso Nacional por quase um ano.

²⁹⁵ DOMINGUEZ PEREZ, M., 2007, p. 31, 34.



Figura 10. Nova adutora do Guandu, túnel de 43 quilômetros que resolveu o sério problema da água na Guanabara. Fonte: LACERDA, C., 1987.



Figura 11. Lacerda visitando uma das galerias do Túnel Rebouças. Fonte: LACERDA, C., 1987.

Para além das obras pública, a imagem de Lacerda como administrador também esteve associada à criação de uma burocracia moderna baseada na reorganização administrativa da cidade e na descentralização através de mecanismos como a criação de empresas públicas que eliminavam e das regiões administrativas que funcionavam como subprefeituras em cada bairro e ajudavam eliminar entraves políticos, uma idéia que vinha sendo aplicada em Paris, como sublinha Lacerda:

*“(…) Começamos a experiência da descentralização com a criação das regiões administrativas, a exemplo dos arrondissements de Paris e que mais tarde o Prefeito Faria Lima importou para São Pulo, e que depois do nosso governo foram praticamente destruídas pela máquina eleitoral que se montou então.”*²⁹⁶

Essa face administrativa de Lacerda tornou-se, como aponta Motta, um “modelo a ser imitado”, no Rio de Janeiro atual. Em 1992 o candidato César Maia o referenciava em sua campanha eleitoral, em 1996 foi novamente lembrado por vários candidatos; e em 2000 sua imagem foi disputada pelos dois candidatos que chegaram ao segundo turno, Luiz Paulo Conde e César Maia²⁹⁷ – como atestam vários artigos em revistas e jornais que cobriram os processos eleitorais recentes²⁹⁸. Somava-se,

²⁹⁶ LACERDA, C., 1987, p. 279.

²⁹⁷ MOTTA, M. S. da., 2000 (b), p. 13.

²⁹⁸ Para comprovar nas referências a Lacerda nas eleições recentes no Rio, ver: “Tinta anos sem Lacerda: porque ninguém fez o que ele fez” *Revista Veja*, nov./dez., 1995, ano 5, n^o 48; “Lacerda, o administrador que todos querem imitar”. *O Globo*, 1/10/1996; “Conde e Maia disputam o legado de Lacerda” *Folha de São Paulo*, 10/10/2000; “Lacerda ressurgiu como modelo dos candidatos.” *O Globo*, 22/10/2000.

assim, a imagem de “reinventor da Belacap”, de “construtor da Guanabara”, à já difundida fama de “demolidor de presidentes”, “metralhadora giratória”, “golpista”, “corvo”, “assassino de Vargas”, “orador incendiário”, “purgante nacional”, entre outras representações que foram construídas encima desta polêmica e complexa figura política e pública do Brasil e do Rio. Porém, mesmo na Guanabara sua marca pessoal como político não deixou de ser marcada pela radicalidade, o temperamento forte e a aversão à negociação, elementos que muitas vezes colocaram entraves na soluções de questões políticas e administrativas.

2.2.2. Dois momentos na Guanabara de Lacerda (1960-65)

Mas também resulta importante focar a atenção no contexto político local do recém oficializado Estado da Guanabara que também oferece pistas para entender essa questão. Para além do óbvio interesse no Plano como instrumento que permitiria mostrar a capacidade administrativa e criar uma “imagem nacional” para Lacerda, há outras questões que ajudam a entender o porquê da encomenda tão tardia. No cenário político local, caracterizado pelo processo de organização institucional do Estado o ano de 1963 investe especial relevância, pois foi marcado pela crise que quase leva à aprovação da intervenção federal em 1963, como se analisa adiante.

Apesar de que as discussões sobre a transferência da capital acompanharam a história da República e foram confirmadas na Constituição de 1946, o processo de transferência em questão foi feito muito desastrosamente, sobretudo, para a cidade do Rio de Janeiro. O debate do Estado da Guanabara em 5 de dezembro de 1960 foi, no mínimo, confuso e ambíguo, pode-se dizer que era “um corpo sem esqueleto”.

Um primeiro elemento na confusão existente esteve relacionado à transição entre a estrutura político-jurídica do antigo Distrito Federal para o novo Estado da Guanabara. Como já foi apontado, a Emenda Mozart Lago, aprovada em 3 de julho de 1956, estabelecia que o primeiro pleito direto para a prefeitura da ex-capital federal se daria em 1958. Esta emenda ainda partia de uma estrutura político-jurídica de cidade, ou seja, previa a eleição do prefeito e dos vereadores da cidade, mas essa estrutura mudou com a decisão de transformar o Rio num Estado que somente foi aprovada em 12 de abril de 1960 através da Lei San Tiago Dantas que definia as primeiras diretrizes gerais para a organização da Guanabara, isto é, uma semana antes da transferência. Assim, a opção pelo Estado da Guanabara veio quando já tinham sido efetuadas as eleições de 1958 onde se elegeram para um período de quatro anos o grupo de vereadores que passariam a compor a Câmara Municipal em abril de 1960.

Porém, a isto se soma um segundo elemento que caracteriza a confusão do início do Estado da Guanabara: os interesses político-partidários que agitavam o jogo político das eleições presidenciais de 1960. Nas eleições de 1958 não foi eleito o futuro prefeito – como previsto pela Emenda Mozart Lago – devido a uma manobra política do presidente Kubitschek que, temendo perder o eleitorado carioca se a cidade caísse nas mãos da UDN, conseguiu impor a condição de que as eleições do futuro administrador da cidade somente acontecessem em 1960, junto com a eleição presidencial, como já foi apontado. Como resultado dessa confusão, em abril de 1960 tomaram posse os vereadores eleitos em 1958 e o governador provisório Sette Câmara – nomeado por Kubitschek –, cujo “mandato tampão” estendeu-se até 05 de dezembro de 1960, data em que tomou posse o primeiro governador eleito, Carlos Lacerda. No processo eleitoral de outubro de 1960 foram eleitos, junto com Lacerda como governador, 30 deputados constituintes que seriam responsáveis pela redação da primeira constituição do Estado da Guanabara. Porém, a eles se somavam os vereadores eleitos em 1958 cujo destino político era incerto, não se sabia se se somariam aos constituintes ou se teriam seus mandatos anulados em vistas da mudança na estrutura política da cidade, o que criava uma confusão e uma situação incomoda no poder legislativo do novo estado.

No entanto, mais preocupante seria o fato de que o estado nascia sem uma constituição que estabelecesse a estrutura político-judiciária, os

papéis de cada instituição e as regras da administração pública, sendo este um terceiro elemento que agravava a confusão existente. A Constituição estadual foi promulgada finalmente três meses após a posse de Lacerda, em 27 de março de 1961, extinguindo a Câmara Municipal composta pelos vereadores eleitos em 1958 e criando a Assembléia Legislativa do Estado da Guanabara (ALEG) que foi composta pelos deputados constituintes eleitos em 1960.

Um quarto elemento era a falta de definição quanto ao formato institucional do novo Estado da Guanabara. Cabia aos deputados constituintes decidir se a Guanabara seria um “estado especial”, uma cidade-estado, ou um “estado normal”, com municípios, vereadores e prefeitos²⁹⁹. Porém, essa situação não pode ser definida pela Constituição de março de 1961 por falta de entendimento político³⁰⁰ e ficou para ser definida pelo eleitorado carioca através de um plebiscito que foi realizado em abril de 1963, do qual resultou a opção pela solução “cidade-estado”, ou seja, pela existência de apenas um município na unidade federada, um estado especial, diferente do que seria um estado normal da federação. A opção pela solução “cidade – estado” deixava de manifesto o peso da representação do Rio como capital do Brasil para os cariocas e, por conseguinte, confirmava a

²⁹⁹ MOTTA, M. S. da., 2000 (b), p.7.

³⁰⁰ Aprofundamento sobre os debates na Assembléia Constituinte: MOTTA, M. S. da., 1997.

confusão e a ambigüidade político-institucional que caracterizou o processo de transição ao novo estado.

A definição pela opção do formato de “cidade-estado” em abril de 1963 é mais um elemento que delimita o que consideramos como a primeira fase do governo Lacerda, marcado em seus três primeiros anos pelos esforços em torno da definição do formato jurídico-institucional do Estado. Somava-se a isso a aprovação em finais de dezembro de 1962 da lei 263/62 sobre a reestruturação administrativa da Guanabara a partir da criação das Regiões Administrativas – conhecido então como a lei 75 porque se alastrava desde 1961 – que representava uma nova ferramenta administrativa que consolidava a descentralização. Através dessa lei foi criada também a COHAB, Companhia da Habitação Popular, órgão a partir do qual se realizou a contratação do Plano Doxiadis.

Porém, há mais um fato importante no ano de 1963 que pode ser incorporado a esta primeira fase: o episódio da aprovação do orçamento na Assembléia Legislativa em julho de 1963 que quase acaba provocando uma intervenção federal. Apesar de que a estrutura administrativa do Estado da Guanabara dava muito mais autonomia ao governador, se comparada àquela do Prefeito do antigo Distrito Federal, tratava-se de uma “pseudo-autonomia”, pois o orçamento do Estado tinha que ser aprovado pela Assembléia Legislativa contando com o parecer do Tribunal de Contas. Esse mecanismo exigia negociações e

dava lugar a barganhas do Legislativo que, para aprovar a proposta exigia tradicionalmente algumas dotações orçamentárias estratégicas para projetos de interesse de cada deputado³⁰¹. Por outro lado, a Constituição do Estado estabelecia que a rejeição das contas permitia que o Legislativo, por maioria absoluta dos votos, tornasse o governador inelegível para qualquer ano público num período de cinco anos³⁰². A aplicação desta cláusula teria tornado Lacerda inelegível para a corrida presidencial de 1965 e foi justamente esse o motivo por trás da crise de julho de 1963. Para além de tornar Lacerda inelegível, a reprovação das contas também permitia a intervenção do governo federal na Guanabara, o que permitiria colocar no lugar de Lacerda seu vice-governador até 1964, o petebista Elói Dutra³⁰³.

Naquele mês, o ministro-relator João Lyra Filho, que era publicamente contrário a Lacerda e seu governo, apresentou o parecer que reprovava as contas referentes ao ano anterior devido a questões contábeis tão discutíveis que outros dois ministros opuseram-se ao parecer³⁰⁴. Esse episódio colocou em teste os nervos de aço de Lacerda que convocou a imprensa para denunciar as manipulações do Legislativo. Ironicamente o caso foi solucionado da mesma forma que começou, ou seja, através

³⁰¹ DOMINGUEZ PÉREZ, M., 2007, p. 176-177.

³⁰² *Ibidem.*, p. 196-197.

³⁰³ *Ibidem.*, p. 199.

³⁰⁴ *Ibidem.*, p. 197.

de arduas manipulações dos mecanismos em vigor, tendo a bancada udenista impedido que o processo entrasse na ordem do dia da pauta de votações da Aleg – Assembléia Legislativa –, pois se chegasse o fim do ano as contas seriam aprovadas automaticamente. A votação foi sendo protelada e apesar da oposição conseguir passar o encerramento dos trabalhos para o dia 31 de dezembro, à meia noite de 31, entre gritaria, insultos e ameaças, as contas foram aprovadas automaticamente.³⁰⁵ Foi assim dramático o fim de 1963, mas Lacerda conseguira o que queria.

Motta coloca também que há duas fases no governo da Guanabara, porém, em sua opinião, a primeira se restringe a seus dois primeiros anos à frente do governo da Guanabara – 1961-62 – em que Lacerda privilegiou a montagem do arcabouço jurídico-institucional do estado, sendo marcada, por um lado, por sua ação no campo administrativo, especialmente o início da execução das metas de governo e da montagem da máquina administrativa; e pelo outro lado, em termos políticos, pela ação de montagem de uma base de sustentação político-parlamentar necessária à política estadual³⁰⁶. Porém, em nossa opinião, não é até o final do ano de 1963 que chega ao fim uma primeira fase em que catalisam vários elementos que garantem uma maior autonomia administrativa e política para Lacerda e dão início a uma segunda fase em que como candidato assumido à eleição presidencial de 1965, o

³⁰⁵ *Ibidem.*, p. 199-200.

³⁰⁶ MOTTA, M. S. da., 2001, p. 11.

governador se concentra na criação de uma imagem nacional. É nesse contexto marcado, sobretudo pelos elementos que se precipitam em 1963 em que, a nosso ver, se pode entender o porquê da tardia contratação do Plano Doxiadis que ocorre em março de 1964.

2.3. A reinvenção econômica do estado-cidade

O governo de Lacerda se iniciou num período marcado pelo crescente aumento da inflação, resultado da onerosa construção de Brasília entre outras obras do Plano de Metas de Juscelino; e terminou com uma crise econômica que chegou ao clímax no ano de 1965 quando o governou, sem fundos, não conseguiu pagar o salário dos funcionários nem honrar compromissos anteriores com as empreiteiras. Nesse sentido, surge a questão: Havia em inícios de 1964 condições econômicas presentes ou previsões futuras muito favoráveis que motivassem a decisão de contratar um plano de desenvolvimento? Ou este, pelo contrário, era um instrumento que visava propor uma solução à questão da viabilidade econômica do novo estado num longo prazo?

2.3.1. Industrialização e desenvolvimento na Quarta República

Em termos econômicos, o século XX foi marcado pela consolidação de uma economia industrial localizada inicialmente em Rio de Janeiro e São Paulo, cidades que foram o foco de irradiação desse

desenvolvimento. Até 1930, durante a República Velha, a economia brasileira era predominantemente agrária e dominada pelas oligarquias regionais dos estados da federação, em especial pelas de São Paulo e Minas Gerais que lideravam a conhecida política do “café com leite”³⁰⁷. Porém, a partir de 1930 começou a se fortalecer o setor industrial que teve como uma de suas características fundamentais o fato de ser um desenvolvimento urbano, edificando uma economia urbano-industrial caracterizada por um rápido crescimento industrial associado à urbanização.

O desenvolvimento urbano-industrial se acentuou após a Revolução de 1930, embora viesse desde os anos 1920³⁰⁸. O primeiro governo de Getúlio Vargas (1930-45) – presidente provisório de 1930 a 1934, constitucional de 1934 a 1937 e ditador golpista no Estado Novo de 1937 a 1945 –, se caracterizou por um progressivo processo de centralização do poder, sobretudo durante o Estado Novo (1937-45), e pelo aparecimento do trabalhismo que introduzia benefícios aos trabalhadores urbanos, ao qual se associou o sindicalismo.

³⁰⁷ Trata-se de um acordo entre as oligarquias de São Paulo e Minas Gerais que, devido a seu poder de influência na vida política do país, dominavam o jogo político que caracterizou-se pela alternância na presidência de candidatos desses estados.

³⁰⁸ A indústria brasileira nos anos 1920 não se limitava aos bens de consumo correntes (têxteis, vestuário, alimentos), mas já comportava certa diversificação, sendo os ramos de maior crescimento após a Primeira Guerra Mundial os do cimento, ferro, aço, metal-mecânica (máquinas agrícolas e industriais, equipamentos de construção, elétricos e de transporte, etc.), papel e celulose, produtos de borracha, química e farmacêutica, carnes congeladas e industrializadas. Ver: GREMAUD, A. P., MARQUES DE SAES, F. A. e JÚNIOR, R. T., 1997, p. 135.

Paralelo ao processo de centralização e de industrialização começou uma progressiva aproximação aos Estados Unidos, sobretudo, a través das missões diplomáticas que vieram daquele país. A participação do Brasil junto aos Aliados na Segunda Guerra Mundial teve um significado especial, pois visava principalmente, em termos políticos, a eliminação de América Latina e especificamente do Brasil, das relações com Alemanha e as práticas e idéias do nazismo e do comunismo. A aproximação entre o Brasil e os Estados Unidos começou de uma forma um tanto paradoxal levando em conta que a participação na guerra deixou o Brasil numa situação incomoda, pois, “os Estados Unidos, em particular, viam com restrição a adesão aos Aliados de uma ditadura – a do Estado Novo – e estimulavam ações no sentido de democratizar o Estado brasileiro.”³⁰⁹

Durante esse período a econômica brasileira foi dirigida por uma política desenvolvimentista. No governo do General Dutra (1946 – X)³¹⁰, eleito após a Constituição de 1946³¹¹, houve algumas tentativas de reorientar a política econômica no sentido de torná-la mais liberal e menos industrializante, porém não chegou a produzir-se uma ruptura

³⁰⁹ GREMAUD, A. P., MARQUES DE SAES, F. A. e JÚNIOR, R. T., 1997, p. 102.

³¹⁰ Eleito pelo PSD Partido Social Democrático, que teve origem na burocracia do Estado Novo, mas com total apóio de Getúlio, tendo como principal opositor o candidato da UDN, o brigadeiro Eduardo Gomes, velho militante do tenentismo.

³¹¹ Na Constituição de 1946 adotou-se um modelo político liberal-democrático em que o presidente era eleito pelo voto direto para um mandato de cinco anos, sendo obrigatório o voto para todos os brasileiros maiores e alfabetizados de ambos os sexos.

com a política do Estado Novo.³¹² Dutra foi sucedido por Vargas, cujo segundo governo (1951-54) foi marcado pelo acirramento dos conflitos políticos e pelo encaminhamento da economia a partir de uma política dominada pelas posturas nacionalistas. Foi nesse contexto que surgiu o projeto da Petrobrás, lembrado pela campanha cujo apelo nacional pregava “O Petróleo é nosso”, num momento em que Vargas recrudescia a política nacionalista e dificultava-se a entrada de capital estrangeiro, principalmente norte-americano:

*“(...) Vargas foi levado a acirrar sua postura nacionalista, pois a negociação de financiamentos junto ao governo norte-americano viu-se crescentemente dificultada, limitando investimentos em infraestrutura planejados para a época. Além disso, também no exército havia uma cisão entre os oficiais nacionalistas e os favoráveis ao capital estrangeiro (em geral, anticomunistas), cisão essa que se projetou em acirradas disputas (...) e que acabou repercutindo na Presidência da República pela clara identificação de Vargas com a oficialidade nacionalista.”*³¹³

O governo de Juscelino Kubitschek (1956-60) – iniciado em 1956 após o breve mandato de Café Filho que assumiu o lugar de Vargas após seu suicídio –, foi marcado pelo apelo de “50 anos em 5” e pelo clima de otimismo com relação ao Plano de Metas que focava a industrialização e a construção de uma nova capital representativa da modernidade do Brasil. Seu mandato foi marcado também por conflitos sociais e

³¹² GREMAUD, A. P., MARQUES DE SAES, F. A. e JÚNIOR, R. T., 1997, p. 102.

³¹³ *Ibidem*, p. 103.

políticos como a reação à já referida “Portaria Rolha”, mas o clima de otimismo e o crescimento acelerado da economia permitiram contornar os conflitos sociais.

Muito diferente foi a situação no governo de João Goulart (1960-64) – que coincide com o mandato de Carlos Lacerda como governador da Guanabara –, cujo início e fim foram marcados por crises inesquecíveis que marcaram momentos de inflexão para República Brasileira. Sua posse, após a renúncia de Jânio, somente foi possível após a instauração do sistema parlamentarista, como já foi mencionado; e seu mandato chegou ao fim ao ser deposto pelos militares em 31 de março de 1964, quando o acirramento dos conflitos sociais e a crescente ameaça do comunismo associado às Reformas de Base, levaram ao golpe.

A “república democrática” (1946-64) que chegava ao fim em 1964 foi caracterizada no plano econômico por um rápido crescimento industrial. Sendo que desde 1930 vinha se desenhando um quadro marcado pelo que veio a ser conhecido como “processo de industrialização por substituição de importações”³¹⁴, que esteve associado à crise de 1929 e a grande depressão que sobreveio nos anos 1930 que foi um ponto crítico no funcionamento do modelo primário-exportador e que levou à passagem para um modelo de

³¹⁴ FURTADO, C., 1986.

“desenvolvimento voltado para dentro”³¹⁵. Esse modelo foi caracterizado pela redução gradual da capacidade de importar e o aumento dos preços relativos das importações e deu lugar a “uma situação praticamente nova na economia brasileira, que era a preponderância do setor ligado ao mercado interno no processo de formação de capital”³¹⁶. Dessa forma, segundo Furtado processa-se um “deslocamento do centro dinâmico” quando o fator dinâmico principal passa a ser o mercado interno³¹⁷.

Porém, como Tavares sublinhou, tendo como objetivo repetir aceleradamente, em condições históricas distintas, a experiência de industrialização dos países desenvolvidos, o modelo levou a um processo de desenvolvimento ‘parcial’ e ‘fechado’³¹⁸. Nos anos 1930 o processo de industrialização surgia atrelado à acumulação do capital cafeeiro, mas nos anos 1950, com a ajuda do Estado e do capital estrangeiro, se assistiu à constituição de forças produtivas capitalistas que evidenciavam a dominância do capital industrial:

“Se por industrialização entendemos a implantação de um setor de produção industrial, este surge antes de 1930, não como resposta a uma crise do setor externo, mas num auge do café, como um prolongamento e diversificação do capital cafeeiro. Se, ao contrário,

³¹⁵ TAVARES, M. da C., 1972, p. 32.

³¹⁶ FURTADO, C., 1986, p. 207.

³¹⁷ *Ibidem*, p. 208.

³¹⁸ TAVARES, M. da C., 1972, p. 35.

*tomarmos esse conceito como o de ‘constituição de forças produtivas especificamente capitalistas’, isto é, capazes de afiançar a dominância do capital industrial no processo global de acumulação, temos de esperar até a década de 50 para que isto se verifique, mediante a entrada decisiva do Estado e da empresas internacionais.”*³¹⁹

Nesse sentido, o período entre 1930 e 1955 é entendido como “período de industrialização restringida” que corresponde a uma nova dinâmica de crescimento, porém se caracteriza pelo fato de que o desenvolvimento das forças produtivas e a acumulação urbana são insuficientes para implantar a indústria de base³²⁰. Mas, na segunda metade da década de 1950 modifica-se o padrão de acumulação com a implantação dos setores produtivos de bens de consumo, da indústria pesada e de bens de consumo duráveis, tornando-se o setor industrial o “motor da economia” – vale lembrar que durante esses anos a atividade cafeeira e agrária ainda era um elemento fundamental na geração de divisas via exportações.

Dá-se lugar então ao início do ciclo de expansão 1957/62 que se caracterizou pela realização de um bloco de investimentos, porém, o fim dos investimentos levou a uma desaceleração pela perda da demanda que eles mesmos geravam e pelo desaparecimento da demanda por importações que diminuiu o ritmo da expansão inicial da

³¹⁹ TAVARES, M. da C., 1986, p. 101. *Apud*: GREMAUD, A. P., MARQUES DE SAES, F. A. e JÚNIOR, R. T., 1997, p. 114.

³²⁰ GREMAUD, A. P., MARQUES DE SAES, F. A. e JÚNIOR, R. T., 1997, p. 115.

demanda, de maneira que a capacidade criada pelos investimentos não poderia ser utilizada plenamente de imediato.³²¹

Assim, na primeira metade da década de 1960, para além da tensão no nível político, começava a se desencadear uma crise econômica no Brasil que gerava preocupações quanto ao desenvolvimento baseado no modelo da “industrialização por substituição de importações” que já estava numa fase avançada, tendo passado por várias ondas de substituições, e naquele momento parecia chegar a um ponto de estagnação. Desenhava-se um quadro de aprofundamento da concentração de renda e suas conseqüências sociais, sobretudo nas áreas urbanas onde se concentravam os trabalhadores da indústria e serviços.

Leve-se em conta que a população brasileira passou de 30.635.605 habitantes em 1920, para 70.070.457 em 1960, com uma crescente fixação em áreas urbanas, sendo a população urbana 44,7 % do total em 1960, 13,5 % a mais do que em 1920³²². No período entre 1930 e 1964, apesar de consolidar-se as bases do “trabalhismo” iniciado por Vargas, não se realizou nenhuma regulamentação que beneficiasse o trabalhador rural, o que favorecia às oligarquias agrário-mercantis que pressionavam o Estado para impedir qualquer regulamentação que

³²¹ *Ibidem*, p. 116-117.

³²² *Ibidem*, p. 118. (tabela)

interferi-se nas relações de trabalho no campo. Do outro lado, o Estado era pressionado pela burguesia industrial, que se tornou um outro grupo dominante do jogo político, e que visava ampliar sua influência na política econômica – sobretudo na política cambial e de controle das importações³²³ –, e garantir o controle das massas de trabalhadores urbanos, grupo em ascensão que se tornou um dos principais atores políticos no período entre 1930 e 1964, mas que foi manipulado com sucesso pela política populista.

Por outro lado as discrepâncias regionais se acentuaram progressivamente, se no início do século XX a economia cafeeira já tinha criado grandes diferenças regionais no nível de renda per capita, na metade do séculos essas discrepâncias aumentaram notoriamente, acentuando-se a tendência à concentração regional da renda.³²⁴ Como sublinha Furtado, o processo de industrialização começou no Brasil concomitantemente em quase todas as regiões, entretanto, superada a primeira etapa de ensaios, o processo de industrialização tendeu naturalmente a concentrar-se numa região, sendo que durante a Primeira Guerra Mundial, etapa decisiva para a concentração, o censo já indicava que em 1920 se concentravam em São Paulo o 29,1 % dos

³²³ “A política cambial acompanhada do controle seletivo de importações resultou, destarte, não somente em concentração, na mão do empresário industrial, de parte substancial do aumento de renda de que se beneficiava a economia, mas também em ampliação das oportunidades de inversão que se apresentavam a esse empresário.” FURTADO, C., 1986., p. 233.

³²⁴ FURTADO, C., 1986, p. 2048-249.

operários industriais, tendo aumentado essa porcentagem para 34,9 % em 1940 e 38,6 % em 1950, ano em que a participação do nordeste se reduz para 17 %.³²⁵ Após a Segunda Guerra Mundial essa situação se acentuou ainda mais de modo que entre 1948 e 1955 a participação de São Paulo no produto industrial subiu de 39,6 % para 45,3 %, ao tempo em que a do Nordeste desceu de 16,3 % para 9,6 %, sendo que a população de São Paulo em 1955 era de 10.330.000 habitantes e a do Nordeste de 20.100.00 habitantes, o que implica que a renda per capita em São Paulo era 4,7 vezes maior que no Nordeste³²⁶. A consequência lógica dessa disparidade foi um aumento das tensões regionais que se manifestou num afluxo de mão-de-obra nordestina para a região sudeste (especialmente, São Paulo e Rio de Janeiro) que teve um impacto direto na baixa do nível dos salários.

Outro elemento relevante na conjuntura econômica da primeira metade da década de 1960 era o crescente endividamento externo do Brasil. Os empréstimos externos tiveram uma expansão a partir do segundo governo de Vargas na primeira metade dos anos 1950, especialmente os norte-americanos com os estudos da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos. Em 1953 o Brasil recebeu empréstimos do Eximbank (300 milhões de dólares) e de bancos em Londres (158 milhões) para fazer

³²⁵ *Ibidem*, p. 249.

³²⁶ *Ibidem*, p. 250.

frente a atrasados comerciais e do FMI (28 milhões de dólares) para estabilizar o Balanço de Pagamentos.³²⁷

Durante o governo de Kubitschek a necessidade de conciliar sua meta de crescimento econômico com as restrições ligadas às dificuldades na balança comercial do país, levaram a uma serie de medidas da Sumoc, como a Instrução 113 – Superintendência da Moeda e do Crédito – que visava atrair o capital estrangeiro. Na expansão industrial vinculada ao Plano de Metas foi expressiva a presença de capital europeu refletindo a recuperação da Europa após o Plano Marshall, mas no final do mandato de JK evidenciou-se um aumento da dívida externa, passando de menos de 2 bilhões em 1955 para 2,7 bilhões em 1960³²⁸. Como aponta Gremaud et al., esse número representava um valor mais de duas vezes maior que o valor das exportações brasileiras, situação que se tornava uma preocupação crescente devido ao fato de que 70 % do total da dívida brasileira deveria ser paga nos três próximos anos, o que gerava um sério problema de liquidez e comprometia o futuro governo e o crescimento econômico sustentado.

A crise de liquidez do Brasil no governo de Juscelino levou à ruptura com o FMI que exigia políticas econômicas de caráter recessivo para conceder mais empréstimos, o que significava abortar o Plano de Metas

³²⁷ GREMAUD, A. P., MARQUES DE SAES, F. A. e JÚNIOR, R. T., 1997, p. 131.

³²⁸ *Ibidem*, p. 134.

– no último ano do governo de Kubitschek as amortizações (US\$ 417 milhões), pela primeira vez em seu governo, superaram os novos financiamentos (US\$ 348 milhões)³²⁹.

Dessa forma, apesar do governo de Lacerda ter se iniciado num momento que coincide com um ciclo de expansão – o PIB entre 1953/62 atingiu uma media anual de 7,7%³³⁰ –, resultado em grande parte do Plano de Metas de Juscelino Kubitschek, também é importante sublinhar que se trata de um momento em que o cumprimento das metas da administração JK levou a uma ampliação dos desequilíbrios econômicos internos e externos. Assim, quando Jânio Quadros assumiu a presidência em 1960 assumia também o compromisso de administrar uma situação complexa ligada à perspectiva da falta de liquidez nos primeiros anos de seu mandato, daí que, entre as primeiras ações de sua curta presidência, adotou medidas de controle da inflação que levaram a uma substancial desvalorização da moeda nacional e que permitiram a retomada dos empréstimos dos organismos internacionais³³¹. Durante o governo de JK, a constante emissão de papel-moeda tinha levado a uma rápida aceleração do processo inflacionário acompanhado de uma desvalorização fortíssima do cruzeiro, tendo o dólar passado de 50

³²⁹ *Ibidem*, p. 134.

³³⁰ *Ibidem*, p. 119.

³³¹ *Ibidem*, p. 134.

cruzeiros em 1956 para 250 cruzeiros no final do governo de JK, atingindo níveis maiores no início dos anos 1960³³².

O ano de 1963, durante o mandato de Goulart, foi marcado por um abrupto declínio da produção industrial. Durante a Segunda Guerra Mundial, entre 1943 e 1945, a produção industrial cresceu aceleradamente atingindo 9,4 % ao ano, após a guerra se manteve o nível elevado chegando ao 9,8 %. Durante o período entre 1950 e 1962, que se inicia com o segundo governo de Vargas e vai um pouco além do mandato de Kubitschek, processou-se também um forte crescimento industrial focado na indústria “moderna”³³³ num ritmo acelerado que superou sempre o nível de 5 %, sendo que no ano de 1958 atingiu 17 % de crescimento³³⁴. Porém, apesar de iniciar a década de 1960 com um perfil industrial de uma economia madura e moderna, no ano de 1963 verificou-se uma forte queda no crescimento da produção industrial que caiu nesse ano para 0,2 %. Dentre os fatores que levaram à crise figura o próprio avanço promovido pelo Plano de Metas, mas também houveram outros fatores, como a aceleração da inflação e as medidas

³³² ABREU, M. de A., 1987, p.115.

³³³ – A diferença dos anos 1940, nos anos 1950 experimentou-se uma redução na participação dos ramos “tradicionais” (têxteis, alimentos, vestuário, caçados) e uma ampliação dos “modernos” (metalurgia, mecânica, química, material elétrico e de transportes)³³³ e caracterizou-se pelo foco na energia. Investiu-se na construção de grandes usinas hidrelétricas, fundou-se a Petrobrás em 1950, assim como o BNDE, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico em 1952. *Ibidem*, p. 146.

³³⁴ GREMAUD, A. P., MARQUES DE SAES, F. A. e JÚNIOR, R. T., 1997, p. 143-146, 150.

contracionistas de controle de preços adotadas em inícios de 1963 (plano Trienal elaborado por Celso Furtado) no governo Goulart.³³⁵

O governo Goulart (1960-64) também foi marcado por uma conjuntura político-social conturbada relacionada com a crescente mobilização das massas de trabalhadores rurais e urbanos em torno das Reformas de Bases – houve grande greves nas áreas urbanas chegando a reunir 700 mil em São Paulo e s movimentos da Liga Camponesa no campo –, assim como também com as manifestações de grupos das forças armadas e de estudantes que evidenciavam o crescente descontrole da ordem social. Como resultado dessa complexa conjuntura à qual se soma o sabor amargo da “crise da legalidade”, apesar da expansão industrial de inícios dos 1960 que aparentava uma situação favorável economicamente, a bonança não se manteve até o final do mandato de Lacerda (1960-65), verificando-se um declínio do ritmo da produção industrial nacional. Somente em finais da década de 1960 foi retomado o crescimento econômico novamente, mas mesmo antes do final do mandato, as novas medidas impostas pelo governo militar deram o golpe final ao governo de Lacerda.

No período entre 1964 e 1967 predominou a estagnação decorrente da política de estabilização e controle da inflação do novo governo que iniciou profundas mudanças institucionais e na política econômica do

³³⁵ *Ibidem*, p. 146-151.

país através do PAEG (Plano de Ação Econômica do Governo), lançado pelo presidente Humberto de Alencar Castelo Branco³³⁶ que tomou posse na presidência em 15 de abril de 1964 como estipulado no AI-1, devendo seu mandato ir até 31 de janeiro de 1966 – mas apenas três meses antes de chegar ao fim, em novembro de 1965, foi prorrogado até março de 1967, como já foi mencionado.

A implementação em julho de 1964 do plano Campos-Bulhões, o PAEG, quatro meses após a contratação do Plano Doxiadis, afetou de forma muito forte a economia guanabarina e encerrou a lua-de-mel entre Lacerda e o governo de Castelo Branco, dando início a duros ataques de Lacerda tanto à política econômica quanto à figura do presidente³³⁷. Mas ainda fica a pergunta: Qual era a situação no recente Estado da Guanabara quando se deu a contratação do Plano Doxiadis?

2.3.2. A Guanabara de Lacerda: o novo aparato administrativo

Os primeiros anos de Lacerda à frente da Guanabara se caracterizaram pelos esforços em criar as bases para a viabilidade da Guanabara, o que se deu fundamentalmente em duas direções: 1) via organização da máquina administrativa e da cidade-estado; e 2) via busca de recursos

³³⁶ *Ibidem*, p. 167, 170.

³³⁷ DOMINGUEZ PEREZ, M., 2007, p. 57.

para a reconstrução da cidade e a criação da infra-estrutura necessária para o futuro desenvolvimento.

Esse tipo de administração se baseava numa “dupla dinâmica” que, de um lado, tendia à centralização na figura do administrador, e do outro, à descentralização da administração da máquina através da criação de empresas semi-públicas e autarquias mais autônomas. Uma tentativa evidente de conter a crescente evasão de indústrias para o território fluminense foi a criação nos inícios do governo do Estado da Guanabara de uma política de retenção de fábricas em seu território através da constituição da Companhia para o Progresso da Guanabara (COPEG) por intermédio da qual o Estado adquiriu uma série de terrenos ao longo de um trecho inicial da rodovia Rio-São Paulo que foram revendidos às indústrias que também obtinham da COPEG subsídios e financiamentos para a construção das fábricas e aquisição de maquinarias³³⁸.

Na verdade, a prática de criação de empresas semi-públicas e autarquias mais autônomas caracterizaram o governo brasileiro, sobretudo nos anos que correspondem ao que se conhece como a Quarta República. O período entre 1930 e 1964 foi caracterizado por um desenvolvimento econômico ligado ao processo de industrialização do país que promoveu intensa urbanização e foi resultado de uma política de longo

³³⁸ ABREU, M. de A., 1987, p. 125.

prazo do Estado que visava promover mudanças profundas na economia rumo ao desenvolvimento. Esse período foi marcado pela progressiva centralização política e administrativa por meio da criação de órgãos especializados federais que passaram a coordenar e planejar certas atividades e também através da criação de empresas estatais que passaram a cuidar de setores-chave³³⁹. Porém, esse processo de centralização foi também marcado por uma sutil descentralização que esteve associada ao fato de que esses órgãos especializados e empresas estatais tinham certa autonomia para guiar o investimento e o desenvolvimento nesse determinados setores, o que visava diminuir as travas e demoras em relação àqueles com comunicação menos direta com o poder central.

Em sua administração Lacerda se engajou no compromisso assumido em campanha de lutar contra a corrupção e o clientelismo, práticas que

³³⁹ Conselho Nacional do Café (1931), Instituto do Cacau da Bahia (1931), Departamento Nacional do Café e Instituto do Açúcar e Alcool (1933), Conselho Federal do Comércio Exterior (1934), Instituto Nacional de Estatísticas e o Plano Geral de Viação Nacional (1934), Conselho Nacional de Geografia e Conselho Técnico de Economia e Finanças (1937), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas – IBGE (1938), Departamento Administrativo do Serviço Público – DASP (1938), Institutos Nacionais do Mate e do Pinho (1938), Conselho Nacional do Petróleo (1938), Conselho Nacional de Água e Energia Elétrica (1939), Conselho Nacional de Minas e Metalurgia (1940), Comissão Executiva do Plano Siderúrgico Nacional (1940), Comissão Nacional de Combustíveis e Lubrificantes (1941), Companhia Siderúrgica Nacional (Usina de Volta Redonda) (construída em 1941 começa a operar em 1946), Comissão Vale do Rio Doce (1942), Companhia Vale do Rio Doce (1942), Comissão Executiva Têxtil (1942), Comissão de Financiamentos da Produção (1943), Companhia Nacional de Alcalis (1943), Comissão da Indústria de Material Elétrico (1944), Serviço de Expansão do Trigo (1944), Conselho Nacional de Política Industrial e Comercial (1944), Fábrica Nacional de Motores e Companhia Hidrelétrica de São Francisco (1945), Superintendência da Moeda e do Crédito – Sumoc (1945) Petrobrás (1950). Idem, p. 152-154.

emperravam o desempenho da máquina administrativa como um todo. Raphael de Almeida Magalhães, vice-presidente do Estado da Guanabara no mandato de Lacerda, testemunhou a radicalidade do governador na luta ao clientelismo e à corrupção:

*“Sua ação no governo foi, de alguma maneira, o prolongamento de sua vida parlamentar e de jornalista: honradez extrema e inconformidade radical com as práticas políticas tradicionais. (...) Ninguém entrou no serviço público a não ser pela porta democrática do concurso público.”*³⁴⁰

De fato, sendo o Rio até então a sede da maior parte dos departamentos da máquina administrativa por ser Distrito Federal, tinha se entranhado na cidade o vício do clientelismo e era comum no funcionalismo público que os concursados muitas vezes perdessem a vaga para outros que simplesmente eram “indicados”. De fato, em 1966 o serviço público do contava com 677 mil funcionários dos quais apenas pouco mais de 100 mil haviam entrado por meio de concursos³⁴¹. Sobre essa situação escreveu Rubem Braga numa de suas crônicas:

*UM MUNDO DE PAPEL*³⁴²

(...) A história que essa carta me conta é triste e banal. Houve um concurso para escriturário de determinada autarquia. A moça inscreveu-se, tomou cursos, estudou meses, fez as provas, foi aprovada, foi classificada, chorou de alegria quando a mãe a beijou,

³⁴⁰ MAGALHÃES, R. de A. In: DOMINGUEZ PEREZ, M., 2007, p. 10.

³⁴¹ DOMINGUEZ PEREZ, M., 2007, p. 66.

³⁴² BRAGA, R., 1983, p. 224.

ficou esperando a nomeação, passaram-se dois anos, ela não foi nomeada e o concurso não vale mais.

O Estado, no Brasil, é um brincalhão. (...)

O pior é que os dois me pedem conselho. (...) o remédio é nascer outra vez, em alguma família conveniente. (...) isto é, família onde as mocinhas e os rapazes são nomeados, sem concurso nenhum, para cargos esplendidos.

(...) O DASP deveria requisitar a um desses cavalheiros [os que passam em concurso sem pertencer a essas famílias] e encarregá-lo de escrever um livro no estilo de Dale Carnegie: Como Fazer Amigos e Arranjar uma Galinha-Morta no Serviço Público Federal.

Maio, 1958.

A reorganização da Guanabara e de sua estrutura administrativa foi a principal ferramenta utilizada por Lacerda para enfrentar o clientelismo e a corrupção e para fazer realidade o programa de obras que até hoje o faz inesquecível nas memórias e representações dos cariocas. Através da descentralização da administração e da neutralidade técnica via criação de empresas e autarquias mais autônomas se pretendia eliminar os mecanismos que secularmente tinham entranhado o clientelismo e o nepotismo na máquina administrativa e promover a eficiência desses órgãos dando privilegio à capacidade técnica de seus membros.

Para além da divisão da cidade em regiões administrativas a partir da lei 263/62 de dezembro de 1962, estrutura que permanece até hoje, criou sete empresas públicas importantes que permitiram descentralizar a administração ou criar a possibilidade de uma “administração

paralela”³⁴³, pois eram dotadas de autonomia administrativa e financeira com orçamento próprio o que permitia evitar as demoradas aprovações do Legislativo e do Tribunal de Contas, oferecendo a agilidade e rapidez que Lacerda necessitava para implementar as obras do governo em tão curto período.

Primeiramente foram criadas a Companhia para o Progresso da Guanabara (Copeg), a Companhia de Transportes Coletivos (CTC), e a Companhia Central de Abastecimento (Cocea), e em finais de 1962 foi aprovada a criação de mais quatro importantes órgãos, a Companhia Estadual de Águas da Guanabara (Cedag), a Companhia Estadual de Telefones (Cetel), a Companhia de Limpeza Urbana (Celurb) e a Companhia de Habitação Popular (Cohab), através da qual se oficializou a contratação do escritório de Doxiadis. A criação dessas empresas públicas permitiu um aumento significativo dos investimentos por intermédio da administração descentralizada que passaram de 50% do total em 1961 a 86,6% do total em 1964, transformando-se “num trampolim para lançar Lacerda como candidato à presidência em 1965.”³⁴⁴

³⁴³ DOMINGUEZ PEREZ, M., 2007, p. 181.

³⁴⁴ *Ibidem.*, p. 183.

2.3.3. Os recursos para as obras de Lacerda na Guanabara

Como demonstrou Mauricio Dominguez Perez, apesar de que Lacerda foi acusado pela oposição de ter-se beneficiado dos recursos norte-americanos da Aliança para o Progresso, da emissão de apólices que endividavam o Estado e do aumento de impostos durante o processo de transferência, apesar de que essas fontes foram importantes, não foram as únicas e na era uma situação diferente do resto dos estados do Brasil.

Na obra *Exporting American Architecture* Jeffrey Cody apontou que no caso da América Latina a relação econômica e técnico-cultural com os Estados Unidos se deu tanto através das mãos públicas com empréstimos e missões apoiadas pelo governo, como através das mãos privadas que traziam o capital privado e várias firmas e empresas daquele país à região. No caso do Brasil, as mãos públicas foram mais presentes que as mãos privadas, embora se tratasse de uma relação sempre tensa e instável.

A presença de capital norte-americano vinha aumentando desde a década de 1930, mas as relações institucionais entre Brasil e Estados Unidos se reforçaram especialmente no período em que o Brasil foi governado por Getúlio Vargas, sobretudo, através de investimentos via títulos públicos e empréstimos. Entre 1921 e 1930 a posição dominante enquanto à inversão estrangeira no Brasil era da Inglaterra. Os títulos em libras correspondiam a 65% do total da dívida pública externa que

era da ordem de US\$ 1.250 milhões; os títulos em dólares a 30% e os títulos em francos franceses e florins ao resíduo.³⁴⁵ No período de JK essas relações tornaram-se tensas devido ao rompimento com o FMI que não concordava com o modo como o Plano de Metas vinha se implementando na base de emissão de papel-moeda com resultados inflacionários imediatos.

Kennedy assumiu o governo dos Estados Unidos paralelamente ao início do governo de Jânio, que coincide com o mandato de Lacerda. Logo no início do governo Kennedy foi lançado em 1961 a “Aliança para o Progresso”, programa de ajuda econômica e social dos Estados Unidos para a América Latina que durou até 1969, quando foi extinto por Nixon e constituiu uma política que pretendia, fundamentalmente, evitar que o comunismo se alastrasse na região após a revolução cubana. No Brasil, os empréstimos concedidos a cada Estado provenientes da Aliança para o Progresso tinham que ser aprovados pela Comissão Coordenadora da Aliança para o Progresso (Cocap) que funcionava junto ao gabinete do Presidente João Goulart. Dessa forma, o governo federal era um intermediário obrigatório entre as autoridades norte-americanas e os governos estaduais brasileiros, que tinham que apresentar projetos de qualidade, relevantes socialmente e com cronogramas de execução detalhados. O Estado da Guanabara recebeu

³⁴⁵ ABREU, M. de P., 1992, p. 75.

recursos da Aliança para o Progresso, tendo inclusive Carlos Lacerda sido recebido por Kennedy na Casa Branca (Figura 12), mas não foi o Estado mais beneficiado. O Nordeste foi o mais beneficiado com 80 milhões de dólares, para Paraná foram alocados 41 milhões para projetos de estradas, para São Paulo 38 milhões para água e esgoto, para a Guanabara 36 milhões para água e esgotos, para Belém 15 milhões, para Minas Gerais 13 milhões em energia elétrica.³⁴⁶ A esse respeito o próprio Lacerda explicitou:

*“Pergunta-se, também, se meu governo foi privilegiado com empréstimos externos (...) Foi, mas não o único. Vários outros Estados também foram. O que aconteceu, é que coincidiu com o começo do governo Jânio Quadros, uma grande esperança mundial no futuro do Brasil (...) E tudo isso coincidiu com o programa da Aliança para o Progresso (...) nós percebemos e exploramos isso. (...) meu governo foi beneficiado por empréstimos, doações muito poucas, (...) empréstimos pagos pelo povo da Guanabara. (...)”*³⁴⁷

Por outro lado, o governo da Guanabara apresentou diversos projetos ao Banco Mundial e conseguiu a aprovação desses empréstimos. O total dos empréstimos concedidos representava, grosso modo, 50 bilhões de cruzeiros³⁴⁸ (aproximadamente 200 milhões de dólares)³⁴⁹. Como explicita Dominguez Perez, que se debruçou na análise da

³⁴⁶ DOMINGUEZ PEREZ, M., 2007, p. 124.

³⁴⁷ LACERDA, C., 1987, p. 272-273.

³⁴⁸ DOMINGUEZ PEREZ, M., 2007, p. 120.

³⁴⁹ Considerando que em finais do governo JK o dólar passou para 250 cruzeiros, atingindo níveis maiores no início dos anos 1960.

administração de Lacerda, desse total, cerca de 60% foram obtidos para o projeto da adutora Guandu, 20% para a ampliação da rede de esgotos e o restante para a construção de hospitais e outros investimentos. Sendo que os primeiros contratos foram assinados em meados de 1962 e os últimos no fim de 1964 e inícios de 1965, ou seja, ao longo de todo o mandato.



Figura 12. Carlos Lacerda, governador do Estado da Guanabara, recebido em 1962 na Casa Branca por John Kennedy. Fonte: LACERDA, C., 1987.

Além desses empréstimos houve também doações da AID (Repartição do Departamento de Estado dos Estados Unidos criada em 1961) e do Fundo do Trigo (recursos originados da comercialização dos excedentes agrícolas norte-americanos), que representavam cerca de 10% do total de empréstimos recebidos e foram aplicados. Os recursos da AID e do Fundo do Trigo foram aplicados em projetos das empresas públicas e secretarias do Estado, tendo a SURSAN recebido o maior vulto com 21.922.096 cruzeiros (aproximadamente 87.700 dólares), comparado à COHAB que recebeu apenas 2.750.000 cruzeiros (aproximadamente 11.000 dólares)³⁵⁰. Como detalha o autor, a ajuda estrangeira representou 42,7% do total investido nas obras com água, esgoto, isto é, tendo o governo entrado com 57,3% dos gastos, mas o setor de viação que foi o mais dispendioso não recebeu nenhum recurso externo, como sucedeu com outros setores, tendo em conta que a ajuda externa no período 1964-61 representou 4,84 % das despesas e 15,37 % dos investimentos públicos realizados.³⁵¹

Por outro lado, uma das fontes de recursos principais do Estado eram os impostos, pois a cidade representava a terceira maior receita do país, perdendo apenas para o orçamento da União e de São Paulo, sendo a receita tributária responsável por 80% da arrecadação total entre 1962 e 1965, porém de cada 100 cruzeiros pagos em impostos pelos cariocas,

³⁵⁰ DOMINGUEZ PEREZ, M., 2007, p. 121-122.

³⁵¹ *Ibidem*, p. 122-123.

67 eram cobrados pela União e 33 pelo Estado³⁵². Havia impostos estaduais como o Imposto de Vendas e Consignação (IVC), com o qual passou a contar a Prefeitura do Distrito Federal desde a Constituição de 1946 e também a partir de 1949, após a criação do Departamento de Estradas e Rodagem, a cidade passou a contar com recursos do Fundo Rodoviário Nacional, que a união repassava aos estados e municípios da federação.

O Imposto de Vendas e Consignação foi ampliado na administração de Lacerda, quando passou de 73% para 80% na composição dos tributos³⁵³. Os críticos de Lacerda assinalam o aumento dos recursos provenientes do Imposto de Vendas e Consignação (IVC) e o endividamento via empréstimos em seu mandato, mas tanto os empréstimos como esse imposto vinham aumentando desde a década de 1950 quando sua participação passou de 54% para 72%.

Na administração de Alim Pedro (5/9/1954-11/11/55) se aprovou um incremento de 48,15% na alíquota do IVC e se autorizou a emissão de apólices até 3 bilhões, o que representava quase metade da arrecadação da prefeitura à época. No governo de Negrão Lima também houve recursos especiais provenientes de impostos e de operações de crédito. Em 1957, tentou formar um Fundo Especial de Obras Públicas a partir de um adicional de 10% sobre determinados impostos. Proposta que foi

³⁵² *Ibidem*, p. 128, 132.

³⁵³ *Ibidem*, p. 129.

rejeitada pela Câmara, que apenas aprovou a emenda que fornecia 10% do total da receita tributária, sem provocar alteração das alíquotas existentes, sendo que esses recursos seriam administrados pela SURSAN. A lei aprovada então também autorizava a realização de operações de crédito até 3 bilhões.³⁵⁴

Como já foi mencionado, entre 1964 e 1965, anos da elaboração do Plano, a situação econômica do Estado piorou. O Paeg conseguiu reverter a escalada inflacionária, mas teve consequências recessivas para a economia carioca, o que reduziu muito os impostos e, portanto, os recursos do Estado. Daí que com o objetivo de gerar caixa, diminuir o déficit já previsto e contrabalançar os efeitos da inflação, entre 1964 e 1965, ou seja, justamente nos dois últimos anos do governo Lacerda, as receitas e despesas extra-orçamentárias³⁵⁵ do governo do Estado da Guanabara totalizavam entre 50% e 60% dos valores orçados.

Mas apesar da crise dos últimos anos, o governo Lacerda permanece na memória carioca pelo vulto de realizações. Entre dezembro de 1960 e 1965 se construíram 200 escolas primárias, houve um 30% de crescimento da rede hospitalar, 12 mil casas populares foram construídas para receber os moradores de favelas removidas,

³⁵⁴ *Ibidem*, p. 83, 90, 94.

³⁵⁵ *Ibidem.*, p. 117. As receitas num regime extra-orçamentário advinham do poder do Executivo, com aprovação da Assembléia, de promover operações de crédito, negociar títulos do Tesouro, realizar antecipação de receita, entre outras atividades com agentes financeiros.

inaugurou-se a segunda adutora do Rio Guandu, instalaram-se 600 quilômetros de redes de esgoto, inauguraram-se 19 viadutos e se perfuraram 5,6 quilômetros de túneis, removeram-se os bondes e introduziram-se 600 novos ônibus, instalaram-se 3 usinas de coleta de lixo e foi entregue o Parque do Aterro de Flamengo aos cariocas³⁵⁶.

2.4. Contratação do escritório grego: a Belacap como nova alternativa de desenvolvimento frente à Novacap

A elaboração do Plano Doxiadis, como ficou conhecido no Rio de Janeiro, foi o resultado do contrato assinado em março de 1964 entre o Estado da Guanabara e o escritório grego Consulting Office of Doxiadis Associates no valor de 700 mil dólares, para realizar um plano diretor que orientasse o crescimento da cidade até o ano 2000. São várias as versões a respeito do contato entre Lacerda e Doxiadis que deu lugar à contratação do escritório deste último, fala-se que se encontraram numa viagem de avião aos Estados Unidos ou que Lacerda viu um dos projetos de Doxiadis numa revista de urbanismo. Mas, segundo Mauricio Dominguez Perez, Lacerda foi de fato apresentado a Doxiadis, como importante arquiteto dono de uma empresa de urbanismo com projetos desenvolvidos em diversas cidades como

³⁵⁶ *Ibidem.*, p. 114-115.

Londres e Los Angeles, por intermédio de Alfredo Machado, editor de livros conhecido do governador, e de Lotta Macedo Soares, que trabalhava no projeto do parque do Flamengo³⁵⁷.

Apesar de que a SURSAN (Superintenderia de Urbanização e Saneamento) já existia desde 1957, o contrato se realizou a través da COHAB (Companhia de Habitação Popular), como se assinala no Plano, companhia criada em dezembro de 1962 através da lei 263/62, como já foi mencionado. Nesse sentido é importante lembrar que a criação da SURSAN, no governo de Francisco Negrão Lima (26/3/1956-3/7/1958) representante da oposição que antecedeu e sucedeu a Lacerda no Rio de Janeiro, esteve relacionada com o “Plano de Realizações e Obras” de Negrão Lima que estabelecia um programa de obras³⁵⁸ no valor de 13.8 bilhões a ser realizado pela SURSAN num período de 10 anos, como consta na mensagem 77 de 3 de dezembro de 1956. A SURSAN representava, portanto, um núcleo de técnicos formado no governo de Negrão Lima que já tinham uma série de proposições para a cidade, o que ao parecer não era conveniente aos interesses políticos de Lacerda. Daí a escolha pela assinatura do

³⁵⁷ *Ibidem.*, p. 231.

³⁵⁸ O Plano de Realizações e Obras incluía conclusão do aterro da faixa litorâneo do Flamengo, construção da Avenida norte-sul no centro (desmonte do Santo Antonio), construção Av. Guanabara, da Av. Perimetral, da Av. Beira-Mar (Aterro Gloria-Flamengo) perfuração dos túneis Catumbi/Laranjeiras, Barata Ribeiro / Raul Pompeu Loureiro, saneamento e construção de várias avenidas-canais ao longo dos rios Jacaré, Maracanã, Joana, Ramos, Acari, Lucas e outros.

contrato através COHAB com a autorização de Lacerda, que idealizou pessoalmente o estudo como se sublinha na obra: “guiou os estudos a través de amplas diretivas e contínuo apoio e fez uma visita pessoal em Maio de 1964 ao escritório central em Atenas (Athens Head Office of Consultants)”³⁵⁹. O Plano Doxiadis tinha uma estimativa de custos de 13.4 bilhões, um valor similar ao previsto pelo programa da SURSAN, porém deveria ser implementado em 35 anos, numa programação de longo-prazo que visava o ano 2000, e tinha como objetivo estabelecer um planejamento global e integrado de todos os aspectos do desenvolvimento urbano do recém constituído Estado da Guanabara. De fato, o Rio de Janeiro e a nascente Guanabara careciam de um plano de conjunto que orientasse o crescimento e o desenvolvimento urbano, como o próprio Lacerda lembrara anos depois:

*“(...) é o governador quem decide o gabarito de cada rua, porque o Rio de Janeiro é uma cidade sem plano nenhum, o gabarito de cada rua é fixado pelo governador, que despachava a vontade. Havia uma “indústria de gabaritos”. O que existia era um plano diretor que eles chamavam PA: projeto de alinhamento. (...)”*³⁶⁰

A contratação do escritório grego liderado por C.A. Doxiadis pode ser compreendida no contexto da administração de Lacerda caracterizada pelo radicalismo e pela busca de uma neutralidade e eficiência técnica da maquina administrativa. O uso do planejamento como ferramenta

³⁵⁹ CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES, 1965, p. 3.

³⁶⁰ LACERDA, C., 1987, p. 267.

administrativa foi uma característica de sua prática administrativa, pois como testemunha seu vice-governador, Raphael Almeida Magalhães, apesar de que foi caricaturado como personalista e incapaz de trabalhar em equipe, se reunia com seu secretariado religiosamente todas as segundas-feiras com pauta constante: planejamento e orçamento³⁶¹.

A elaboração de um plano urbanístico estava de acordo com sua principal bandeira na campanha ao governo do Estado, focada justamente na urgência de resolver os prementes problemas que afetavam a vida dos cariocas, insatisfeito por morar numa cidade onde somente aumentavam os problemas. O título do discurso proferido na ocasião da convenção da UDN que o lançou como candidato deixa em evidência essa representação da cidade. Falando de “A cidade devastada e sua reconstrução”, num tom quase de pós-guerra, denunciava a situação e prometia recuperar a ex-capital através do investimento em infra-estrutura e de uma política de desenvolvimento econômico e urbano local³⁶².

No modelo administrativo estabelecido e defendido por Lacerda, a viabilidade econômica da Guanabara dependia da eficiência da máquina administrativa, de sua tecnicidade e profissionalismo, assim como da criação da infra-estrutura necessária que permitisse o

³⁶¹ MAGALHÃES, R. de A. In: DOMINGUEZ PEREZ, M., 2007, p. 15.

³⁶² DOMINGUEZ PEREZ, M., 2007, p. 110.

crescimento econômico da cidade-estado. Existem dois aspectos fundamentais que relacionam os interesses de Lacerda com a figura de Doxiadis. 1) Doxiadis representava um especialista estrangeiro cuja neutralidade política com relação ao meio profissional carioca da época oferecia a garantia a Lacerda da consonância do Plano com suas idéias e objetivos fundamentais; 2) as representações da cidade defendidas por Doxiadis em suas teorias e idéias estavam em consonância com o principal objetivo de Lacerda que era construir a viabilidade econômica da Guanabara.

A neutralidade política de um técnico estrangeiro era uma moeda importante no contexto da época. Como já foi mencionado, o udenista Carlos Lacerda (UDN – União Democrática Nacional) venceu a disputa pelo governo do Estado da Guanabara com uma apertada diferença de apenas 2,3 % dos votos com relação ao petebista Sergio Magalhães (PTB – Partido Trabalhista Brasileiro), num sufrágio que foi o clímax da polarização entre getulistas e antigetulistas. O meio profissional da época, em especial os arquitetos, engenheiros e os estudantes e professores da escola do Rio, estavam maiormente do lado do petebista Sérgio Magalhães e para Lacerda resultou uma tarefa, no mínimo espinhosa, encontrar um especialista que assumisse seus interesses e visões sobre o Rio. Como explicitou Ana Luiza Nobre³⁶³, houve uma

³⁶³ NOBRE, A. L. de S., 2008.

parcela significativa de engenheiros e arquitetos cariocas, dentre os quais figuras importantes como Oscar Niemeyer, Maurício Roberto e Lúcio Costa que se alinharam em ofensiva à contratação de um escritório estrangeiro. A reação contra Doxiadis alcançou tons reacionários e ofensivos como nos artigos de Lucio Costa publicados no *Correio da Manhã*³⁶⁴, onde se apresentava o escritório de Doxiadis como "uma firma empreiteira para explorar planos urbanísticos de países subdesenvolvidos", chefiada por "um cabotino".

O Instituto de Arquitetos do Brasil também foi contra a contratação do escritório grego, tendo chegado a encarregar uma comissão de arquitetos para estudar o contrato de Doxiadis com o governo da Guanabara, a qual resolveu repudiar o contrato "por considerá-lo incompatível com o nosso estágio de desenvolvimento técnico e atentatório à cultura nacional".³⁶⁵ Os estudantes de arquitetura também se uniram ao movimento profissional contra Doxiadis, como conta Milton Feferman³⁶⁶, que na época estudava na Faculdade de Arquitetura do Rio:

³⁶⁴ COSTA, L. "O contrato com Doxiadis Internacional Associados" In : *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro 4 de fevereiro 1964. Ver também a "Retificação" que se seguiu à publicação do artigo, no dia seguinte e no mesmo jornal em que Lucio Costa confirma o adjetivo usado para caracterizar Doxiadis.

³⁶⁵ NOBRE, A. L. de S., 2008.

³⁶⁶ RODRÍGUEZ SOSA, M., 2006, p. 9 - 11

"Nos arquitetos que éramos todos de esquerda, óbvio, e éramos de alguma maneira corbusianos. [Era] 1964 (...) um pouquinho antes do golpe. O governador era Carlos Lacerda, o Carlos Lacerda foi eleito pela direita (...) obviamente, os arquitetos montaram uma campanha enorme, os estudantes se juntaram. Eu fui contra. E os que participaram do diretório tudo mundo. Dizendo que o Doxiadis era um idiota, um desconhecido, um nazista, enfim, tudo o que era possível falaram. (...)."

A contratação de Doxiadis teve inclusive uma reação contrária em termos urbanísticos quando o ex-secretário de Lacerda, Sergio Bernardes, conseguiu publicar numa edição especial de *A Manchete*, abril de 1965³⁶⁷, seu texto de quarenta e quatro páginas coloridas intitulado "O Rio do Futuro", no qual ilustrava suas utopias sobre o Rio na Era da cibernética e eletrônica. Sergio Bernardes tinha aceitado ser Secretário de Urbanismo do governo de Lacerda, mas foi demitido do cargo pouco depois devido a sua possível influência na aprovação do Decreto 991 de 27/04/1962 do governo de Lacerda, em que se "liberou a altura das edificações na maior parte da cidade (desde que o ganho vertical fosse compensado por um afastamento mínimo das divisas do terreno)"³⁶⁸. Como lembra Feferman:

"(...) Sérgio Bernardes era uma pessoa encantadora que conseguia convencer a tudo mundo das coisas mais absurdas do mundo. Tinha um encanto pessoal fantástico, uma simpatia, etc. Então ele, por exemplo, convenceu ao Lacerda de que os túneis não precisavam ser revestidos,

³⁶⁷ BERNARDES, S., 1965. "O Rio de futuro". Ver também: MELLO JUNIOR, D., 1988, p. 247-249.

³⁶⁸ NOBRE, A. L. de S., 2008, p. 96.

*o Lacerda adorou porque a obra ia ficar barata e ao mesmo tempo bonita e tal. E como é que o Sérgio Bernardes foi demitido? Porque Sérgio Bernardes conseguiu aumentar os gabaritos dos hotéis de 12 pavimentos para 30 pavimentos na beira das praias, e o Lacerda descobriu que o escritório dele estava fazendo, obviamente, o projeto desses hotéis. (...) Então ele demitiu o Sérgio Bernardes, que era o único arquiteto que não era de esquerda, mas também não era de direita, pelo contrário, não era nada (...)*³⁶⁹

Lacerda se manteve firme e mesmo com o meio profissional contra, contratou Doxiadis e exigiu que todas as repartições lhe entregassem os documentos necessários para a realização do estudo. Lacerda buscava reinventar a capitalidade do Rio e seu papel de centro difusor do país através do estabelecimento de uma política urbanística que representasse uma alternativa frente à dispendiosa construção de Brasília, que estivesse à altura da Belacap e que permitisse construir uma imagem das propostas que ele defendia, tendo em vista as eleições presidenciais de 1965.

Como aponta Motta, nos debates que marcaram a campanha de 1960, Lacerda propunha investir na construção do se pode chamar de “estado-capital” e, para tanto, enfatizou o processo de estadualização, ou seja, de transformação da Guanabara num estado autônomo orientado por uma administração técnica e focada em enfrentar os problemas da “Guanabara nascente”; ao tempo em que, acreditava que o Rio deveria

³⁶⁹ RODRÍGUEZ SOSA, M., 2006, p. 9 – 10.

continuar a encarnar a síntese da nação e exercer a função de cabeça do país, assim o governador devia ter uma “estatura nacional”³⁷⁰.

A imagem de Brasília – projeto de Lucio Costa e Niemayer – estava fortemente atrelada à arquitetura e o urbanismo defendidos pelos principais arquitetos do Rio que defendiam os princípios do Movimento Moderno e que, apesar das dificuldades impostas pela distância, construíram uma militância ao CIAM que se consolidou com a criação do grupo CIAM brasileiro no segundo pós-guerra. Como foi mencionado no Capítulo 1, a relação entre o CIAM e os arquitetos do meio profissional carioca teve início durante o primeiro contato dos CIAM com América Latina³⁷¹ em 1929 quando o mestre realizou sua primeira viagem a América do Sul.

Brasil foi o segundo país do continente americano cuja representação foi aceita pelos líderes dos CIAM – o primeiro aceito foi os Estados Unidos – o que aconteceu em 1945 quando com a constituição oficial do “grupo CIAM Brasil” tendo como Presidente Oscar Niemeyer, inscrito com o “grupo CIAM New York” no “Setor de Assistência e Planejamento para o Após Guerra, DF”, isto é, no “Chapter for Relief and Post War Planing Inc”. Apesar da formação do grupo CIAM

³⁷⁰ MOTTA, M. S. da., 2001, p. 10.

³⁷¹ A integração dos arquitetos latino-americanos à estrutura dos CIAM foi precedida pela incorporação dos norte-americanos, de origem européia, Neutra e Löngberg-Holm, que já fazem parte da lista da estrutura da organização apresentada no livro que resultou do CIAM 2³⁷¹. Assim, Estados Unidos foi o primeiro país americano representado no CIAM.

brasileiro a participação de projetos e arquitetos brasileiros nos congressos foi muito escassa, como se analisou no Capítulo 1. No entanto, dentro do Brasil a atuação desse grupo de jovens arquitetos tinha uma enorme influência na formação das novas gerações de arquitetos brasileiros e na conformação urbana e arquitetônica de várias cidades, do qual Brasília foi o clímax.

Doxiadis representava uma alternativa completamente diferente à implementada em Brasília, pois privilegiava estratégias de desenvolvimento econômico e humano e não a questão formal e arquitetônica. As peculiaridades de sua teoria e a chance de ter sido o autor de uma longa lista de planos para várias cidades na Europa, Meio Oriente e nos Estados Unidos, assim como aqueles que desenvolveu como assessor das Nações Unidas, faziam de Doxiadis uma opção alternativa que respondia às representações, idéias e interesses de Carlos Lacerda.

Como foi mencionado anteriormente, o segundo aspecto fundamental que permite entender o modo em que se relacionam as idéias de Lacerda e Doxiadis é o fato de que as representações da cidade defendidas por Doxiadis em suas teorias e idéias estavam em consonância com o principal objetivo de Lacerda que era construir a viabilidade econômica da Guanabara. O privilégio da eficiência e funcionalidade urbanas e da criação das infra-estruturas urbanas eram

entendidas por Doxiadis como os meios fundamentais para promover desenvolvimento urbano.

Nesse sentido, o Plano Doxiadis era um instrumento para apresentar uma alternativa contrária a Brasília e para “inventar” a “estadualização” do Rio de Janeiro. Representa o esforço por planejar a construção de uma viabilidade econômica para o novo Estado da Guanabara frente às tendências de esvaziamento político e industrial que o estado vinha experimentando nos últimos anos. Este aspecto fica em evidência nas memórias do Plano onde se propõe uma alternativa de recuperação econômica através da reorganização da estrutura e infra-estrutura urbana:

“(...) Qualquer plano físico para o crescimento urbano da Guanabara deve ser complementado por políticas econômicas vigorosas que irão consolidar a posição atual do Estado e criar as atrações necessárias para estimular mais favoráveis taxas de crescimento e uma melhor posição na economia do país. (...)”³⁷²

A reinvenção da viabilidade econômica da cidade se coloca, portanto, como um objetivo central do Plano urbanístico que se pauta na defesa e implementação de um planejamento compreensivo de grande escala e longo-prazo baseado num relacionamento de interdependência entre os problemas urbanos e aqueles associados ao declínio econômico, político e social e vice-versa:

³⁷² CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES, 1965, p. 177-178.

*“(...) sente-se que alguns dos problemas que o Estado está experimentando em termos de crescimento econômico podem ser devidos a uma obsolescência relativa ou parcial de sua infra-estrutura física. (...) O Plano, portanto, tenta fazer duas coisas. Primeiro, criar a estrutura necessária para a infra-estrutura física que irá permitir o futuro crescimento saudável da cidade do Rio e do Estado da Guanabara, e, segundo, resolver os problemas que pressionam no tecido existente da cidade sem fazer nenhuma violência indevida à qualidade, beleza, charme e caráter da cidade.”*³⁷³

2.4.1. Metas e fases de implementação do Plano Doxiadis

O contrato assinado para a elaboração do Plano tinha dois objetivos fundamentais, um de longo prazo, o plano de desenvolvimento urbano do Estado, e outro de curto prazo, especificamente, a elaboração de proposta para a solução dos problemas habitacionais e na área de educação vivenciados na cidade então: 1) a formulação de um Programa de Desenvolvimento Urbano de Longo-Prazo e Plano para o Estado da Guanabara até o fim de 1965 (Long-Term urban Development Program and Plan for the State of Guanabara) que orientasse o adequado desenvolvimento do recém criado Estado da Guanabara até o ano 2000; 2) Programa Especial de Ação (Special Program of Action – SPA) para implementação imediata de projetos necessitados com urgência.³⁷⁴ Mas a especificidade paisagística do Rio

³⁷³ *Ibidem.*, p. 258.

³⁷⁴ *Ibidem.*, p. 3.

colocava um ingrediente particular aos objetivos da formulação, como se assinala na obra:

*“O objetivo principal do Plano é criar um estrutura para a infra-estrutura que irá permitir o futuro crescimento balanceado da cidade, e irá ajudar a resolver os problemas da cidade existente, sem destruir indevidamente seu charme e caráter.”*³⁷⁵

Os primeiros estudos do escritório grego se concentraram nas questões que mais urgiam ao governo da Guanabara. Numa primeira fase, entre Junho de 1964 e Fevereiro de 1965, foram submetidos cinco documentos ao Estado da Guanabara que se concentraram em três objetivos no curto-prazo, que coincidiam com os aspectos que vinham sendo priorizados desde o início da administração de Lacerda: habitação, educação e organização dos serviços administrativos e urbanos (ver tabela 2.1. em anexos):

- 1) 15/Junho/1964: O Programa Especial de Ação para a Habitação (Special Program of Action for Housing – SPA), sobre o qual foi submetido em 15 de Junho de 1964 um relatório preliminar delineando metas e políticas para três Projetos Pilotos que deviam ser implementando no marco do SPA (DOX –BRA-A1)
- 2) Junho/1964: O documento sobre a organização dos serviços que incluía proposta para a organização e estabelecimento de uma

³⁷⁵ *Ibidem.*, p. VII.

Agencia de Desenvolvimento Urbano e uma Comissão de Desenvolvimento (DOX-BRA-A2)

- 3) Junho/1964: Um relatório propondo um programa educacional preliminar de ação imediata e passos para iniciar a educação e treinamento dos experts profissionais necessários para substituir os consultores e equipar o serviço de desenvolvimento urbano que deveria ser estabelecido (DOX-BRA-A3).
- 4) Junho/1964: Documento descrevendo as várias pesquisa necessárias para a coleção dos dados e analisando as necessidades dessas pesquisas necessárias ao relatório; assim como os custos e tempo estimados para sua implementação. (DOX-BRA-A4)
- 5) 22/Fevereiro/1965: Submetido o Estudo Preliminar do Primeiro Projeto Piloto (SPA1) contendo o plano do estabelecimento de uma comunidade para a construção de 520 casas, com quatro tipos distintos de casas, incluindo descrição e custos estimados de todo o projeto.

Numa segunda fase, entre fevereiro e finais de 1965, foram submetidos três documentos com a proposta de longo-prazo para o desenvolvimento do Estado da Guanabara, que se inicia com uma análise da situação existente:

- 1) 26/Março/1965: Submetido o relatório preliminar sobre o Desenvolvimento Urbano da Guanabara. Apontando as questões iniciais e propostas derivadas da análise da situação existente.
- 2) 23/Junho/1965: Apresentação do Relatório Preliminar por C.A. Doxiadis ao Governador Carlos Lacerda e aprovação em princípio deste.
- 3) finais/1965: Apresentação do estudo final, do Plano, obra em inglês intitulada: Guanabara: a plan for urban development.

Para alcançar as metas do Plano, as propostas concentraram-se em sete “programas setoriais” específicos: 1) de desenvolvimento de zonas de funções centrais classe VIII e VII , 2) do sistema de transportes, 3) do desenvolvimento de terrenos industriais, 4) da questão das favelas e do programas habitacional, 5) dos edifícios e instalações comunitárias, 6) dos equipamentos recreativos e espaços públicos abertos, e 7) utilidades públicas. Estes programas setoriais se desenvolveram em duas escalas definidas por objetivos de longo-prazo (o Plano até o ano 2000 com um custo de 13.400 bilhões de cruzeiros) e de curto-prazo (os projetos para o primeiro e segundo quinquênios que são analisado em detalhes com propostas específicas para implementação). Estas duas durações se desenvolvem de forma global, integrada e coerente ao se concentrarem as propostas nos programas setoriais mencionados, lidando com os

diversos elementos envolvidos, o que confere ao Plano um caráter “compreensivo”, como se sublinha na própria obra:

*“O Plano é compreensivo no sentido de que lida com todos os principais elementos de uso de solos, circulação, edifícios comunitários e instalações, e serviços de utilidades públicas e indica sua relação funcional. Relaciona os requerimentos de terrenos residenciais às necessidades do comércio, indústria e manufaturas, governamentais e outras necessidades públicas.”*³⁷⁶

No capítulo intitulado “Os projetos para os primeiros cinco anos”³⁷⁷, a análise se concentra em oito categorias de trabalhos para os quais foram elaborados programas de longo-prazo. Na proposta para o primeiro quinquênio se estimava um custo da implementação de aproximadamente 1.000 bilhões de cruzeiros. Apesar de que as propostas para o desenvolvimento das Zonas Centrais de Classe VII e VIII iniciam o capítulo, os projetos aos quais se dedicam os maiores vultos de gastos coincidiam com os aspectos que vinham sendo priorizados no governo de Lacerda desde 1960 (ver tabelas 2.2. e 2.3 em anexos). Os projetos referentes às necessidades das redes de utilidades públicas, em particular, a continuação das obras nas redes de água e esgoto que estavam em andamento no Estado, assim como nas redes de drenagem, telefonia e limpeza urbana, ocupavam mais de um terço do total somando 350 bilhões de cruzeiros. Seguem-lhe os

³⁷⁶ *Ibidem.*, p. 264.

³⁷⁷ “The Projectes for the First Five Years”.

projetos na área de transportes para o melhoramento da rede existente e a construção de algumas artérias propostas no Plano, que montava um valor de 300 bilhões de cruzeiros. E em terceiro lugar, destinavam-se 150 bilhões de cruzeiros para a construção de 500 escolas primárias e 136 secundárias. Estes três programas setoriais faziam parte da agenda de governo de Lacerda desde o início de seu mandato em 1960 e foram também bandeiras principais de sua candidatura ao governo do Estado, o que evidencia a consonância entre as propostas de Doxiadis e os interesses de Carlos Lacerda frente ao governo da Guanabara.

O planejamento de grande escala e longo-prazo formulado parte de um se propõe uma alternativa de recuperação econômica através da reorganização da estrutura e infra-estrutura urbana:

“A política mais fundamental a adotar é o planejamento de grande escala abordagem que coordenaria o planejamento econômico, social e físico da Guanabara com outros desenvolvimentos no Brasil e em particular dentro da área metropolitana.”

*“O planejamento físico coordenado na escala mais ampla possível deve ser adotado como uma técnica para a formulação de um programa concreto de desenvolvimento urbano de longo-prazo.”*³⁷⁸

A data-alvo do Plano Diretor era o ano 2000, partindo para tanto de análises e projeções para a área metropolitana circundante e para o Estado da Guanabara, que abrigaria então 8.4 milhões de habitantes. Este tipo de planejamento de grande escala e de longo-prazo, olhando

³⁷⁸ CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES, 1965, p. IV, 177.

35 anos na frente, é defendido frente aos exemplos de planejamento anterior baseados em projeções de menor alcance, 15 ou 20 anos – como foi o caso, por exemplo, do Plano Agache para o Rio de Janeiro, elaborado entre 1927-30 tendo como data-alvo 1950 –; partindo das mudanças nas dinâmicas de crescimento das cidades modernas.³⁷⁹

2.4.2. Os empréstimos norte-americanos e os recursos do novo Estado: capital público nacional e internacional na Guanabara

Para a implementação do Plano até o ano 2000 se previa a elaboração de planos intermediários para cada fase de expansão e se estabelecia que a expansão urbana se daria na base de Planos Maestros intermediários que iriam prevenir conflitos e desenvolvimentos indesejados. Esses planos deveriam ser acompanhados de planos detalhados das ruas e de zoneamento. Nesse sentido, se sublinha que a proposta deveria ser adotada como uma guia geral para o desenvolvimento do Estado e não como um Ordenamento de Zoneamento. Estabelece-se que a expansão urbana se deveria dar em fases que permitam a expansão econômica das redes urbanas e das utilidades públicas³⁸⁰ que o Estado devia construir para servir a

³⁷⁹ *Ibidem.*, p. VI. “No passado os planos de desenvolvimento físico eram geralmente feitos numa base de 15 a 20 anos, mas em vistas do dinâmico crescimento das cidades modernas, esses planos de curto-prazo são bastante inadequados, e é necessário mirar o mais na frente possível.”

³⁸⁰ O Plano não faz nenhuma proposta específica para a rede de utilidades públicas que serviriam a Guanabara até o ano 2000, mas faz menção ao fato de que existiam programas

população nessas áreas. Definem-se, para tanto, fases intermediária até o ano 2000 que devem ser trabalhadas entre cinco e dez anos para atualizar as estimativas populacionais e econômicas e as necessidades do Estado. Nesse sentido, baseando-se nas tendências existentes de expansão urbana se prevê que a expansão urbana irá ocorrer ao redor de três núcleos principais: 1) a cidade do Rio de Janeiro existente com sua extensão natural até Bangú e Jacarepaguá, 2) a cidade de Campo Grande e, 3) a cidade de Santa Cruz. (261, 294)

Quanto aos custos de implementação do Plano Diretor até o ano 2000 também se apresentam valores estimados. Prevê-se que o custo de todas as necessidades em trabalhos de desenvolvimento urbano até o ano 2000 seria de 13.400 bilhões de cruzeiros. Desse total, a construção da rede de estradas principais (freeways e expressways, incluindo melhoramentos e novas ruas locais) requereria a maior porcentagem com um custo estimado de 3.690 bilhões de cruzeiros. O programa especial de habitação (SPA) solicitava um valor bem próximo do anterior chegando a 3.470 bilhões de cruzeiros. A construção de prédios comunitários, incluindo prédios administrativos e instituições públicas, ocupa o terceiro lugar na ordem de volume de despesas com um custo previsto de 2.275 bilhões de cruzeiros. Os custos com as utilidades

parciais e planos maestros para essas redes, e sublinha que devem ser expandidas e planejadas em conformidade com o Plano e as fases de expansão do Estado, ressaltando que a construção da rede de utilidades públicas deve preceder a expansão das áreas urbanas do Estado e os desenvolvimentos planejados das várias zonas industriais, comerciais e de negócios.

públicas (telefone, gás, eletricidade, esgotos, água) lhe seguem em ordem de monto com um valor pouco de 2.208 bilhões de cruzeiros. Apenas um pouco menor a esse último eram os custos previsto com educação que alcançariam a cifra de 1.195 bilhões de cruzeiros. Seguem-lhe os gastos com os equipamentos recreativos e espaços públicos (parques, campos de jogo, playgrounds) previstos em 890 bilhões de cruzeiros, os direcionados aos serviços de saúde de 681 bilhões de cruzeiros; e os requeridos para as operações de aterro e de desenvolvimento de terreno para as novas Zonas Central e Industrial propostas, 200 e 115 bilhões de cruzeiros, respectivamente.³⁸¹

Um ponto positivo na implementação do Plano foi a proposta de associação entre capital público e privado, porém um ponto negativo era a desconsideração das mudanças de governo e, portanto, da possibilidade de implementação dos programas, mas esse era um ponto fraco que compartia com quase todos, senão todos os planos urbanísticos de longo-prazo elaborados nos anos 1950 e 1960. O plano para os primeiros cinco anos previa um aumento de incríveis 100 % no investimento público. Partindo de que o investimento do governo do Estado em 1965 tinha sido de 132 bilhões de cruzeiros, se antecipava um aumento do investimento de algo entre 14 ou 20 % ao ano, chegando em cinco anos a um aumento de quase 100 %,

³⁸¹ CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES, 1965, p. VI.

correspondente a aproximados 250 bilhões de cruzeiros. As estimativas se baseavam no fato de que entre 1961 e 1964 o investimento público tinha triplicado, passando de 68 para 174 bilhões de cruzeiros³⁸², porém, é preciso lembrar que a economia brasileira se encontrava numa crise que tinha começado a evidenciar-se em 1962 e a partir de 1964 afetou profundamente o Estado, tanto que em 1965 houve um momento em que o Estado da Guanabara não pode arcar com a folha de pagamento de seus funcionários e empreiteiras.

De modo geral, a estrutura em que o plano se apresenta coloca Doxiadis na geração de arquitetos e urbanistas do racionalismo e do planejamento urbano moderno, na medida em que se apresenta como o expert neutro ou conjunto de experts que tem a capacidade, por seus conhecimentos técnicos, de resolver os problemas da cidade. A forma em que a análise se apresenta deixam entrever a busca de uma racionalidade lógica e se estabelece de modo semelhante às obras publicadas pelo CIAM, como *Can Our Cities Survive?* (1942), partindo da identificação dos problemas e a proposta de uma solução. Nos primeiros capítulos se analisa o problema em questão passando em revista o papel e influência da cidade no território mediato e imediato, os problemas urbanos, sociais e econômicos existentes; assim como a

³⁸² *Ibidem*, p. 319, 326.

indicação de políticas e a identificação das necessidades e custos estimados para atender aos problemas da cidade.

Nos capítulos reservados ao Plano, se elabora a solução em três níveis: 1) o Plano de desenvolvimento físico para o ano 2000, 2) um Programa até o ano 2000 definido em conjunto com os custos de todas as necessidades em trabalhos de desenvolvimento urbano, e 3) um Projeto para os Primeiros Cinco Anos, onde se apresentam uma serie de projetos específicos nos programas setoriais a serem implementados no primeiro quinquênio (1965-70).

2.5. A equipe grego-brasileira: um diálogo distante

Como parte da assinatura do contrato, o governo do Estado da Guanabara estabeleceu a Comissão Executiva para o Desenvolvimento da Guanabara (CEDUG) composta por um grupo de especialistas que trabalharam junto com os “consultores” na preparação do programa. Para além da cooperação na elaboração do Plano que foi entregue em 1965, a CEDUG foi idealizada como órgão que se tornaria responsável pela coordenação da implementação do plano e pelos posteriores ajustes e detalhamentos dos planos físicos para o Estado.

Para a elaboração do Plano foi estabelecida uma equipe grego-brasileira formada, do lado brasileiro, pela Consultants’ Team in Rio representada

pela CEDUG, e do lado grego pela Consultants’ Team in Athens. É a essa equipe formada a ambos os lados do Atlântico que se adjudica a autoria do Plano na versão em inglês, assinada de forma coletiva, CEDUG - Doxiadis Associates³⁸³. Embora, como se sublinha na introdução da obra o Plano foi elaborado “sob a supervisão pessoal e guia do Dr. C.A. Doxiadis, que foi assistido por A. Tsitsis, Chefe da Divisão de Projetos e A. Simeon, Arquiteto Chefe e Planejador Urbano³⁸⁴ da Doxiadis Associates”³⁸⁵.

Do lado grego a Consultants’ Team in Athens foi chefiada pelo Mr. N. Efessios (Arquiteto - Planejador Urbano) chefe da Divisão de Planejamento Urbano e Regional, e foi formada por uma equipe multidisciplinar que incluía arquitetos-planejadores urbanos, especialistas em Ekistica, engenheiros civis, economistas: G. Gounaris (Engenheiro Civil - Ekistician e Gerente de Projetos Assistente), N. Deliyannakis (Arquiteto - Planejador Urbano), Ph.Dondero (Planejador Urbano), C. Moore (Arquiteto), D. Spilios (Engenheiro Civil - Ekistician), A. Thronos (Economista), J. Tsahageas (Engenheiro Civil - Ekistician), N. Xanthakis (Economista) e as relatoras M. Eleftheriou e

³⁸³ Comissão Executiva para o desenvolvimento urbano (CEDUG) – Doxiadis Associates, Consultants on Development and Ekistics. **Guanabara: a plan for urban development**. Rio de Janeiro, 1965.

³⁸⁴ O termo usado na obra é *Town Planner* que traduzimos como Planejador Urbano.

³⁸⁵ CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES, 1965, p. 5.

A. Iliadou.³⁸⁶ Assim como todo um grupo de colaboradores que contribuíram em diferentes fases e aspectos do estudo (ver tabela 2.4. em anexos).

A CEDUG reunia também uma equipe multidisciplinar de especialistas brasileiros. O Coronel Américo Fontenelle foi designado como responsável administrativo e Diretor de Tráfego da Guanabara em 1964; e o Arquiteto-urbanista Helio Modesto (1921-1980) – autor de Riocentro 1977 – como chefe dos serviços técnicos e de planejamento da CEDUG integrados pelos seguintes especialistas: Helio Mamede (Arquiteto - Planejador Urbano), Fernando Rocha Souza (Engenheiro Civil), Gilberto Barros (Estadista), Luis Felipe Pena (Economista), Helio Marinho (Arquiteto), Dulcides Coelho (Arquiteto – Foto-analista), Oswaldo Iorio (Economista), Marina S. Lyra de Freitas (Engenheira Civil), Giulio Cellini (Arquiteto e Assistente administrativo), Dayse Igel (Arquiteta). A equipe foi assistida por um grupo de arquitetos assistentes composta por Gilberto Domingos Truscuizzi, Murilo Lagores, Ricardo Pinheiro de Andrade, José Peter Schweizer, Maria Teresa Trancoso e Gilberto Carlos Ribeiro.³⁸⁷ Porém, como se assinala na obra, a Consultants’ Team in Rio foi dirigida por um grupo de especialistas gregos que incluía, como Chefe o Mr. A.

³⁸⁶ *Ibidem.*

³⁸⁷ *Ibidem.*

Hadjopoulos e E. Djabiras (Arquiteto - Planejador Urbano), G. Rassidakis (Engenheiro Civil), e Th. Vournas (Estadista)³⁸⁸.

As equipes do Rio e de Atenas desenvolveram os trabalhos com pouco contato direto (ver tabela 2.5. em anexos). Coube à equipe carioca principalmente a busca de informações e dados necessários para a análise das “Condições Ekísticas”³⁸⁹ da Guanabara. O contato direto entre ambas equipes se deu apenas através das visitas pontuais de quatro membros da CEDUG à equipe de Atenas, duas em 1964 e as outras duas em finais de 1965. Depois da visita de Lacerda ao escritório em Atenas em Maio de 1964, Helio Modesto, Diretor Técnico da CEDUG, visitou Atenas por um mês durante o verão de 1964, à que se seguiu a visita de Teodoro Schmidt, Arquiteto – Planejador, que foi anexado ao escritório principal dos consultores entre Julho e Setembro de 1964. Posteriormente, na segunda metade de 1965, Helio Mamede, Arquiteto - Planejador Urbano deu assistência ao grupo ateniense entre Setembro e Outubro de 1965; e Fernando Rocha Souza, Engenheiro Civil, colaborou com a equipe grega em Novembro de 1965³⁹⁰.

³⁸⁸ *Ibidem.*

³⁸⁹ *Ekistic conditions*: Termo usado por Doxiadis para designar condições existentes relacionadas a todos os aspectos demográficos, sociais, econômicos e físicos do Assentamento Humano, o que concerne ao contexto natural, a população, a economia, a estrutura social e comunitária, os padrões de uso de solo, a distribuição de edifícios comunitários, a rede de transporte. O termo está associado à Ekistics, que é a ciência dos assentamentos humanos desenvolvida por C.C. Doxiadis.

³⁹⁰ *Ibidem.*

CAPÍTULO 3

**C.A. Doxiadis e a ciência da *Ekistics*
uma direção pós-CIAM para além do planejamento urbano**

Preâmbulo

Nesse capítulo analisamos o arquiteto-engenheiro e ekistician Constantinos Apóstolos Doxiadis. O objetivo desta análise é oferecer uma compreensão de suas posições teórico-metodológicas que de subsídios à análise do Plano para a Guanabara. Busca-se assim compreender as representações da cidade do chefe do escritório *Doxiadis Associates*, principal autor do Plano em questão.

Para o estudo deste personagem recorreu-se a fontes primárias, basicamente suas obras e artigos, assim como também a fontes secundárias como análises de outros autores e informações bibliográficas. No referente a suas obras e artigos uma aclaração é necessária. Devido a que sua obra mais importante sobre a Ekistics – *Ekistics: An Introduction to the Science of Human Settlements* – somente foi publicada em 1968 após a elaboração do Plano para a Guanabara, optou-se pela análise dessas idéias através de artigos anteriores ao Plano e à obra de 1968 onde o autor se debruçou sobre a Ekistics. Nesse ponto gostaríamos de agradecer mais uma vez a Giota Pavlidou, arquivista do *Constantinos A. Doxiadis Archives*, em Atenas, que muito gentilmente atendeu nosso pedido e prontamente enviou uma série de artigos que constituem uma valiosa informação para este estudo. A obra de 1968 também foi analisada, mas utiliza-se como apoio, assinalando-se os pontos que se mantêm dos artigos anteriores.

3.1. Ekistics, a ciência dos assentamentos humanos

Constantino Apóstolos Doxiadis (1913-28/06/1975) não foi nunca um membro oficial dos CIAM, mas foi parte de uma geração de arquitetos que vivenciou a circulação internacional das idéias e postulados do Movimento Moderno. A inspiração de Doxiadis nas práticas “tipo CIAM” ficou em evidencia de modo mais notório em 1963 quando logo após a dissolução do CIAM organizou com a ajuda de Jacqueline Tyrwhitt o *First Delos Symposium* num cruzeiro pelas ilhas gregas que relembrou o cruzeiro do CIAM 4 em 1933. Formou-se como Dr. Ing. “Mit Auszeichnung”³⁹¹ em 1936 na *Berlin-Charlottenburg University* na Alemanha dominada por Hitler que pouco depois desintegrou a escola Bauhaus – cursou estudos de doutorado por um ano após sua formação como arquiteto-engenheiro na *Technical University of Athens*.

Eric Mumford³⁹², ao apontar a continuidade de atividades “tipo-CIAM” mesmo após sua dissolução definitiva em 1959 se refere às novas direções que surgem como resultados das posições tanto pró como contra o CIAM, de mãos de antigos membros CIAM, assim como também de não membros. Nesse sentido, entender a Ekistics como uma nova direção “tipo-CIAM” não se limita a explicitar os aspectos que

³⁹¹ <http://www.ekistics.org>. Registro realizado em 06/11/2006.

³⁹² MUMFORD, E., 2000, p. 267.

comparte com o CIAM, mas também os pontos de divergência e as peculiaridades e inovações que introduzia.

Ekistics é a tradução de *oikistikh*, termo que deriva do adjetivo grego antigo *οικιστικός* que concerne à fundação de uma habitação, uma casa, uma cidade, um assentamento; que por sua vez deriva do substantivo *οἶκος*, que significa casa, habitat, assentamento. Difundiu-se em inglês como Ekistics cuja etimologia Doxiadis explicitou num de seus primeiros ensaios, fazendo a tradução, como derivada da palavra grega EKOS ou habitat e do verbo EKO que significa assentar-se³⁹³. Essa definição permitia identificar o assentamento humano com todas as escalas de desenvolvimento da vida do homem (casa, bairro, cidade e assim por diante), e dessa forma, incorporava no grande guarda-chuva da Ekistics tanto o planejamento regional, urbano e comunitário, como o desenho de uma casa, isto é, a arquitetura.

Os primeiros textos de Doxiadis a respeito da Ekistics remontam à década de 1940 quando no contexto da Segunda Guerra Mundial³⁹⁴

³⁹³ DOXIADIS. C.A., 1959, p.18. (Agradecemos a Giota Pavlidou arquivista do A. Doxiadis Archive que nos fez chegar este documento).

³⁹⁴ Doxiadis provinha de uma família que desempenhou um importante papel no assentamento de refugiados gregos de guerra no período entre as duas guerras mundiais. Seu pai, Apóstolos, era pediatra e trabalhou como “Ministro para Assentamento de Refugiados, Bem-estar Público e Saúde Pública”, dedicando-se especialmente às crianças. Mas, o engajamento pessoal de Doxiadis na guerra começou em 1940, durante a ocupação alemã³⁹⁴, quando entra no Serviço Militar aos 27 anos como Cabo na artilharia do Exército Grego. Recebeu várias condecorações³⁹⁴ por seus serviços, destacando-se sua atividade como chefe do Grupo de Resistência Nacional, “Hephaestus” (1941- 1945) e como Capitão do Exército Grego (1944 – 1945).

começou a trabalhar na reconstrução das cidades gregas no Ministério de Habitação e Reconstrução da Grécia³⁹⁵. O termo foi usado por Doxiadis pela primeira vez numa conferência que realizou na *Athens Technical University* em 1942³⁹⁶.

Na década de 1940, sobretudo nos anos que se seguiram a sua saída do exército em 1945, suas preocupações com as questões urbanísticas ganharam primazia devido a sua atuação nas tarefas da reconstrução e da recuperação da paz junto ao governo grego e também a organismos das Nações Unidas³⁹⁷. Mas foi durante as décadas de 1950 e 1960, marcadas pela criação e expansão de sua firma, que realizou projetos para mais de 40 países³⁹⁸, que Doxiadis consolidou suas idéias sobre e

³⁹⁵ Começou sua carreira profissional como servidor público. Entre 1937 e 1938 atuou como chefe do escritório de Planejamento Urbano da Grande Área de Atenas e no ano seguinte assumiu a chefia do Departamento de Planejamento Regional e Urbano dentro do Ministério de Trabalhos Públicos do governo grego, cargo ao qual se dedicou durante a guerra, entre 1939 e 1945. Paralelamente, entre 1939 e 1945 iniciou sua vida no ensino acadêmico como professor de planejamento urbano na *Technical University of Athens* – anos em que também constituiu sua família casando-se em 30 de Abril de 1940 com Emma Scheepers.

³⁹⁶ DOXIADIS, C. A., 1968, p. 516.

³⁹⁷ Entre 1945 e 1948 atuou como Subsecretário e Diretor Geral do Ministério de Habitação e Reconstrução em Grécia e mais tarde como Ministro-Coordenador do Programa Grego de Recuperação entre 1948 e 1951. Em 1945 foi o representante de Grécia sobre os problemas da reconstrução do pós-guerra, em 1947 encabeçou a delegação Grega na Conferência Internacional das Nações Unidas sobre Habitação, Planejamento e Reconstrução, em 1963 foi Presidente da Sessão sobre Problemas Urbanos na Conferência das Nações Unidas sobre a Aplicação da Ciência e da Tecnologia para o benefício das áreas menos desenvolvidas e entre 1963 e 1964 foi também representante de Grécia no Comitê de Habitação, Edificação e Planejamento do Conselho Econômico e Social das Nações Unidas.

³⁹⁸ A firma criada em 1951 sob o nome *Doxiadis Associates*, integrada por um pequeno grupo de arquitetos e planejadores gregos, transformou-se em 1963 em *Doxiadis Associates International Co. Ltd., Consultants on Development and Ekistics* – apenas um ano antes de ser

os assentamentos humanos em todas suas escalas de complexidade, conceituando a Ekistics.

Sua proposta foi difundida internacionalmente através da revista do mesmo nome, *Ekistic*, criada em outubro de 1955 junto com Jaqueline Tyrwhitt que compartia com Doxiadis o consenso sobre a necessidade de uma revista que deveria ser veiculada pelas Nações Unidas com o objetivo de atualizar os arquitetos e urbanistas atuantes nos países em desenvolvimento sobre os avanços da profissão, daí que nos primeiros dois anos a revista intitulou-se *Tropical Housing and Planning Monthly Bulletin*. A relação entre Doxiadis e Tyrwhitt remonta a 1936, ano em que ambos passaram pela *Berlin-Charlottenburg University*, em plena Alemanha de Hitler. Doxiadis cursava então estudos de doutorado, e Tyrwhitt passou nove meses entre 1936 e 1937 na *Technische Hochschule da Berlin-Charlottenburg* aprofundando seu interesse pelo planejamento urbano. Mas a idéia de se associarem na criação da revista Ekistics se concretizou em 1954 quando se encontraram na ocasião do primeiro Simpósio Internacional das Nações Unidas sobre Habitação e Planejamento Comunitário dirigido por Tyrwhitt.

contratado por Lacerda para a elaboração do Plano para a Guanabara. A essa altura já tinham escritórios em quatro continentes, além da firma em Atenas, tinha filiais em Washington, Madri, Bagdá; e haviam realizado projetos para mais de 40 países, tanto por encargo de organizações internacionais, como de governos nacionais ou locais. O escritório *Doxiadis Associates* realizou um alucinante número de projetos tanto na Europa, Ásia, Médio Oriente e África como América do Norte e América do Sul.

Suas idéias foram também difundidas através dos muitos livros e artigos que Doxiadis publicou nas décadas de 1960 e 1970³⁹⁹, que evidenciaram seu esforço em teorizar e analisar o problema das cidades, empenho que foi premiado quando lhe foi outorgado o diploma de Doutor Honorário pelo *Swarthmore College*, Pensilvânia, Estados Unidos em junho de 1962.

3.1.1. Assentamentos humanos: um tipo de organismo evolutivo

Sendo o termo Ekistics derivado do verbo grego EKO que significa assentar-se, um pilar central e uma das principais inovações da teoria é a definição de “assentamento humano”. Trata-se de uma conceituação sustentada no par “content” e “container”, que busca abranger não apenas o assentamento físico, o “container” que consiste tanto em elementos naturais como artificiais (feitos pelo homem); mas também o “content”, o Homem. Esta idéia é confirmada em artigo de 1964

³⁹⁹ Em Atenas suas idéias foram especialmente difundidas no *Athens Technological Organization* (1959) e no *Athens Center of Ekistics* (1963) que ele fundou e onde lecionou cursos sobre Ekistics até 1971. A versão mais completa da Ekistics foi publicada em 1968 em Inglaterra e nos Estados Unidos, *Ekistics: An Introduction to the Science of Human Settlements*. Para além da obra síntese da Ekistics de 1968 podem ser mencionados *Architecture in transition* (1963), *The new world of urban man* (1966), *The great urban crimes we permit by law* (1973), *Ecumenopolis: the inevitable city of the future* (1975), *Anthropopolis: city for human development* (1975), *Building entopia* (1975), *Action for human settlements*. (1976), *Ecology and ekistics* (1977), *Anthropos and polis* (1981). Na década de 1960 Doxiadis empreendeu também um importante esforço de publicação em outras línguas, especialmente em espanhol e português.

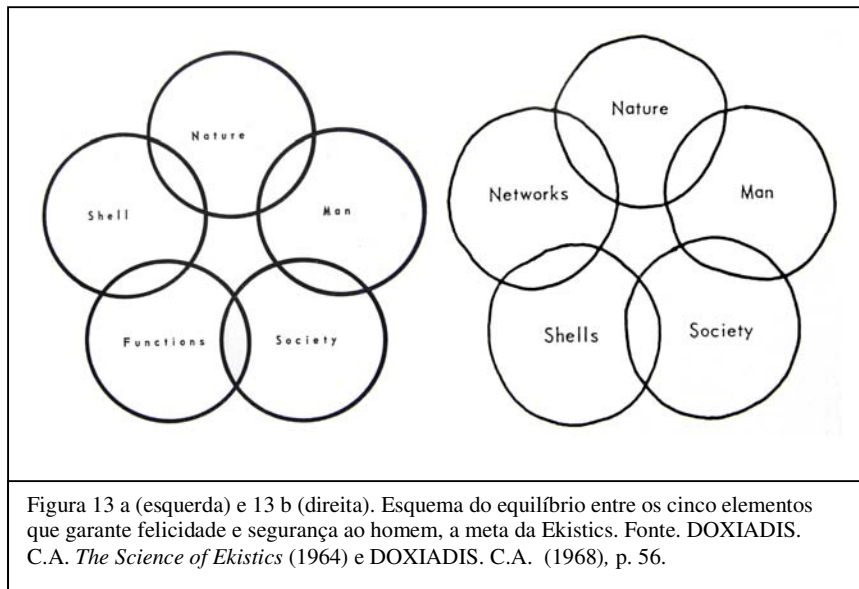
publicado no Delos Symposium desse ano, que constitui um esboço de um dos capítulos da obra de 1968:

*“Por definição um Assentamento Humano consiste de duas categorias de elemento, a categoria do habitante ou content, isto é, o homem só ou o homem em sociedade, e o habitat ou o container que é o assentamento físico, que consiste de elementos naturais e feitos pelo homem ou artificiais. (...) no qual um padrão de relação entre o homem e o container é criado...”*⁴⁰⁰

Esta conceituação constitui uma retomada das definições do que era uma cidade nos mundos grego e romanos. Trata-se de uma “atualização despolitizada” das duas dimensões indissociáveis e complementares da “polis” e “demos” para os gregos, e “urbs” e “civitas” para os romanos. Para além do entendimento do assentamento humano, em sua dimensão física e humana, outro pilar de sua definição seria a compreensão dos cinco elementos principais que o compõem: 1) Natureza (provendo as fundações em que o assentamento é criado); 2) o Homem; 3) a Sociedade; 4) as edificações (Shells) ou estruturas onde o homem vive e desenvolve suas funções; e 5) as funções (Figura 13 a). Este quinto elemento é substituído na obra de 1968 pelo que chama de redes ou sistemas naturais e feitos pelo homem que facilitam o funcionamento dos assentamentos, como estradas, redes de água, eletricidade, etc.⁴⁰¹ (Figura 13 b).

⁴⁰⁰ DOXIADIS, C.A. 1964, p. 1.

⁴⁰¹ DOXIADIS, C. A., 1968 p. 21.



A meta da Ekistics seria alcançar o melhor equilíbrio entre o homem e seu habitat, ou seja, o assentamento físico, a fim de conceber assentamentos humanos bem sucedidos, o que dependeria diretamente da compreensão da interconexão existente entre os cinco elementos: natureza, homem, sociedade, estruturas e redes. Assim, como ciência descritiva, a Ekistics propunha estudar o fenômeno dos assentamentos humanos, mas como ciência prescritiva seu objetivo seria criar um equilíbrio para o benefício do homem.⁴⁰² O desafio da Ekistics seria recuperar esse equilíbrio que vinha se perdendo desde o século XIX e

⁴⁰² DOXIADIS. C.A., 1964, p. 10.

XX, com o aparecimento da máquina, do carro cujos ritmos de movimento transformaram a forma das cidades radicalmente:

*“(...) especialmente no século XX a imagem mudou totalmente. Os elementos do assentamento estão mudando em tão diferentes graus que o equilíbrio entre eles se perdeu. O homem se desenvolve demográfica, cultural e intelectualmente. A sociedade está crescendo e tornando-se muito mais complexa e complicada. As funções do assentamento se multiplicam. A natureza está estragada (...) e as estruturas (...) não conseguem acompanhar esses desenvolvimentos. (...) Se no passado a forma da cidade era influenciada pelo movimento do homem, agora é influenciada pelo movimento do homem e da máquina.”*⁴⁰³

3.1.2. Crítica ao planejamento urbano do século XX

Ekistics é o nome de um corajoso e ambicioso projeto em que Doxiadis postulava a possibilidade não apenas de uma nova teoria, senão de uma nova ciência ou disciplina multidisciplinar que se alimentaria dos conhecimentos de disciplinas vizinhas como a geografia, ecologia, economia, psicologia, antropologia, ciências sociais, políticas e culturais, estética, entre outras. A proposta resulta da constatação pelo autor das limitações das teorias existentes, que considerava incapazes de produzir uma boa aproximação da complexidade das cidades da época. As limitações assinaladas por Doxiadis faziam ênfase em dois aspectos fundamentais. De um lado, as teorias existentes, como o planejamento urbano, não qualificavam

⁴⁰³ DOXIADIS. C.A., 1964, p. 14.

como ciência, senão apenas como uma técnica surgida para atender os problemas das cidades ocidentais dos países industrializados; de modo que eram inapropriadas para países não desenvolvidos e do mundo não ocidental e, nesse sentido, obsoletas no contexto de pós-guerra em que se oficializou a diferença entre o mundo desenvolvido e o subdesenvolvido:

*“Tome por exemplo o planejamento urbano [city planning]; não tem se tornado uma ciência. É basicamente uma técnica que pretende enfrentar os problemas das cidades mas não de todas as cidades. Preocupa-se maiormente com as cidades do mundo Ocidental e não todas elas mas realmente as cidades Ocidentais após a revolução industrial. Seu escopo é muito estreito (...)”*⁴⁰⁴

Esta crítica apontada em artigo de 1959 é repetida na obra de 1968 onde, dentre as teorias existentes, assinala a Carta de Atenas de Le Corbusier e dos CIAM como exemplo de teoria com limitações. Apesar de assinalar como ponto positivo das propostas de Le Corbusier e dos CIAM a coragem propositiva e o fato de que se focava em funções, sublinhava a importância de entender “funções” e “estruturas” separadamente e nas interconexões entre elas que formam o assentamento humano (Figura 14), se situava numa posição de revisão dos CIAM, apesar de se posicionar a favor da matriz funcionalista:

“(...) a Carta de Atenas, esboçada pelos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna em 1933, introduziu as quatro funções – habitar, recrear-se, trabalhar e transportar-se, como um de seus pontos

⁴⁰⁴ DOXIADIS, C.A., 1959, p.17.

*básicos. (...) a ênfase em funções é correta (...) A única forma de entender adequadamente os assentamentos humanos é observando suas diferentes partes separadamente e depois estudando suas interconexões na formação do todo. Para alcançar isto temos de separar funções de estruturas (...).”*⁴⁰⁵

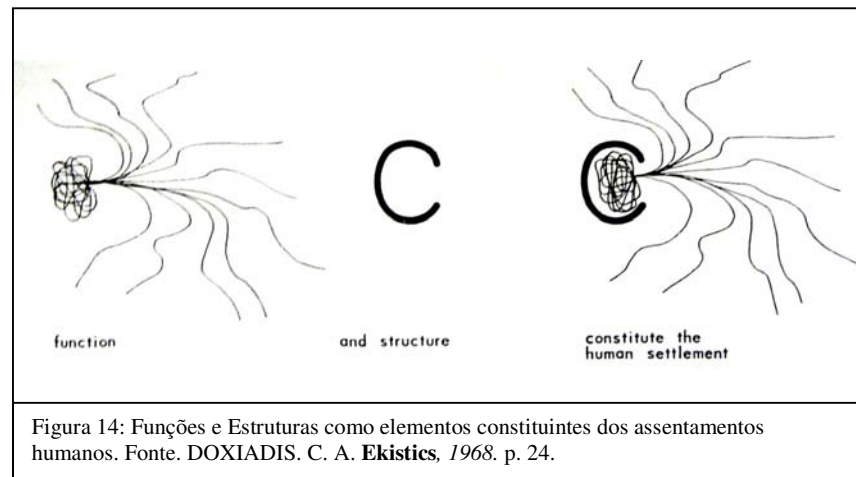


Figura 14: Funções e Estruturas como elementos constituintes dos assentamentos humanos. Fonte. DOXIADIS, C. A. **Ekistics**, 1968. p. 24.

Cita também as limitações das tentativas de criação de novas formas e cidades como o movimento das cidades-jardim que, em sua opinião, “(...) fracassam ao analisar o problema, em entendê-lo em profundidade ...”⁴⁰⁶. As limitações das teorias existentes eram, para Doxiadis, a causa principal da falência dos urbanistas ao enfrentar os problemas das cidades daquele momento, e particularmente daqueles especialistas do

⁴⁰⁵ DOXIADIS, C. A., 1968, p. 24.

⁴⁰⁶ DOXIADIS, C.A. 1964, p. 17.

mundo não desenvolvido e não ocidental que faliam duplamente ao tentar aplicar teorias externas:

*“(...) a melhor ilustração disto é a falência dos planejadores Ocidentais no treino de planejadores para os países subdesenvolvidos e a falência dos planejadores de países subdesenvolvidos que tem sido treinados no Ocidente, de ajustar suas conceições ao seu próprio habitat.”*⁴⁰⁷

No entanto, assinala como avanço importante no estudo dos assentamentos humanos e seus problemas, as análises realizadas por Patrick Geddes, Camillo Sitte, Walter Cristaller⁴⁰⁸ e Lewis Mumford que, em várias escalas de análise, se entregaram à tarefa de entender as características dos assentamentos humanos, colocando-se, portanto nessa linha de pensamento, identificada por Peter Hall com as origens do planejamento regional:

“Patrick Geddes tratou de entender a situação total estendendo sua pesquisa a vários campos do conhecimento e em várias áreas do mundo. (...) Algumas tentativas foram direcionadas a alcançar conhecimento sobre o que estava acontecendo: desde a micro-escala na análise de Camillo Sitte das cidades antigas, e o esforço iluminador de Walter Cristaller de entender as inter-relações dos assentamentos no espaço e a existência de determinadas redes. (...) devo mencionar o muito importante esforço de Lewis Mumford em trazer luz nos

⁴⁰⁷ DOXIADIS. C.A. 1959, p. 17.

⁴⁰⁸ Cita a obra do geógrafo Walter Cristaller “*Die Zentralen Orte in Süddeutschland*” ou “*The Central Place Theory*” que iniciou um maior interesse em questões a respeito da localização racional dos Assentamentos Humanos no espaço. DOXIADIS. C.A., 1964, p. 30

*problemas e na crise através de seu profundo conhecimento de muitas das forças que conformam o Assentamento Humano.”*⁴⁰⁹

Cita também, por seu valor como experimentações no sentido de melhorar as cidades existentes, os esforços de reconstrução na Europa e o movimento da renovação urbana (*urban renewal*) nos Estados Unidos; assim como os programas habitacionais em Inglaterra, Escandinávia e outros países. Outra limitação central apontada pelo arquiteto chefe do escritório grego como causa da falência do planejamento urbano era o fato de que as técnicas existentes não respondiam às cidades da época, marcadas por um crescimento dinâmico e não mais estático, como foi até meados do século XIX. O defeito básico dessas aproximações seria a carência de uma concepção de evolução do assentamento humano e de uma abordagem que desse conta de todos os passos no processo evolutivo.

Em torno dessa limitação se desenvolve uma das principais idéias inovadoras apresentadas por Doxiadis na Ekistics, isto é, uma nova concepção do assentamento humano que parte do entendimento da cidade moderna como uma cidade de crescimento dinâmico. Propõe abordar esse fenômeno através da introdução no planejamento do que chama de uma quarta dimensão, o tempo, por médio de uma nova técnica, o programa, que seria a ferramenta adequada para alcançar um planejamento dinâmico. Um dos principais argumentos introduzidos

⁴⁰⁹ DOXIADIS. C.A. 1964, p. 17.

por Doxiadis é o entendimento de que as cidades modernas se caracterizavam por um crescimento dinâmico que representava um fenômeno novo comparado às cidades estáticas do passado, cuja característica fundamental eram as muralhas que por séculos confinava o assentamento. Mas a cidade moderna – devido ao impacto da máquina, das mudanças nos padrões de vida e de socialização, entre outros aspectos – tinha ultrapassado as muralhas e se expandia infinita e constantemente. Daí resulta uma das principais proposições de Doxiadis: a introdução nas análises e proposições para as cidades do tempo como uma quarta dimensão dominante no crescimento e desenho das cidades – para além das três dimensões básicas: altura, comprimento e largura –, capaz de imprimir dinamismo a um novo modelo de planejamento onde o programa seria uma técnica ainda mais importante que o plano:

*“Nas cidades modernas a quarta dimensão, o crescimento dinâmico através do tempo, é a dominante. (...) os planos estáticos que tem sido usados no passado eram bons para cidades estáveis não apenas em tamanho mas também estáveis em padrões sociais e culturais. (...) O novo fator do tempo como a quarta dimensão requerida em nosso planejamento nos exige usar novas técnicas e novas aproximações que permitam deixar espaço para as constantes mudanças em nossos planos. A nova técnica é o programa que se distingue do plano em que inclui a provisão de mudanças colocadas pelo tempo. (...)”*⁴¹⁰

⁴¹⁰ DOXIADIS, C.A., 1959, p. 3, 12.

Reside nesse ponto outra das revisões colocadas com relação à concepção funcional da Carta de Atenas, ou seja, a necessidade de considerar no que diz respeito ao assentamento físico, não apenas as dimensões da natureza, das edificações e das redes; mas também esta “quarta dimensão” do tempo. Esta seria a única forma de evitar o erro de apresentar as funções como uma imagem estática dos elementos que as constituem. Considerando o tempo se falaria não apenas de funções, mas das “funções das pessoas”⁴¹¹. Nesse sentido, a Ekistics se apresenta como uma revisão da concepção funcional dos CIAM ao considerar não apenas todas as funções do homem como suas inter-relações.

Portanto, a partir da criação de sua nova teoria Doxiadis pretendia criar uma nova disciplina que fosse capaz de aproximar de uma forma mais complexa a realidade. Para além do princípio dos assentamentos de 4-dimensões outros três princípios básicos guiariam a ciência proposta por Doxiadis. Em primeiro lugar, a “unidade de propósito”, ou seja, a premissa de que mesmo ao se desenhar uma casa se deve pensar no todo, no fato de que se está construindo o todo. O segundo princípio básico é a idéia da “hierarquia de funções” que se sustenta na constatação de que não todas as funções podem ser satisfeitas no centro da cidade, senão que muitas delas se satisfazem nas vizinhanças, daí a necessidade de pensar numa hierarquia de funções. O quarto princípio é

⁴¹¹ DOXIADIS, C. A., 1968, p. 24.

o recurso a várias escalas, não apenas aquela determinada pelo homem, ou seja, a escala humana, mas também aquelas determinadas pela máquina – o carro, o avião e até o foguete espacial num futuro.⁴¹²

3.2. Ecumenopolis, cidade do futuro: fim da cidade finita

O entendimento de que a cidade moderna caracteriza-se por um tipo de crescimento que não é mais estático, senão que é dinâmico no tempo, leva a Doxiadis a questionar o esquema de crescimento baseado no ideal de uma cidade finita com limites definidos. O principal problema na seria limitar o crescimento, senão administrar e planejar esse crescimento das cidades dinâmicas. A necessidade de repensar o esquema de crescimento visando considerar um tipo de crescimento dinâmico e não mais estático, é a base da proposta de uma nova concepção da cidade do futuro, a Ecumenópolis (Ecumenopolis), que é a principal inovação apresentada na teoria da Ekistics. O fundamento central seria a criação de um modelo de crescimento que permitiria a livre expansão das cidades, o que eliminaria da mente dos urbanistas a “muralha imaginária” que representava a idéia da cidade finita que caracterizou várias propostas de Howard a Le Corbuiser, e nesse sentido, marca uma inflexão com relação às teorias anteriores:

⁴¹² Ibidem, p. 19-24.

*“(...) temos que antever uma nova concepção da cidade do futuro. Teremos que antever uma cidade que permitira a todas suas partes, centrais e não centrais, desenvolver-se livremente sem se incomodarem umas as outras e uma cidade como essa seria dinâmica ou de 4-dimensões.”*⁴¹³

A antecipação da Ecumenópolis é a consequência da postura teórica que parte do entendimento do assentamento humano como um organismo vivo passível de evolução e sujeito a constantes mudanças no tempo, como o autor tentou sintetizar na idéia da cidade de 4-dimensões. Tratava-se, na verdade, de uma proposta que tinha implícito o entendimento de que a cidade moderna tinha um padrão de crescimento totalmente diferente ao das cidades do passado. Os assentamentos antigos tinham um centro e cresciam de forma circuncêntrica criando novas muralhas para além das anteriores que funcionavam como anéis que restringiam o crescimento, padrão que se manteve até aproximadamente finais do século XVIII.

Mas esse modelo ideal não poderia ser aplicado, para Doxiadis, no entendimento das cidades modernas, tendo em vista suas novas dinâmicas, e especialmente o fato de que o centro tendia a expandir-se em setores vazios na direção dos limites da cidade. Apresenta assim um novo modelo de crescimento que sintetiza a dinâmica de 4-dimensões cujo principal aporte é a idéia de que os planejadores deveriam deixar espaço para a expansão das áreas de funções centrais ao longo de

⁴¹³ DOXIADIS. C.A., 1959, p. 18.

determinados eixos de modo a direcionar o crescimento em direções estratégicas para a cidade (Figura 15).

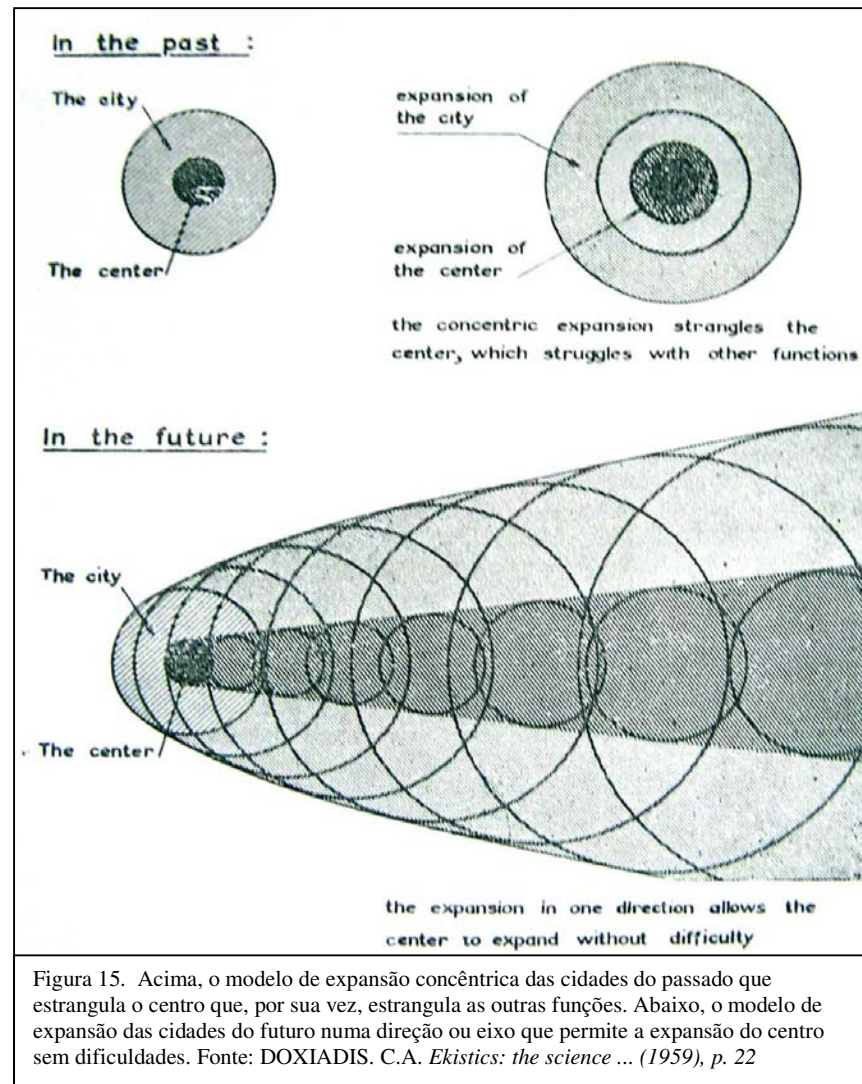


Figura 15. Acima, o modelo de expansão concêntrica das cidades do passado que estrangula o centro que, por sua vez, estrangula as outras funções. Abaixo, o modelo de expansão das cidades do futuro numa direção ou eixo que permite a expansão do centro sem dificuldades. Fonte: DOXIADIS. C.A. *Ekistics: the science ...* (1959), p. 22

Nesse sentido, partindo de que “todo o espaço usado pelo Homem, natural ou artificial, é parte do assentamento humano”, Doxiadis conceitua a noção de *Ecumeni*, isto é, o espaço habitado pelo homem, a parte habitada da Terra, sendo *Ecumenopolis* a cidade do futuro que cobrirá toda a Terra como um sistema contínuo formando um assentamento universal: “(...) o espaço todo que é habitado pelo homem é parte do Assentamento Humano. Isto é na verdade toda a “Ecumeni” (em grego Οίκουμένη), i.e. a parte habitada da Terra. (...)”⁴¹⁴. Essa definição ampla da noção de Assentamento Humano, com a qual busca uma validade geral, permite considerar como assentamentos humanos várias escalas – a casa, o povoado, uma cidade menor, uma cidade maior, uma metrópole, uma região. A diferença não estaria na dimensão, mas na intensidade de uso.

Essas partes mais intensamente usadas ou desenvolvidas da Terra seriam aquelas em que existem expressões mais densas das “funções do homem” e estas estariam inter-relacionadas com o espaço que as rodeia. O assentamento humano assim concebido, em qualquer uma de suas escalas de desenvolvimento, teria como característica comum o fato de que seria constituído pelas mesmas “quatro categorias” que identificam suas partes básicas: 1) a homogênea, 2) a central, 3) a circulatória e 4) a especial. Estas quatro categorias estariam presentes de diversos modos

⁴¹⁴ DOXIADIS. C.A., 1964, p. 3.

nas várias escalas do assentamento humano. Observando uma cidade como um todo, por exemplo, a parte homogênea seria o campo, a parte central seria a parte construída, a parte circulatória seria as ruas, estradas, etc., e a parte especial seriam os pontos específicos como monastérios, etc. Observando a área central da cidade, a parte homogênea seria a massa de casas, a parte central seria entorno de Igrejas, lojas e comércios; a parte circulatória seriam as ruas e as partes especiais os monumentos, etc. Assim, cada parte do assentamento humano pode ser subdividida nessas quatro categorias até a mais mínima unidade, a habitação.

Essa conceituação constitui uma revisão das quatro categorias da Carta de Atenas que partem do foco em funções. Para Doxiadis, o foco está nas características básicas dos assentamentos humanos, nesse sentido, considerava que a classificação dos CIAM da função circular, como uma função similar às outras – habitar, recrear-se, trabalhar – é errada, pois a circulação constitui, em sua opinião, a parte do assentamento humano situada no espaço que serve as outras funções⁴¹⁵. Assim, uma interpretação mais adequada do assentamento partiria do entendimento de que este consiste não apenas na parte construída que abriga as funções do homem, mas também da parte homogênea e circulatória arredor.

⁴¹⁵ DOXIADIS, C.A., 1968, p. 24 e 27.

3.2.1. A hierarquia de comunidades, uma concepção por escalas

Partindo de que existe um amplo espectro de assentamentos humanos contendo unidades tão pequenas como uma habitação e maiores como a Terra, formada todas pelas mesmas partes básicas – o que define o assentamento humano como uma estrutura fractal –, Doxiadis define 15 Unidades Ekísticas que vão desde o homem até a Ecumenópole. Nesse sentido, a idéia da Ekistics incorpora outra das discussões que caracterizam os debates dos CIAM dos anos 1950, a concepção por escalas. Nos congressos dos anos 1950, identificados com o processo de crítica e ruptura dos CIAM, uma das questões introduzidas pelos membros jovens foi a necessidade de abandonar o esquema abstrato da cidade funcional da “grelha CIAM” e em seu lugar estabelecer uma nova “grelha” de aproximação à cidade a partir das diversas escalas: a casa, a rua, a vizinhança, a cidade. Esse ponto de crítica caracterizou a proposta dos membros jovens como aqueles integrantes do grupo inglês MARS e o posterior Team X. Mas o ponto interessante no caso da Ekistics é que em lugar de contrapor a concepção funcional à concepção por escalas, o arquiteto grego pretendia harmonizar as duas através da conceituação da noção de “assentamento humano” que é o cerne ou coração da teoria. A classificação destas 15 escalas ekísticas ou 15 tipos de assentamentos humanos é baseada numa teoria matemática de escalas logarítmicas, especificamente o que chama de Ekistic *Logarithmic Scale* (ELS), que instrumentaliza a idéia de

“unidades ekísticas” e da “grelha de escala Ekística” que articula de um lado a área coberta pelas diferentes unidades e a população, ou seja, o número de pessoas que corresponde a cada unidade. Trata-se de uma grelha que lida com densidade, ou melhor, com a intensidade de desenvolvimento do assentamento humano. Essas 15 unidades levam a uma classificação de “15 escalas de comunidades” com determinadas populações e áreas: 1) habitação, 2) casa, 3) quadra de uma casa ou pequeno edifício, 4) quadra com várias casas ou edifício maior, 5) vizinhança, 6) comunidade, 7) cidade pequena, 8) cidade média, 9) cidade grande, 10) metrópole, 11) grande metrópole, 12) megalópole, 13) região, 14) grande região e 15) Ecumenópolis.⁴¹⁶ Estas unidades compõem o eixo principal da “grelha ekística” (Figura 16).

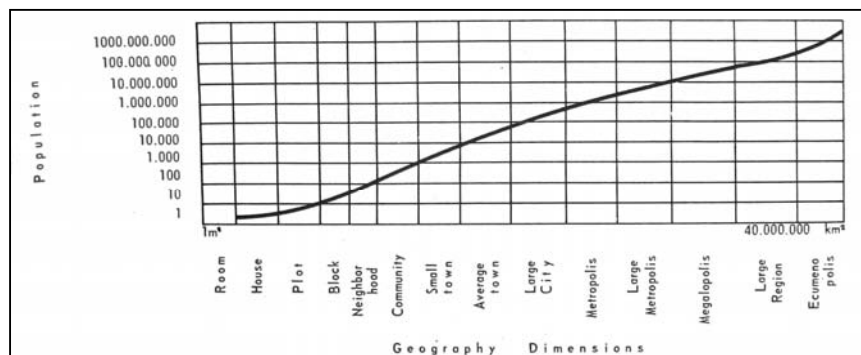


Figura 16. Grelha de Unidades Ekísticas, articulando as 15 dimensões geográficas que identificam as 15 unidades ekísticas, com a área ocupada por esses assentamentos e o número aproximado de habitantes que abrigariam. Fonte: DOXIADIS. C.A., 1964.

⁴¹⁶ DOXIADIS. C.A., 1964, p. 40.

Essas 15 unidades ekísticas são confirmadas na obra de 1968, estabelecendo-se valores aproximados do número de habitantes e da área ocupada⁴¹⁷. Identificadas como comunidades classe I, II e assim sucessivamente até a XV, a Ecumenópolis, conformam a estrutura de comunidades hierarquizadas que introduz a possibilidade de uma modelação matemática dos assentamentos humanos a partir de uma estrutura hierárquica em forma de árvore (Figura 17) – idéias mais tarde criticadas por Christopher Alexander em *The City is not a Tree*⁴¹⁸.

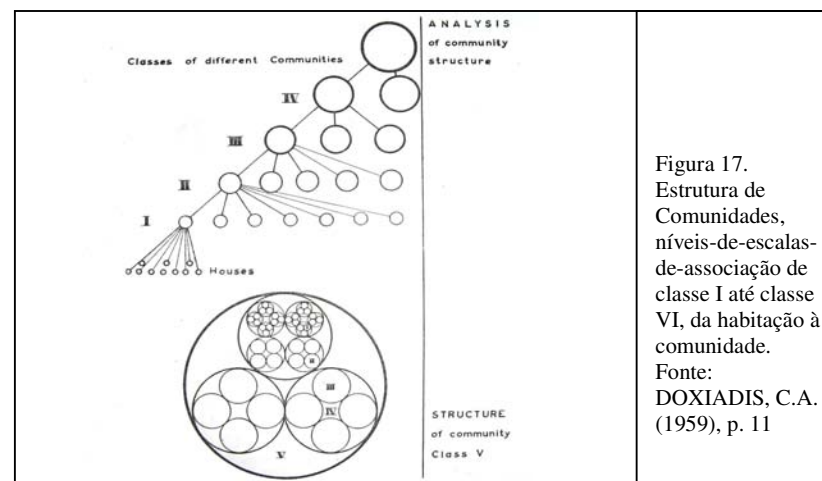


Figura 17. Estrutura de Comunidades, níveis-de-escalas-de-associação de classe I até classe VI, da habitação à comunidade. Fonte: DOXIADIS, C.A. (1959), p. 11

⁴¹⁷ Unidades Ekísticas: 1) homem (1 habitante = 3 m²), 2) habitação (2 ha. = 15 m²), 3) casa (4 ha. = 50 m²), 4) grupo de casas (40 ha. = 0.005 km²), 5) bairro pequeno (250 ha. = 0.03 km²), 6) bairro (1500 ha. = 0.2 km²), 7) pequena cidade (9000 ha. = 1.2 km²), 8) cidade (50 mil ha. = 7 km²), 9) cidade maior (300 mil ha. = 40 km²), 10) metrópole (2 milhões ha. = 300 km²), 11) conurbação (14 milhões ha. = 5000 km²), 12) megalópole (100 milhões ha. = 80 000 km²), 13) região urbana (700 milhões ha. = 0.8 milhões km²), 14) continente urbanizado (5000 milhões ha. = 6 milhões km²), e 15) Ecumenópolis (30 000 milhões ha. = 40 milhões km²).

⁴¹⁸ ALEXANDER, C. 1965.

A grelha ekística tinha um objetivo de síntese. A partir dessa grelha de escalas de assentamentos humanos e tomando como dados de entrada a população atual e desejada em um futuro definido (50 anos, por exemplo) para uma determinada cidade, propunha “reequilibrar” e reestruturar o assentamento humano a partir de sua divisão em um sistema de comunidades hierarquizadas. Dessa forma, uma metrópole, por exemplo, que constitui a comunidade número 10, iria a ser subdividida em 10 escalas indo desde a metrópole até o homem, passando pelos bairros, pequenos bairros, etc.

Um ponto importante da teoria da Ekística é a busca de um melhor entendimento e solução dos problemas urbanos vivenciados através da análise das condições e características das cidades existentes, e não através da criação de “cidades novas” como via de escape das sufocantes cidades existentes, o que foi outra das grandes estratégias do pensamento urbanístico do século passado. A este respeito, vale destacar que na obra de 1968 Doxiadis confirma, de igual maneira que fizera no artigo de 1964, sua referência aos trabalhos de Le Corbusier e de Lewis Mumford como esforços focados nas cidades novas e nas cidades existentes, respectivamente, de especial relevância para ele. Vale lembrar que Doxiadis formou-se arquiteto em Alemanha em 1935 numa época que Le Corbusier e os CIAM já tinham lançado seu principal documento, a Carta da Atenas (1933), resultado do CIAM 4 no cruzeiro pelas Ilhas Gregas; assim como também em que aparece o

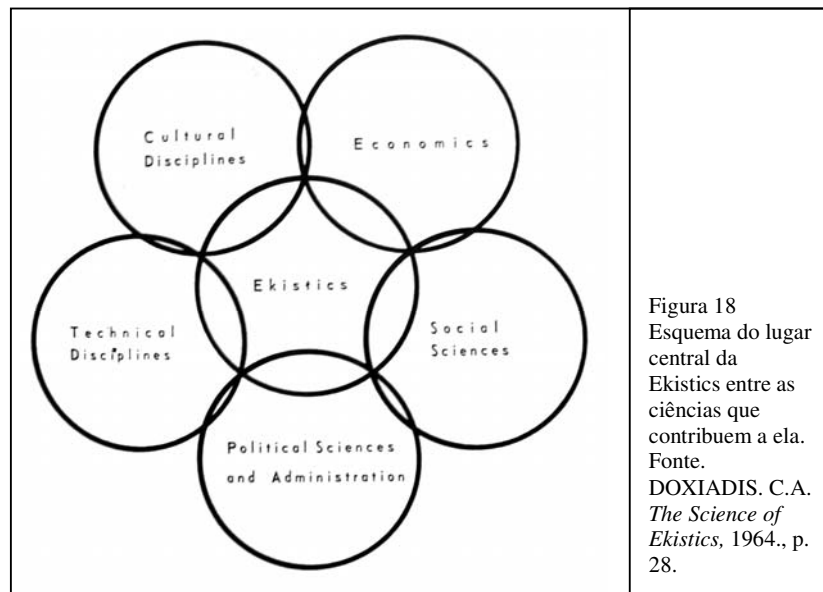
texto *What is a city?* de Lewis Mumford que chamava a atenção para a importância do “drama urbano”, ou seja, dos aspectos espirituais e não apenas funcionais que conformam uma cidade. Outra referência importante para Doxiadis são as cidades antigas que considera como representantes de soluções e valores mais próximos às demandas do homem, sobretudo quando comparados aos atuais assentamentos humanos. O autor chama a atenção para o fato de que não considera as cidades antigas como modelos “ideais”, senão como assentamentos onde os cinco elementos estavam muito melhor balanceados.

3.3. Uma disciplina nucleadora, para além da região

A Ekística como idealizada por Doxiadis seria um novo campo de conhecimento científico unificado. Seria uma disciplina nucleadora que interconectaria os diversos campos ou disciplinas existentes (as ciências sociais e naturais, as ciências políticas, administração, as artes e as disciplinas técnicas e culturais) (Figura 18), cobrindo tanto os aspectos descritivos como os prescritivos dos assentamentos humanos. Entre os dois grandes campos consolidados que tinham como objeto o assentamento humano, a saber, a geografia e as ciências regionais, a Ekística ocuparia uma lacuna existente, situando-se como uma extensão da geografia urbana, como explicita Doxiadis. A principal limitação apontada por Doxiadis com relação à geografia é seu caráter descritivo.

As ciências regionais teriam com aspecto positivo o caráter prescritivo, porém aponta como limitação o fato de seu objeto de análise ser o assentamento humano, apenas a partir da escala da cidade, sem considerar aquelas escalas menores entre a habitação e a cidade

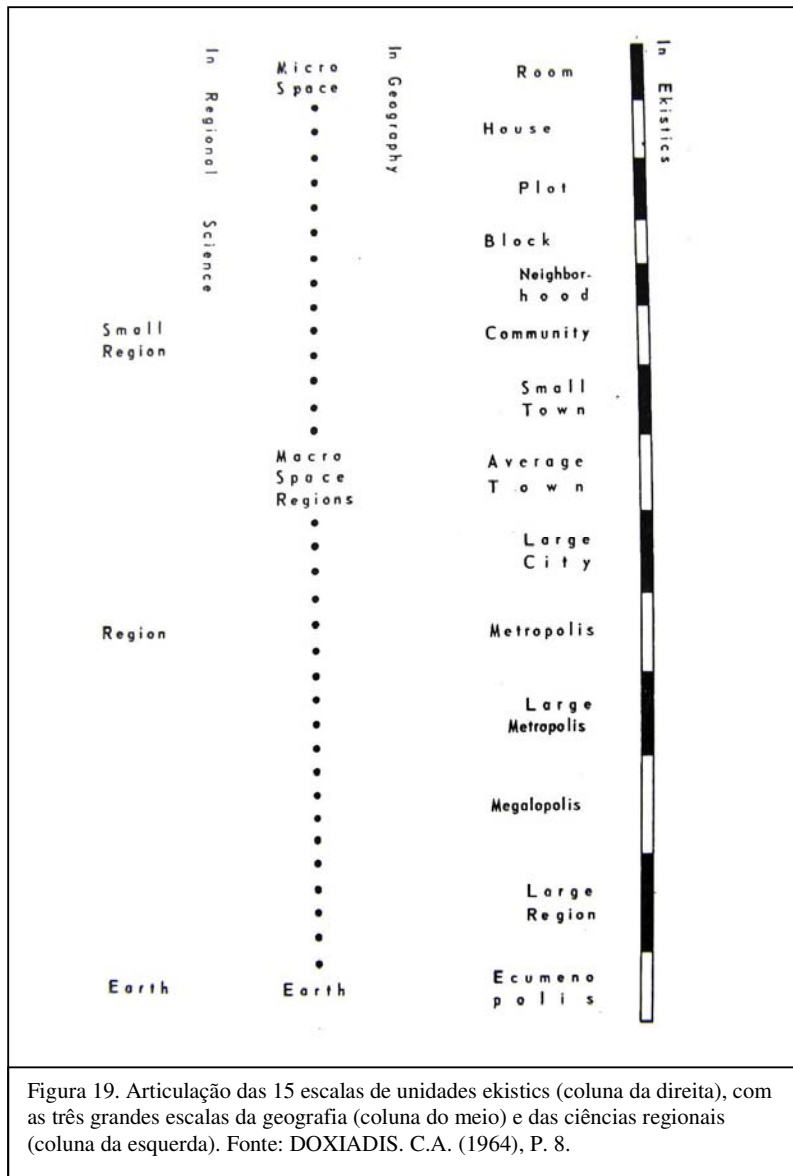
*“(...) A Ekistics e as Ciências Regionais são ambas descritivas e prescritivas ao tempo em que a geografia tem sido sempre puramente uma ciência descritiva, apesar de que durante a última geração tem havido tentativas de torná-la uma ciência prescritiva também. Na verdade a este respeito se pode dizer que a Ekistics é uma extensão da geografia urbana ao domínio das ciências prescritivas, da mesma forma que as ciências regionais são uma extensão da geografia econômica no domínio das ciências prescritivas.”*⁴¹⁹



Daí que se postula a Ekistics como a ciência central dos assentamentos humanos, por seu caráter descritivo e prescritivo e por sua universalidade na medida em que abarcaria todos os tipos de assentamentos humanos desde a habitação até a Ecumenópole:

Enquanto extensão da geografia urbana incorpora conceitos desse campo, como as noções de macro-escala, meso-escala e micro-escalas, incorporando em cada uma dessas três grandes escalas três grupos de unidades ekísticas, identificadas com as sucessivas dimensões geográficas. A micro-escala incluiria desde a habitação até a vizinhança, coincidindo com o espaço arquitetural, ou seja, com aquelas escalas nas quais a arquitetura participa tendo a tecnologia e a estética cultural como principais elementos. Na meso-escala um segundo grupo reuniria as unidades que vão da comunidade até a grande cidade, coincidindo com os campos de conhecimento do planejamento urbano e do urbanismo. No domínio da macro-escala, o terceiro grupo incluiria assentamentos cuja complexidade vai do planejamento regional ao planejamento terrestre, isto é, até a Ecumenópole (Figura 19).

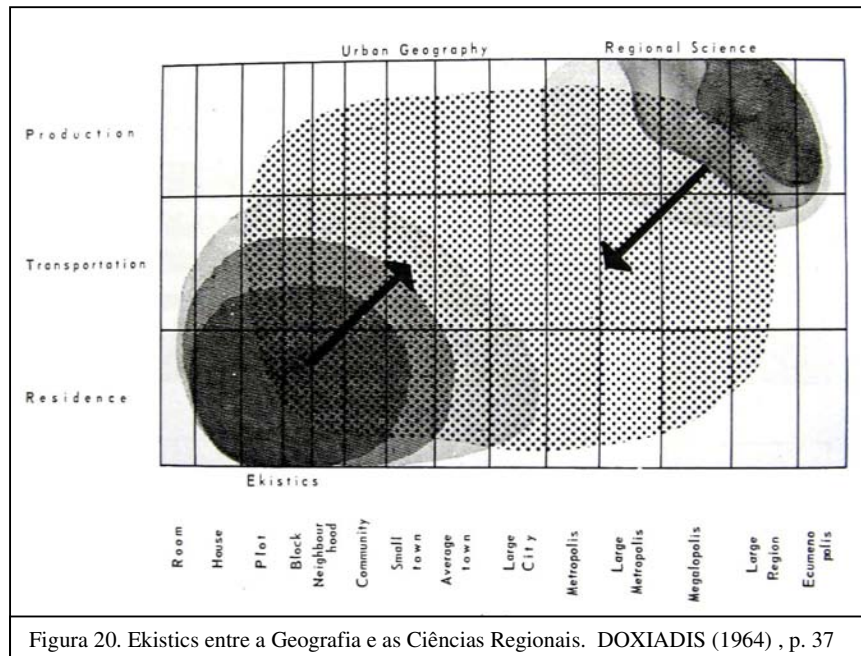
⁴¹⁹ DOXIADIS. C.A. *The Science of Ekistics* (1964), p. 22.



As três ciências teriam como objeto o assentamento humano, o que as diferencia e justifica a proposição central da nova ciência da Ekistics é que o problema de estudo de cada uma destas seria diferente. A geografia urbana lida com o assentamento urbano na escala geral do espaço terrestre, mas apenas por este ser um fenômeno geográfico. As ciências regionais se interessam apenas com os aspectos da macro-escala (produção fundamentalmente) devido a que este tem determinadas funções econômicas. A Ekistics lidaria com o assentamento humano pelo simples fato de que é povoado e com interesse no espaço terrestre como um todo, desde a simples habitação até a Ecumenópolis. A tarefa da Ekistics seria cobrir essa lacuna fazendo uma síntese entre a geografia e as ciências regionais (Figura, 20), mas diferenciando-se destas pela definição da Ekistics não em termos de espaços, mas de funções que se expressam em espaços:

*“Para qualquer um familiarizado com os termos “Ekistics” e “Ciências Regionais”, deve ser bastante claro que as duas disciplinas cobrem assuntos similares: assentamentos humanos e regiões. (...) Quando dissemos que as ciências regionais é a ciência de regiões trata-se de uma definição em termos de espaço. Quando dissemos que Ekistics é a ciência dos assentamentos humanos, essa característica se refere a funções que se expressam em espaços por áreas de certas dimensões. (...)”*⁴²⁰

⁴²⁰ DOXIADIS. C.A., 1962, p. 1-2.



Do lado das ciências regionais, a principal limitação apontada é a própria noção de região. Doxiadis questiona a definição da disciplina em termos de espaço, partindo de não existe mais uma relação que possa ser definida em termos de espaço físico, considerando que podem existir áreas urbanas que são maiores que regiões, se essas regiões estão ao redor de centros de menor importância, assim como também podem existir certas cidades com suas regiões menores que uma grande área

urbana⁴²¹. Daí resulta a defesa da definição da disciplina da Ekistics em termos da noção de assentamentos humanos, elemento considerado mais representativo da realidade, sobretudo, frente à noção de região nas ciências regionais, que o autor questiona:

*“(...) o termo “região” é a parte mais débil da terminologia das ciências regionais. Desde o ponto de vista de uma concepção adequada me parece que “região” não é um termo com um significado específico. Nesse respeito, concordo (...) no fato de que é evasivo. “Região” é uma unidade de espaço, e como tal não pode ser usada para determinar a disciplina. (...) podemos descrever um assunto por seu conteúdo e não por sua unidade.”*⁴²²

3.4. Ekistics, a habitação nos países em desenvolvimento

O tema da reconstrução da Europa e do desenvolvimento das regiões do Terceiro Mundo foi sempre uma preocupação central para Doxiadis e seu engajamento nessa missão foi marcado pelo esforço em difundir suas idéias em encontros e fóruns mundiais internacionais. Destacam-se suas intervenções no *United Nations Seminar on Regional Planning* (Tóquio, 1958) “*No more regional planning: a move towards regional development programs*”, na *United Nations Conference on the Application of Science and Technology for the Benefit of the Less*

⁴²¹ *Ibidem*, p. 6.

⁴²² DOXIADIS. C.A., 1964, p. 32.

Developed Areas (Genebra, 1963) “*Ekistics as a tool for the solution of problems in human settlements*”.

Outro fórum que Doxiadis assistiu na década de 1960 foram as conferências da *National Association of Housing and Redevelopment Officials* (NAHRO) nos Estados Unidos, constando entre suas apresentações os artigos “*The death of our cities*”; (5th NAHRO, Chapel Hill, North Carolina, 1960), “*The future of our cities*” (NAHRO em El Paso, Texas, Maio de 1961) e “*Ecumenopolis: toward the universal city*”, (28th NAHRO, Washington, D.C., Outubro / Novembro de 1961), entre outras. Este tema também marcou o caráter dos artigos que publicou na década de 1960 através de seu escritório e da revista *Ekistics*, por exemplo, “*Ekistics: the key to housing in developing areas*” (1959), “*Aid to underdeveloped countries*” (1960), “*Slum clearance and public housing in underdeveloped countries*” (1963), “*Ekistics and public health*” (1965)⁴²³.

Em seu artigo de 1959, Doxiadis enfatiza a urgência do entendimento de que os problemas habitacionais estão diretamente atrelados ao desenvolvimento dos países, fato que estava sendo obviado pelos

⁴²³ “*Ekistics: the key to housing in developing areas*”. (*Ekistics*, v.8, no.49, November 1959, p. 316-331), “*Aid to underdeveloped countries*”. (Atenas: Doxiadis Associates, 1960), “*Slum clearance and public housing in underdeveloped countries*” (*Ekistics*, v.16, no.93, August 1963, p. 64-68), “*Ekistics and public health*” (*International Journal of Health Education*, v.8, no.2, April - June 1965, p. 60-65).

programas de desenvolvimento econômico, daí a importância de elaborar programas e políticas habitacionais pelas esferas nacionais:

“*[Há] uma carência de entendimento do papel da habitação no desenvolvimento de um país nos programas de desenvolvimento econômico. As pessoas subestimam o fator humano, falam diretamente de setores produtivos, e conseqüentemente permanecem os problemas sociais e humanos, de pessoas insatisfeitas que não vão ajudar na implementação bem-sucedida dos programas gerais de desenvolvimento.*”⁴²⁴

Para além de políticas habitacionais nacionais adequadas, a solução do problema habitacional, especialmente em países subdesenvolvidos dependeria, em sua opinião, de abordagens adequadas de desenho. Em primeiro lugar, seria essencial a elaboração de programas habitacionais que considerassem a dimensão do tempo e da mudança dinâmica da cidade e, portanto, buscassem a solução adequada através de uma observação da região como um todo, não apenas do local em questão, com uma perspectiva de longo-prazo:

“*Nenhum progresso pode ser alcançado no desenvolvimento habitacional em qualquer área salvo exista um programa regional. Um plano regional deveser a segunda e terceira dimensão da expressão do problema. (...) [Além disso,] Devemos colocar o fator tempo em cada consideração para conceber um programa de longo-prazo, para poder fazer funcionar programas mais curtos (...)*”⁴²⁵

⁴²⁴ DOXIADIS, C.A., 1959 b, p. 4.

⁴²⁵ *Ibidem*, p. 12

Como segundo elemento importante em termos de desenho, sobretudo para os países em desenvolvimento, sublinha a necessidade de manter distância com relação às soluções criadas nos países industrializados:

*“Devemos convencermos desde o início de que não podemos transferir nenhum desenho de qualquer país a outro ou de uma região à outra, especialmente nos países subdesenvolvidos. Todo tem que ser concebido de novo com um claro entendimento das condições dos países em desenvolvimento, desde o desenho da comunidade ao da casa, todo deve ser desenhado sobre a base e o conhecimento das condições locais.”*⁴²⁶

Exprime assim a necessidade de buscar nos contextos locais a solução mais adequada através dos estudos dos padrões sociais, econômicos e culturais da população, assim como também da experimentação e pesquisa com materiais e técnicas construtivas locais. A solução, portanto, não estaria na aplicação de técnicas de desenho criadas em regiões longínquas, senão numa mudança de abordagem, na análise do problema a partir de uma abordagem científica que tentasse entender a evolução e características do problema. Em outras palavras, a solução correta estaria na aplicação dos princípios da Ekistics que, como ciência permitiria através de seus métodos, encontrar a solução dos assentamentos humanos em todos seus níveis de desenvolvimento, desde a casa até a grande metrópole.

⁴²⁶ *Ibidem*, p. 15

CAPÍTULO 4

***Ekistics* na Guanabara (1963-65):
para além da região, um capítulo a visitar do urbanismo carioca**

Preâmbulo

Neste capítulo se analisa o Plano Doxiadis para o Estado da Guanabara a partir dos pontos de discussão detalhados no Capítulo 1 (secção 1.4.) A análise se foca, portanto, na identificação ou não no Plano dos aspectos e princípios urbanísticos que caracterizaram as principais discussões do contexto de ruptura dos CIAM e que dão lugar ao surgimento de novas teorias e posições, identificadas por Eric Mumford como “direções pós-CIAM”. A análise também busca identificar peculiaridades da posição teórica de Doxiadis, e contribuir a uma reflexão crítica sobre o Plano para a Guanabara.

A análise parte do recurso a fontes primárias e secundárias, assim como fontes não convencionais como testemunhos literários e crônicas sobre o Rio de Janeiro da época. Para o estudo do Plano em questão optou-se pela análise da versão original em inglês: *Guanabara: a plan for urban development*, publicada em 1965; por essa razão não foi estudada a versão em português *Plano Doxiadis: plano para o desenvolvimento urbano do Estado da Guanabara*, traduzida com posterioridade. Outras fontes primárias foram obtidas no *C.A. Doxiadis Archive* em Grécia, o qual foi possível graças à ajuda de Galiota Pavlidou, a quem agradecemos especialmente. Dentre as fontes secundárias merecem especial destaque as análises existentes sobre a evolução urbana e histórica da cidade do Rio de Janeiro.

4.1. Hierarquia de comunidades: a *Ekistics* na linha das críticas da geração jovem dos CIAM.

A crítica à concepção funcional e a defesa de uma concepção por escalas foi uma das linhas que marcaram as “discussões transgressoras” levantadas pelas gerações jovens e do médio na última fase do CIAM (1951-59), como foi desenvolvido no Capítulo 1 (1.4.1). Na preparação do CIAM 8 (1951), o grupo inglês MARS propôs o abandono da Grelha CIAM, organizada a partir das quatro funções da Carta de Atenas, e a realização dos estudos a través de “cinco níveis de escala” de comunidades que respondiam a cinco níveis de organização comunitária (o grupo primário, o bairro, o setor urbano, a cidade, a metrópole). No projeto *Urban Reidentification* apresentado no CIAM 9 (1953) os Smithson faziam uso também de uma grelha que reforçava as várias escalas de associação: a casa, a rua, o distrito, a cidade; visando a reidentificação do homem com o espaço construído a través da recuperação da coesão social. No Manifesto de Doorn (1954) os jovens arquitetos do grupo Doorn – Bakema, Peter Smithson Van Eyck, Van Ginkel, Hovens Greve e Voelcker – reiteraram a crítica às categorias funcionais e a defesa da concepção por escalas, ao reforçar a necessidade de uma concepção do “habitat” que entendia a casa dentro de uma comunidade e o estudo do urbanismo a partir de comunidades de vários graus de complexidade.

A hierarquia de comunidades proposta por Doxiadis na teoria da *Ekistics*, que começa a ser difundida na revista do mesmo nome fundada em 1955, apesar de ser diferente, apresenta pontos de contato com as concepções baseadas em “níveis-de-escala” propostas pelo grupo MARS e no projeto *Urban Reidentification*. A hierarquia de comunidades proposta por Doxiadis era a base de uma nova Grelha que apesar de partilhar a metodologia dos CIAM no referente à esquematização das idéias numa grelha utilitária, se diferenciava deste por colocar a ênfase não em categorias funcionais, senão nos diversos níveis de associação humana e de organização comunitária.

Um dos propósitos fundamentais da teoria proposta por Doxiadis era colocar o homem no centro das discussões e criar condições para o desenvolvimento da comunicação e interação social, o que também constitui um ponto de semelhança importante com as idéias do grupo MARS e o projeto *Urban Reidentification*, cujas propostas visavam a recuperação da coesão social das comunidades. A interação social era para Doxiadis um objetivo prioritário no desenho de comunidades:

“A meta básica do desenho físico homem-centrado é a criação de comunidades que conseguem a escala humana e que se interligam para alcançar condições ótimas para a comunicação social, o crescimento humano e a realização. (...)” “A interação social, no desenho geral de comunidades como um todo, deve ser baseada na necessidade de

*conseguir e manter a escala humana ao mesmo tempo em que se assegura ao homem todos os benefícios da tecnologia moderna.(...)"*⁴²⁷

A hierarquia de comunidades proposta por Doxiadis no Plano estabelece um Grelha de oito níveis-de-escala que identificam sucessivamente e em ordem de complexidade as seguintes comunidades ou unidades de associação: o cluster (comunidade de classe I), a pequena vizinhança (classe II), a vizinhança (classe III), o bairro (classe IV), o distrito (classe V), a cidade (classe VI), a metrópole (classe VII), a conurbação (classe VIII) e, por último, a megalópole. Como já foi analisado no capítulo anterior, a grelha ekística proposta nos artigos anteriores ao Plano e na obra de 1968 apresentava quinze níveis-de-escala ou unidades ekísticas, isto é, sete escalas a mais que as explicitadas no Plano, limitação que deveu-se ao escopo da área em análise, ou seja, o Estado da Guanabara.

Mas mesmo assim, a teoria de Doxiadis ia muito além da proposta do grupo MARS, que estabelecia cinco níveis de escala desde o grupo primário até a metrópole, uma vez que, para além da metrópole se consideravam as perspectivas futuras dos processos de formação de conurbações e de megalópoles, indo além da escala da região. Nesse sentido, Doxiadis apresentava uma teoria que permitia fazer a passagem da metrópole à região, não se limitando apenas à escala urbana ao se

estender as questões do planejamento regional de uma forma coerente e sistemática e compreensiva.

Na grelha de Doxiadis, o cluster, conceito que remete às categorias usadas pelo Team X, seria a unidade primária de Classe I num sistema hierárquico interligado, e seria formado por uma pequena comunidade de 10 a 15 casas de famílias de uma mesma faixa de renda, ligadas pela rua ou uma pequena praça comum. O agrupamento de pessoas e funções resultante da junção de comunidades de Classe I e a conseqüente formação de pequenas vizinhanças de 250 pessoas com necessidades adicionais – pequenas lojas de esquina, playgrounds e escolinhas para as crianças –, definiria a formação de Comunidades de Classe II. A interligação de comunidades de Classe II estabeleceria a formação de Comunidades de Classe III de 300 famílias, ou seja, de vizinhanças concebidas para varias faixas de renda e uma população de 1.500 habitantes aproximadamente, onde o critério básico seria a distância dos percursos a pé, especialmente a distância que as crianças caminhariam para ir à escola. As comunidades de Classe IV seriam compostas por 5 a 6 Classe III, formadas por umas 2000 famílias e uma população de 9000 habitantes aproximadamente. Esta comunidade com funções adicionais, mas ainda na escala humana e puramente residencial, que corresponde ao bairro, foi identificada por Doxiadis como “componente básico da estrutura urbana”, como a “Comunidade

⁴²⁷ CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES., 1965, p. 184.

Humana”, onde se aplica também o princípio das distâncias recorríveis a pé e a proibição do cruze de vias expressas:

“(...) A Comunidade Humana (...) Seu tamanho é definido pela habilidade dos homens, mulheres e crianças de alcançar a escola, o shopping Center ou as paradas dos transportes em massas, a pé.”

*“A comunidade pode ser penetrada mas não cruzadas por estradas veiculares de trânsito atravessador, que deve ser inteiramente confinado a estradas ao redor da comunidade.”*⁴²⁸

Nessa seqüência, a comunidade de Classe V seria formada pela interligação de várias comunidades de Classe IV reunidas ao redor de serviços e funções de maior ordem, com 10 a 12 mil família e 50 mil habitantes aproximadamente. Esta comunidade seria um distrito dentro da cidade e se caracterizaria pelo fato da multiplicidade de usos, empregos, lazer, entretenimentos e serviços administrativos, e não deveria ser atravessada por estradas de alta velocidade. A comunidade de Classe VI seria composta por 5 ou 6 distritos ou comunidades V com uma população de 300 mil, adquirindo portanto, o status de uma cidade ou de uma grande comunidade urbana. Nesta haveriam todos os elementos da vida urbana que a fariam uma comunidade auto-suficiente. A comunidade de Classe VII seria uma comunidade de maior ordem correspondendo a uma metrópole com uma população entre 2 e 4 milhões de habitantes, que dentro de uma grande concentração urbana poderia ser chamada de área metropolitana. A

⁴²⁸ *Ibidem.* p. 186.

Comunidade de Classe VIII, composta de 6 ou 7 Classe VII seria uma conurbação com uma população de 14 milhões de habitantes, seria este o ultimo complexo com o qual se poderia, na opinião de Doxiadis, desenvolver uma sensação de pertença. Por último, a megalópole derivaria da junção de uma serie de aglomerações urbanas que se estendem numa grande área geográfica podendo abranger até 100 milhões de habitantes.

Para além dos pontos de contatos entre a Ekistics e as idéias da geração jovem do CIAM, é possível identificar também alguns pontos de contato com os princípios do que Peter Hall⁴²⁹ identifica como “planejamento regional” na linha da *Regional Planning Association of America* (RPPA) que, diga-se de passagem, tinha uma posição de crítica ao CIAM, particularmente evidenciada nas questões apontadas por Lewis Mumford, membro fundador. O peso dado à comunidade de classe IV, isto é, ao bairro que era identificado como a “comunidade humana” e o “componente básico da estrutura urbana”; assim como a defesa de idéias como o princípio das distâncias recorríveis a pé e a proibição do cruze de vias expressas, deixam em evidência pontos de coincidência com a teoria da “Unidade de Vizinhança” de Perry e Stein (1923) – este último membro fundador da RPAA –, entre cujos critérios constava que os serviços públicos ou coletivos dentro da vizinhança não deviam gerar caminhadas maiores a 15 minutos.

⁴²⁹ HALL, P., 2002.

Por outro lado, nos métodos e procedimentos utilizados por Doxiadis é possível identificar outro ponto de contato com a RPAA. Dois aspectos fundamentais situam Doxiadis na linha de Patrick Geddes (1854-1932), criador da idéia de “região”, e inspiração da *Regional Planning Association of America* (1923), herdeira de Geddes e continuadora do “planejamento regional”: 1) o princípio do “levantamento antes do plano” e 2) a abordagem de uma “região-município”. Na aproximação de Doxiadis podem ser rastreados elementos de algumas idéias de Geddes como o entendimento da natureza integrada do planejamento no qual as formas urbanas se relacionam aos processos sociais e econômicos, assim como a aplicação de uma metodologia científica para identificar e entender os processos de mudança na sociedade.

A metodologia utilizada por Doxiadis parte do princípio do “levantamento antes do plano”, o que está presente na extensa análise realizada nas 165 páginas que ocupam os capítulos intitulados “Condições Ekísticas” e “Problemas”. Nesses estudos se fez uso de projeções estatísticas (populacionais, econômicas, habitacionais, etc.) e análises históricas para identificar as diversas forças atuantes no território mediato e imediato, o que revela traços de um planejamento social e não apenas físico, que foi também uma das características da *Regional Planning Association of America*.

Por outro lado, o Estado da Guanabara é analisado a partir de uma abordagem na qual as forças atuantes na região são um elemento

central. A análise que se desenvolveu em três escalas específicas de observação: 1) a macro-escala, 2) a meso-escala e 3) a micro-escala – noções que Doxiadis emprestava da geografia urbana, como analisado no capítulo anterior – definindo três grupos de unidades ekísticas e dessa forma, articulando as dimensões da geografia urbana em sua concepção por escalas.

Na macro-escala, que corresponde na teoria ao grupo de unidades ekísticas que vai da metrópole à Ecumenopole, se analisou o papel do Estado da Guanabara no contexto da região e do país, tratando-se especificamente, seu papel como centro administrativo, cultural, econômico, e de transporte e se analisam as zonas de influência do Rio de Janeiro. Na meso-escala, que corresponde na teoria ao grupo de unidades ekísticas que vai da comunidade à metrópole, o Estado da Guanabara foi analisado dentro do contexto da Área Metropolitana, privilegiando aspectos como o crescimento da cidade, a natureza, a população, a economia, o assentamento humano em questão. Por último, na micro-escala, grupo que vai na teoria da casa à vizinhança, se analisaram duas comunidades, especificamente, aquelas identificadas com os bairros de Copacabana e Mangue.

Esta abordagem transversal em três escalas que vão da vizinhança à grande região, situa o Plano Doxiadis como um dos primeiros exemplos de planejamento urbano-regional do Brasil. A meso-escala, que corresponde ao Estado da Guanabara, é o foco principal das análises e a

proposta que são alimentados por elementos da dimensão territorial, regional e nacional. Trata-se de uma abordagem regional na qual se estabelece uma relação entre aspectos da macro-escala (país) e da meso-escala (Estado da Guanabara), onde os ingredientes principais são Brasília e São Paulo, cidades para as quais o Rio perdera a primazia das funções políticas e industriais, respectivamente.

A proposta urbanística se apresenta assim, não apenas como um planejamento meramente físico, senão que apresenta Doxiadis como planejador econômico-social, já que o Plano constitui uma ferramenta que tem como meta fundamental promover e alcançar o desenvolvimento econômico - social - urbano do estado-cidade.

4.1.1. Uma “região-município”: 8 escalas-de-associação-humana na reestruturação da Guanabara

O princípio urbanístico mais importante da formulação elaborada pelo escritório *Doxiadis Associates* para a Guanabara foi justamente a aproximação à cidade a partir de uma hierarquia de comunidades de vários graus de complexidade e, portanto, a partir de uma concepção por escalas, ferramenta fundamental que caracterizou a aproximação não apenas no nível urbano, mas também no nível regional.

4.1.1.1 Megalópole litorânea Rio-São Paulo: diretrizes da região

A perspectiva de formação de uma megalópole, entre as metrópoles de Rio de Janeiro e São Paulo foi a principal diretriz da proposta na escala regional até o ano 2000. A formação da “megalópole litorânea” Rio – São Paulo seria não apenas consequência do desenvolvimento que já vinha ocorrendo ao longo da Estrada Férrea da Central do Brasil (EFCB) entre as duas metrópoles, mas também resultado da proposta de um eixo industrial nessa direção que puxaria o desenvolvimento para o lado oeste do Rio de Janeiro. Os motores da expansão seriam os dois novos pólos de atividade industrial planejados para se instalarem na direção de Santa Cruz na Baía de Sepetiba ao oeste do Rio: a planta termoelétrica CHEVAP (Companhia Hidrelétrica do Vale da Paraíba) e o terminal marítimo COSIGUA. Este eixo industrial na direção de São Paulo seria a espinha dorsal de formação da “megalópole litorânea” Rio-São Paulo (Figura 21) que poderia abraçar outras cidades como Curitiba, Vitória, Belo Horizonte e Brasília, a nova capital:

*“As duas maiores cidades do Brasil são São Paulo e Rio de Janeiro ambas se expandindo rapidamente, e é esperado que haverá uma tendência crescente de urbanização ao longo do Vale da Paraíba que conecta ambas cidades. Este vale parece ser o eixo principal de emergência de uma megalópole possivelmente continuando ao sul de São Paulo na direção de Curitiba e ao norte do Rio na direção de Vitória com conexões se estendendo para Belo Horizonte e Brasília.”*⁴³⁰

⁴³⁰ CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES. 1965., p. VII.

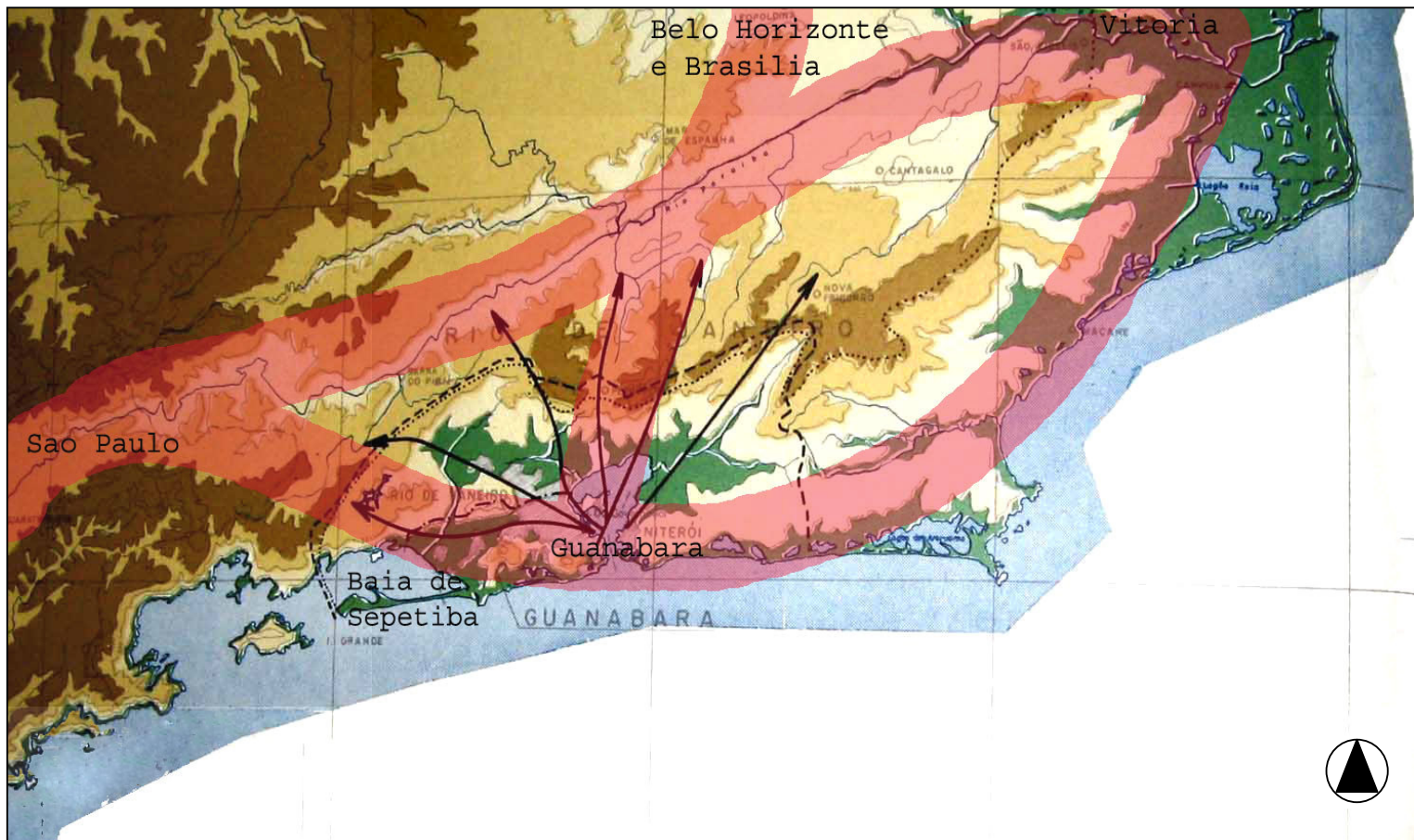


Figura 21. Esquema da expansão da “metrópole litorânea” Rio – São Paulo na direção dos eixos de comunicação entre as principais cidades da região.
 Fonte: Esquema feito pela autora sob a base de plano tomado de: CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES (1965).

Esta proposta para a escala regional toma em consideração a área de influência e as principais forças atuantes tanto na região e na área metropolitana circundante como aquelas forças internas do Estado da Guanabara, especialmente o privilegio da atividade industrial que se esperava que fosse a desempenhar um papel primordial na economia futura do Estado. As forças atuando na região Rio-São Paulo permitem apontar uma tendência de urbanização que levaria à gradual criação de um complexo megalopolitano ao longo dessa zona litorânea Atlântica do Brasil partindo do eixo Rio-São Paulo. E esse contexto regional constitui a base sobre a qual se esperava que se desse o desenvolvimento da Guanabara nos próximos 100 anos. Em sua concepção por escalas, o reforço das tendências de urbanização na direção do interior do território levaria, até o final do século XXI, à conformação de uma rede totalmente urbanizada de cidades que definiria a o mais alto estágio de urbanização da grelha de comunidades hierarquizadas, passando-se da megalópole Rio-São Paulo à Ecumenópole – o que deixa em evidencia uma visão exagerada sobre o aumento da população mundial.

Para o ano 2000, previa-se no Plano que a população combinada do Grande Rio e Grande São Paulo seria de 50 milhões de habitantes, número que em 2060 chegaria a 250 milhões⁴³¹ – muito mais do que a atual população de todo o Brasil que até 2007 alcançou 183.987.291

⁴³¹ *Ibidem*, p. 250.

milhões de habitantes⁴³². A previsão de um crescente processo de conurbação se justificava com base nas taxas de crescimento da população guanabarina que vinha aumentando a uma razão de 3,3% ao ano durante a década 1950-1960 e de uma população de 2.4 milhões em 1950 tinha alcançado um estimado de 3.8 milhões na primeira metade da década de 1960; sendo que no Grande Rio, o crescimento tinha sido a uma razão de 4.2% ao ano e se estimava que 5.7 milhões de pessoas moravam nessa área no momento da elaboração do Plano.⁴³³ O crescimento populacional era de fato um fenômeno nacional de importância na época, pois o Brasil tinha aumentado em quase 50% sua população numa década, passando de 51.941.767 habitantes em 1950 para 70.191.370 em 1960⁴³⁴ (ver tabela 4.1 em Anexos). Poder-se-ia dizer que um ponto negativo da proposta no nível regional é o fracasso das estimativas estatísticas, pois os números previstos no Plano para o ano 2000 não se fizeram realidade. Isto, no entanto, não invalida a proposta que se apresentava como uma tentativa que dependia da constante atualização cada 5 ou 10 anos, assim como da elaboração de planos detalhados no momento da implantação de cada projeto, como já foi mencionado com anterioridade.

O ponto mais interessante da proposta no nível regional é a idéia de passar da escala metropolitana à regional através da aplicação de

⁴³² IBGE: A população brasileira em 2007 somava 183.987.291 habitantes.

⁴³³ CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES. 1965., p. 170.

⁴³⁴ IBGE: Instituto Brasileiro de Estatística e Geografia.

conceitos modernos sobre a produção, neste caso a industrial. A proposta do eixo industrial Rio-São Paulo daria lugar a uma “industrial strip” ou “cidade lineal industrial” que coloca a Doxiadis na linha dos desurbanistas soviéticos e da proposta dos Três Estabelecimentos Humanos de Le Corbusier, na qual se evidenciam algumas idéias dos desurbanistas soviéticos quanto à concepção moderna da produção, especialmente agrícola.

É válido ressaltar que a proposta de Doxiadis não comparte o conteúdo classista da formulação de Le Corbusier, que nos Três Estabelecimentos Humanos potenciava a segregação social já anunciada na “Cidade de 3 Milhões de Habitantes”, ao levar à escala regional a separação entre as funções produtivas, separando espacialmente os trabalhadores do campo e indústria daqueles que permaneciam na cidade: a elite comercial, intelectual e governamental. O ponto que comparte é a aplicação das novas idéias sobre produção como elemento central de uma formulação no nível regional.

Por outro lado, a proposta regional para a Guanabara deixa de manifesto o que, a nosso ver, constitui um dos pontos mais interessantes da “aproximação por escalas” proposta por Doxiadis na teoria da Ekistics, isto é, a idéia da Ecumenópole (regiões geográficas com mais de 100 milhões de habitantes). Comparado ao planejamento urbano como praticado até então, que tinha como um dos fundamentos centrais o controle do crescimento urbano ou a limitação do número de

habitantes – característico das propostas de Howard a Le Corbusier –, a proposta de Doxiadis introduzia uma mudança ou inflexão. Doxiadis se coloca contrário à idéia de “cidade finita” que caracterizou a maior parte das propostas entre finais do século XIX e inícios do século XX. Nesse sentido, tratava-se de uma alternativa completamente diferente à recém inaugurada Brasília. Ao colocar o foco em como administrar o aumento do crescimento, através de um novo modelo de crescimento ao longo de eixos de expansão, define uma estrutura hierarquizada que permitiria um adequado e contínuo crescimento urbano.

Suas posições a respeito da ocupação territorial não compartilham a idéia de criar um novo modelo de ocupação territorial, como proposto por Howard, Soria y Mata, Le Corbusier ou os desurbanistas soviéticos. Sua teoria aceitava as tendências e processos de crescimento e urbanização existentes, marcados pelas previsões de formação de grandes megalópoles; e tentava oferecer uma solução no sentido de estabelecer princípios urbanísticos que permitissem que essa ocupação territorial se realizasse de modo adequado, sem perder os elementos necessários à interação social e comunitária. Nesse sentido se diferencia do CIAM, pois ao tempo em que o urbanismo do CIAM nega a cidade existente e os processos que a caracterizam, Doxiadis aceita a cidade existente, os processo de urbanização em andamento e tenta formular princípios urbanísticos a partir da lógica de conformação dos assentamentos humanos.

4.1.2. O C.B.D. da Guanabara, foco de formação da conurbação

Se na escala regional a proposta antecipava a gradual formação de uma “megalópole litorânea”, na escala da área metropolitana que circundava o Estado da Guanabara se previa a formação até o ano 2000 de uma conurbação com uma população de mais de 14 milhões de habitantes – segundo o IBGE o Estado do Rio abriga 15.420.375 habitantes. A previsão de formação de uma conurbação, que corresponde a uma comunidade de classe VIII segundo a grelha de comunidades ekísticas, se baseava nos efeitos das várias forças atuando nas escalas regionais e metropolitanas, nas tendências de urbanização e as projeções populacionais. O *Central Business District* do Estado da Guanabara seria o foco gerador desta comunidade classe VIII ou conurbação. A partir dele se desenvolveria um eixo que se estenderia ao norte na direção de Belo Horizonte e Brasília, conformando o que se denomina como “zona de funções centrais de ordem superior classe VIII” que estaria no centro de gravidade da área metropolitana e seria a espinha dorsal de seu desenvolvimento (Figura 22 a, b). O eixo norte-sul seria de particular importância para o Estado da Guanabara porque conectaria a cidade e a área metropolitana com partes do interior de Brasil onde o Rio exercia maior influência, assim como com a nova capital, Brasília, implantada próxima à divisa entre os estados de Minas Gerais e Goiás, o que lhe dava importância adicional para assegurar a posição dominante no desenvolvimento além dos limites do Estado.

A segunda direção de atração seria o eixo leste-oeste que conecta a Guanabara e sua área metropolitana com São Paulo através do Vale da Paraíba ao oeste do Estado da Guanabara, (Figura 22 c). Partiria do próprio centro do Rio na direção da Baía de Sepetiba, cruzando-se com o eixo norte-sul no centro do Rio de Janeiro que é o foco atração primário da proposta de desenvolvimento da Guanabara. Este eixo seria a espinha dorsal do desenvolvimento da “megalópole litorânea Rio-São Paulo” e da conurbação metropolitana, daí que se propõe também sua expansão na direção de Niterói, da Baixada Fluminense e Campos, dividindo-se em dois eixos, um próximo ao litoral e outro ao norte do Estado. Esta direção seria a de maior importância na futura urbanização da área metropolitana. Nessa proposta se evidencia, mais uma vez, a aplicação das novas idéias sobre produção como elemento central da formulação no nível regional.

Uma terceira linha de atração (Figura 22 d), de menor influência, existia ao longo do eixo da Baixada Fluminense na direção de Campos ao longo da costa onde se esperava que se dirigisse uma parte do crescimento urbano, atração que se conecta ao eixo leste-oeste de desenvolvimento metropolitano. Estes três eixos estabelecem a base da grade que define as principais diretrizes de crescimento da Guanabara, fazendo uma costura entre as propostas na escala regional, metropolitana e urbana.

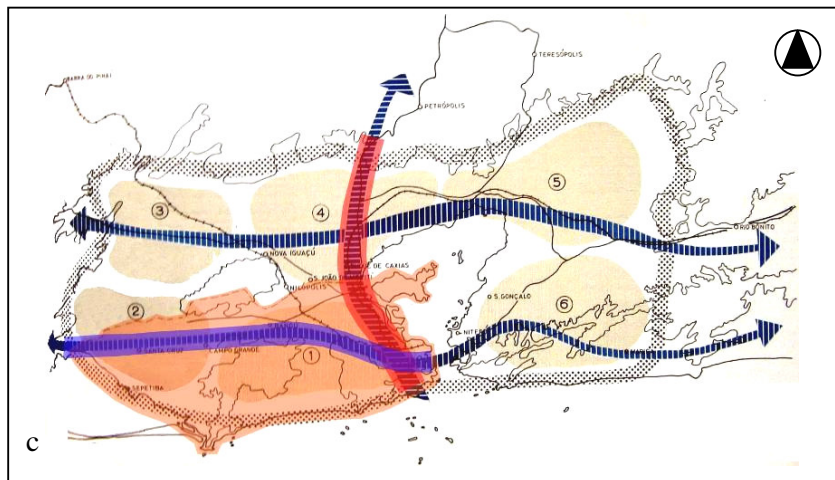
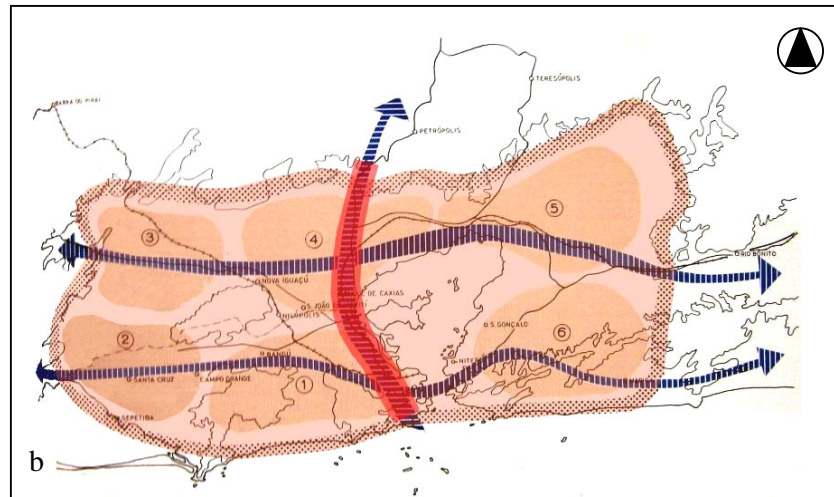
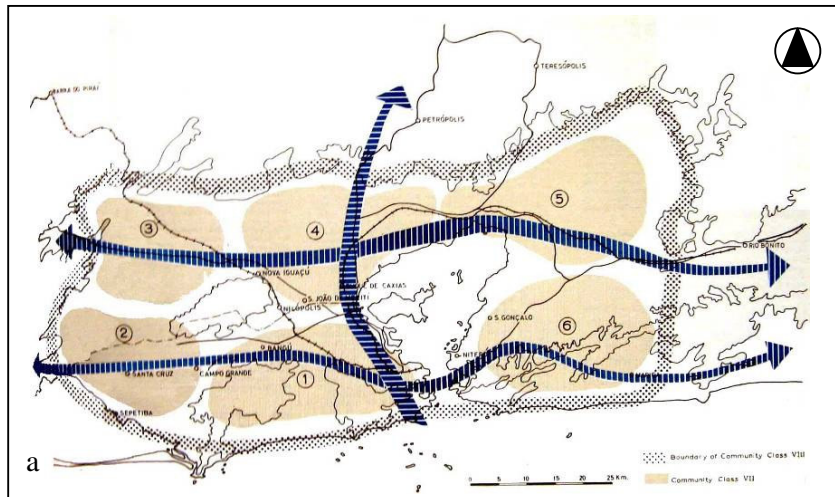


Figura 22 a (Arriba à esquerda) Delimitação da comunidade classe VIII que abrange a Área Metropolitana e divisão desta em 6 comunidades classe VII. Figura 22 b (Arriba à direita) Definição da zona do eixo de expansão na direção norte-sul (mancha vermelha), que representa o coração do desenvolvimento da Área Metropolitana (mancha alaranjada). Figura 22 c (Abaixo à esquerda) Limites do Estado da Guanabara (mancha alaranjada) dentro do qual se desenvolvem duas das comunidades classe VII e os eixos de expansão norte-sul de importância nacional (vermelho) e leste-oeste de importância metropolitana (azul). Figura 22 d (abaixo à direita) Estado da Guanabara indicando as duas comunidades classe VI em que fica dividido (manchas rosa) e os eixos norte-sul (vermelho), leste-oeste (azul) e a terceira direção de expansão de importância estadual e urbana (amarelo).
 Fonte: Esquemas feitos pela autora sobre plano tomado de: CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES (1965).

4.1.3. O futuro Estado da Guanabara: reestruturando a metrópole

Como parte da proposta para a área metropolitana, a comunidade de classe VIII ou a conurbação metropolitana seria subdividida em seis comunidades de classe VII, que correspondem a uma cidade ou um grande distrito urbano na grelha da Ekistics, sendo que duas dessas comunidades de classe VII estariam localizadas nos limites do Estado da Guanabara. A subdivisão da Guanabara em duas comunidades de classe VII estabelecia um primeiro passo na reestruturação do Estado que seria atravessado pelos dois eixos fundamentais do desenvolvimento regional (norte-sul e leste-oeste) e que definem a hierarquia entre as comunidades. A estrutura de reorganização da Guanabara resultava então da justaposição desses eixos às duas comunidades de Classe VII em que fora dividido o Estado na proposta na escala metropolitana, como se explicitou na Figura 22.

Estes eixos estavam diretamente relacionados com as estradas estaduais e federais construídas e planejadas, como a Avenida Dutra ou Avenida Rio-São Paulo aberta em 1951 ligando Rio e São Paulo na direção de Barra Mansa e o Vale da Paraíba; a Avenida Brasil e as então BR3 e BR4 conectando Rio a Petrópolis e Teresópolis, assim como a então BR6 que ligaria a Guanabara a Santos e a Estrada Férrea Central do Brasil. Os eixos norte-sul e leste-oeste encorajavam o desenvolvimento

de comunidades que tinham se formado ao longo das linhas de transporte e que experimentavam forte crescimento⁴³⁵.

Até aqui, o aspecto mais interessante do planejamento urbano defendido por Doxiadis é a aplicação e defesa de uma concepção por escalas, estabelecida na grelha de comunidades hierarquizadas, o que punha em questionamento a concepção funcional como preconizada pelo CIAM. A principal ferramenta de estruturação urbanística, tanto na escala regional e metropolitana como na escala urbana, é o estabelecimento de uma rede de comunidades hierarquizadas. A hierarquia se estabelece a partir do traçado de eixos de desenvolvimento que funcionam como os “cores” ou “núcleos” das comunidades, em todas as escalas da grelha Ekística, desde a comunidade classe I (o grupo de casas) até a de classe VIII.

A aplicação desse mesmo princípio em todas as escalas da grelha de comunidades estabelece um “planejamento zoom in/zoom out” que permite fazer a costura entre a escala regional, a metropolitana e a urbana, dando uma unidade lógica, racional e compreensiva ao Plano. Este aspecto coloca a Doxiadis na linha de críticas dos membros jovens do CIAM, especialmente o Grupo MARS e os futuros membros do Team X que vinham defendendo a superação da concepção funcional

⁴³⁵ No eixo norte-sul, Duque de Caxias, Penha, Ramos, São Cristóvão, Rio Comprido Copacabana. No eixo leste-oeste, São Gonçalo, Niterói, Centro, Rio Comprido, Méier, Engenho Novo, Cascadura, Madureira, Bangu, Campo Grande e Santa Cruz até a Baía de Sepetiba.

em favor de uma concepção por escalas. A aplicação dessa concepção é um princípio urbanístico fundamental da reestruturação proposta para o Estado da Guanabara. Mas, um aspecto importante na escala urbana é o fato de que a concepção por escalas se articula com a aplicação de idéias da concepção funcional.

Como se explicita no Plano, a redistribuição balanceada das funções dentro da Guanabara era um dos principais objetivos do Plano Diretor que iria regular o crescimento normal da cidade. Um objetivo central paralelo seria a formulação de um programa para a construção de novas artérias de trânsito de alta velocidade que iriam facilitar a redistribuição do trânsito do sistema existente de artérias radiais convergindo ao C.D.B. a um sistema mais balanceado em forma de grade⁴³⁶.

A proposta de uma redistribuição balanceada das funções dentro da Guanabara era a principal bandeira do Plano, pois a excessiva concentração de funções no centro da cidade era apontada como a raiz de vários problemas, especialmente os do sistema de transporte e circulação. Na escala urbana se assinalam cinco principais problemas urbanos, entre eles, o crescimento populacional que chegava a níveis explosivos de 3.3% ao ano na Guanabara, o crescimento das favelas que abrigavam já o 11% da população da cidade (430.000 habitantes), o déficit habitacional de mais de 10 mil habitações por ano, as

⁴³⁶ CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES. 1965, p. V

insuficiências nos serviços públicos (educação, saúde, administração) e nas infra-estruturas, especialmente as de transporte. Porém, em termos de estrutura urbana, o principal problema da cidade para Doxiadis era a excessiva centralização, apontada como uma das causas principais da congestão na malha viária.

*“(…) O alto grau de centralização das principais funções e locais de emprego no centro da cidade, Central Business District (CDB), no porto e nas áreas industriais internas são algumas das causas principais da congestão e pressão existente na cidade.”*⁴³⁷

A excessiva concentração das funções no centro e zona sul da cidade e o aumento da população, que passou de 2.377.451 em 1950 para 3.281.908 habitantes em 1960⁴³⁸ (ver tabela 4.1. em Anexos), pressionavam o sistema de trânsito tornando as ruas cada vez mais perigosas e a cidade mais opressiva, como testemunha Manuel Bandeira:

*SAUDADES DO RIO ANTIGO*⁴³⁹
Vou-me embora para Pasárgada.
Lá o rei não será deposto
E lá sou amigo do rei.
Aqui eu não sou feliz
A vida está cada vez
Mais cara, e a menor besteira
Nos custa os olhos da cara.
O trânsito é uma miséria:
Sair a pé pelas ruas

⁴³⁷ *Ibidem*, p. II.

⁴³⁸ IBGE – Instituto de Estatística e Geografia Brasileiro

⁴³⁹ BANDEIRA, M. 1977, p. 425, s/d, supõe-se da década de 1950 ou próximo à transferência da capital pela referência ao Rio ainda como capital e a metáfora do rei deposto referendo a transferência em si.

*Desta capital cidade
É quase temeridade
E eu não tenho cadilac
Para em vez de atropelado,
Atropelar sem piedade
Meus pedestres semelhantes.
Oh! Que saudade que eu tenho
Do Rio como era dantes!
O Rio que tinha apenas
Quinhentos mil habitantes.
O Rio que conheci
Quando vim para cá menino:
Meu velho Rio gostoso,
Cujos dias revivi
Lendo deliciosamente
O livro de Coaraci.
Cidade onde, rico ou pobre
Dava gosto se viver.
Hoje ninguém está contente.
Hoje, meu Deus, todo mundo
Traz na boca a cinza amarga
Da frustração... Minha gente,
Vou-me embora para Pasárgada.*

A solução para o excesso de concentração de funções no centro da cidade e o congestionamento viário atrelado seria uma política de distribuição das funções e centros de emprego nas comunidades maiores em que seria subdividido o Estado. Essas comunidades se tornariam mais auto-suficiente na medida em que poderiam abrigar empregos, comércio, recreação, serviços de saúde e educacionais e assim por diante e se beneficiariam de uma infra-estrutura mais desenvolvida:

“As funções residenciais estão localizadas dentro das comunidades maiores, e um esforço especial tem sido feito para localizar adequado comércio, negócios, atividades recreativas, usos de indústrias ligeiras e de serviços para que as pessoas sejam capazes de ir a trabalhar sem ter que deslocar-se para fora dos limites de sua comunidade.”⁴⁴⁰

A chave para a reestruturação da cidade era a redistribuição balanceada das funções por médio do estabelecimento, de modo gradual e “sem fazer uma violência”⁴⁴¹, de uma rede de comunidades hierarquicamente organizadas e servidas por uma nova malha viária, que permitiriam solucionar a excessiva centralização da cidade no *Central Business Distric* (C.B.D). O Plano colocava, portanto, o desafio de conseguir fazer uma transição do modelo de crescimento baseado numa centralização das funções, na direção do desenvolvimento gradual de uma descentralização através da aplicação do modelo de crescimento dinâmico baseado em eixos de expansão, idéia que era um pilar da Ekistics – ver capítulo anterior. Visava-se o estabelecimento de um sistema balanceado e funcional de comunidades interdependentes, mas auto-suficientes, que seriam servidas com adequadas áreas de trabalho, recreação e residências de modo que pudessem funcionar como uma porção descentralizada, mas vital de toda a aglomeração urbana.

O ponto de partida para o estabelecimento destas “comunidades auto-suficientes” é a previsão de que até o ano 2000 se desenvolveriam no

⁴⁴⁰ CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES. 1965, p. VIII.

⁴⁴¹ *Ibidem* p. 178.

Estado da Guanabara duas grandes comunidades de classe VII, ou seja, dois grandes distritos metropolitanos com uma população entre 2 e 4 milhões de habitantes. Uma dessas comunidades ocuparia a porção leste do Estado, incluindo a cidade do Rio de Janeiro até um ponto além de Bangu onde o maciço da Pedra Branca e a Serra da Madureira formam um limite geográfico natural. A segunda comunidade ou distrito metropolitano cobriria a parte oeste do Estado incorporando Campo Grande, Santa Cruz e a área da Baía de Sepetiba.

Estas duas comunidades se desenvolveriam tendo como centro de gravidade o eixo da zona de funções centrais de classe VII que se desenvolveria na linha leste-oeste que seria a espinha de desenvolvimento do Estado e da megalópole Rio-São Paulo. O foco de cada uma dessas comunidades seriam os dois nodos de negócios propostos na Guanabara: 1) o existente C.B.D. do centro do Rio que seria o nodo da comunidade VII ao leste e 2) o novo C.B.D. proposto em Santa Cruz que seria o nodo da nova comunidade VII proposta no lado oeste do Estado. (Figura 23). Seguindo a subdivisão iterativa e o “planejamento zoom in” da grelha da Ekistics, essas duas comunidades classe VII se dividiriam a partir de vinte e quatro comunidades menores de classe VI, dezesseis delas na porção leste do Estado e outras oito na porção oeste. Resultava daí a definição de um sistema de comunidades auto-suficientes de classe VI que seriam a base da reestruturação do Estado e até o ano 2000 (Figura 24).

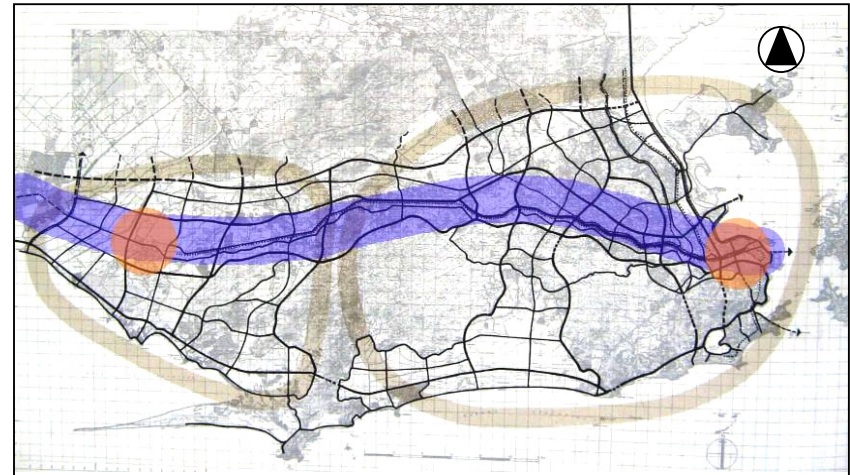


Figura 23. Divisão do Estado da Guanabara em duas comunidades de classe VII, contendo cada uma um “core” ou centro de negócios (vermelho) desenvolvendo-se ao longo da zona de funções centrais de ordem superior classe VII (azul). Fonte: Esquema feito pela autora sob base de: CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES (1965).

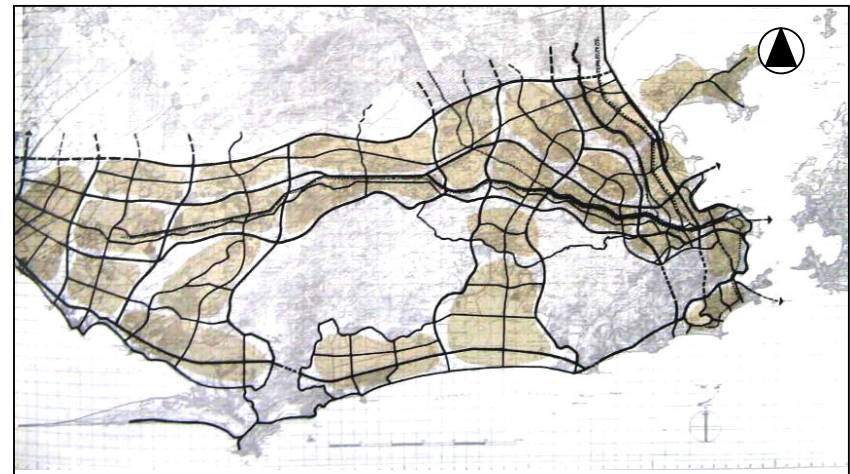


Figura 24. Divisão do Estado da Guanabara em 24 comunidades de classe VI circundadas pela malha de artérias principais onde se localizariam fontes de emprego e indústrias ligeira e de serviços. Fonte: CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES. (1965).

Cada uma das vinte e quatro comunidades classe VI teria uma população entre 300 e 500 mil habitantes, correspondendo a grandes comunidades urbanas que conteriam todos os elementos da vida urbana que fazem uma comunidade auto-suficiente. Essas vinte e quatro comunidades estariam separadas umas das outras por auto-estradas de alta velocidade que correriam de leste a oeste e de norte a sul do Estado. As comunidades se desenvolveriam a partir de centros locais ligados entre se de norte a sul por áreas verdes para a localização de instituições e outras funções centrais de classe VI, sendo que no caso das comunidades localizadas ao longo do eixo leste-oeste na direção de São Paulo, os centros locais se localizariam ao longo desse eixo que configura a zona de funções centrais classe VII.

Um ponto positivo da proposta de reestruturação assim definida teria sido a possibilidade de estabelecer uma malha de artérias primárias ao longo dos limites das comunidades de classe VI que formaria uma malha de “strips de emprego” onde se localizariam indústrias ligeiras e de serviços, incluindo centros de pesquisas e laboratórios. A localização de empregos tanto no centro local das comunidades ao longo de áreas verdes que conectariam os centros das comunidades (administrativos, escritórios, comércios, negócios, instituições), como ao longo das estradas situadas nos seus limites (indústria ligeira e de serviços) formaria fluxos tanto para dentro como para fora da comunidade, o que dinamizaria a comunidade e a faria auto-suficiente em termos

funcionais. Na escala urbana, essa redistribuição funcional representava a possibilidade de uma “isonomia das comunidades”, e de formação de um sistema de “comunidades funcionais auto-suficientes” – providas das funções básicas de trabalho, recreação e residência. Isto favoreceria a distribuição balanceada das funções e a diminuição das pressões de trânsito da estrutura urbana existente na cidade de Rio de Janeiro que era extremamente concentrada no centro da urbe.

As comunidades de classe VI foram divididas em 3 grupos principais distribuídos em fileira sul, central e norte, tanto na comunidade classe VII da porção leste do Estado como na oeste. Disso resultava a divisão da Guanabara em seis grandes fileiras urbanas constituídas por comunidades de classe VI (Figura 25). Na parte leste do Estado, dividida em dezesseis comunidades classe VI, a fileira central incluiria o centro do Rio, São Cristóvão, a zona portuária e as comunidades da Tijuca, Méier e Bangu. A fileira norte incluiria a Ilha do Governador, Penha, Irajá e o desenvolvimento ao norte da área militar existente de Campo dos Afonsos e Bangu. A fileira sul incluiria a Zona Sul do Rio a área de Jacarepaguá e a área residencial desenvolvendo-se a oeste da Lagoa de Jacarepaguá e a Lagoa de Marapendi, indo até o maciço da Pedra Branca. Na parte oeste do Estado, dividida em oito comunidades classe VI, a fileira sul incluiria de leste a oeste a grande comunidade localizada entre Campo Grande e o mar, que inclui o assentamento de Pedra na Baía de Sepetiba e uma segunda comunidade ao sul de Santa

Cruz. A fileira central nessa parte do Estado incluiria a comunidade de Campo Grande, Santa Cruz e mais uma comunidade que se desenvolveria no futuro. A fileira norte conteria mais duas comunidades. A área restante ao oeste dessa parte do Estado seria reservada à nova área de indústria pesada que se estenderia ao longo da costa e do limite oeste do Estado, e incluiria também o novo aeroporto civil proposto que substituiria o aeroporto militar existente.

A idéia de agrupar as comunidades de classe VI em três grandes fileiras sul, centro e norte, para cada uma das duas comunidades classe VII, é resultado do estabelecimento de uma hierarquia que colocava a ênfase no eixo de desenvolvimento do Estado que correria de leste a oeste, ao longo das fileiras centrais de comunidades de ambas partes do Estado, área prevista para ter maior intensidade de uso e densidade (Figura 26). As comunidades das fileiras centrais localizadas ao longo da zona de funções centrais de classe VII teriam as densidades mais altas, ao tempo em que, as comunidades das fileiras sul e norte teriam densidades variadas em dependência de suas localizações relativas com relação aos centros de emprego ao seu redor. As densidades seriam proporcionais à localização de locais de trabalho de forma a favorecer o maior número de habitantes nas proximidades das fontes de emprego e assim reduzir as distâncias residência – emprego. A maior densidade permitida pelo Plano se reserva à Zona Sul que já ostentava altas densidades de ocupação e que se define em 400 habitantes/hectare.

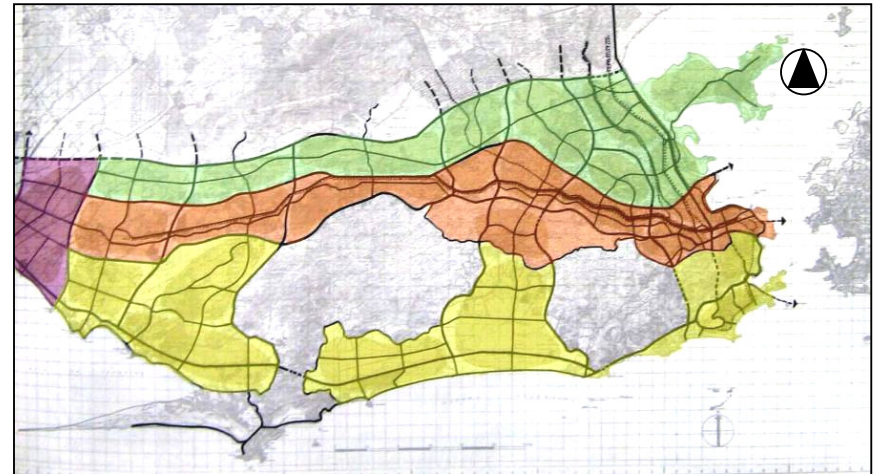


Figura 25. Divisão das duas comunidades classe VII do leste e oeste do Estado em fileiras sul (amarelo), central (laranja) e norte (verde). A oeste a zona de indústria pesada. Fonte: Esquema feito pela autora, base: CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES (1965).

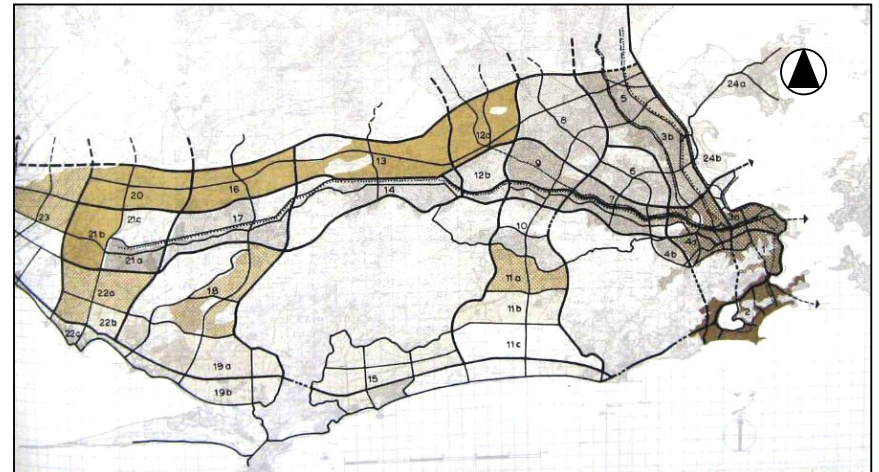


Figura 26. Mapa de densidades do Estado. Os valores maiores se reservam à zona sul (400 hab/He), ao centro (300 hab/He), e às comunidades ao longo dos eixos norte-sul e leste-oeste (225 hab/He), sendo as mais baixas reservadas às comunidades litorâneas da Barra da Tijuca e Sepetiba. Fonte: CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES (1965).

A segunda área de maior densidade seria o centro da cidade estendendo-se até a Tijuca e São Cristóvão, abrangendo a área onde coincidiam as zonas de funções centrais de classe VIIV e VII, estabelecendo-se densidades de até 300 habitantes/hectare. A terceira área de maior densidade previa 225 habitantes/hectare e se reservava às comunidades ao longo do eixo leste-oeste de desenvolvimento do Estado entre São Cristóvão e Madureira, assim como àquelas localizadas no eixo norte-sul desde São Cristóvão até o limite norte do Estado. A densidade diminuiria para 175 habitantes/hectare no resto do eixo leste-oeste entre Madureira e Santa Cruz, assim como nas comunidades localizadas na quina resultante entre os eixos leste-oeste e norte-sul, incluindo Irajá, Ilha do Governador, São João de Meriti, Nilópolis. Progressivamente a densidade diminuiria ao longo do limite norte do Estado na área entre o norte de Bangú e o norte de Santa Cruz, onde se localizariam também atividades industriais e se previam densidades de até 150 habitantes/hectare. A diminuição de densidade também caracterizaria as fileiras ao sul do Estado, prevendo-se densidades de até 125 habitantes/hectare em Jacarepaguá, Campo Grande, Santa Cruz e ao norte da área industrial ao oeste do Estado. Finalmente as densidades menores, entre 75 e 5 habitantes/hectare, estariam reservadas para o litoral sul do estado na comunidade acima da Baía de Sepetiba e naquelas ao redor das lagoas de Jacarepaguá e Marependi, onde hoje se localiza a Barra da Tijuca, com uma densidade

e ocupação que superou as expectativas de Doxiadis. Estabelecia-se assim um padrão de diminuição progressiva da densidade desde os centros e zonas centrais até os subúrbios e as áreas do litoral.

As comunidades de classe VI não seriam atravessadas pelas rodovias ou auto-estradas de alta velocidade, que as circundariam, mas seriam atravessadas por avenidas que estabeleceriam a progressiva subdivisão destas em comunidades classe V, correspondente a um distrito, com uma população de aproximadamente 50.000 habitantes, e estas por sua vez se estruturariam sob a base de comunidades de classe IV, que corresponde ao bairro, com algo em torno de 10.000 habitantes. A comunidade de classe IV era denominada por Doxiadis como a “Comunidade Humana” e “componente básico da estrutura urbana” por seu caráter puramente residencial e na escala humana, e nelas se aplicaria o princípio de distâncias recorríveis a pé até as diversas instalações e equipamentos e a proibição do cruze de vias expressas.

Um ponto curioso do Plano é a idéia de estender a proposta elaborada para a Guanabara à cidade de Niterói e ao resto da área metropolitana,. A idéia se justificativa no fato de que a divisão da terra urbana e o desenvolvimento do lado leste da Baía da Guanabara se pareciam muito, “quase como um espelho”, à situação do lado oeste da baía. Daí que se propõe, numa formulação tentativa, que um padrão similar ao do Plano para a Guanabara poderia ser aplicado ao restante da área metropolitana, e em especial em Niterói. (Figura 27 e 28).

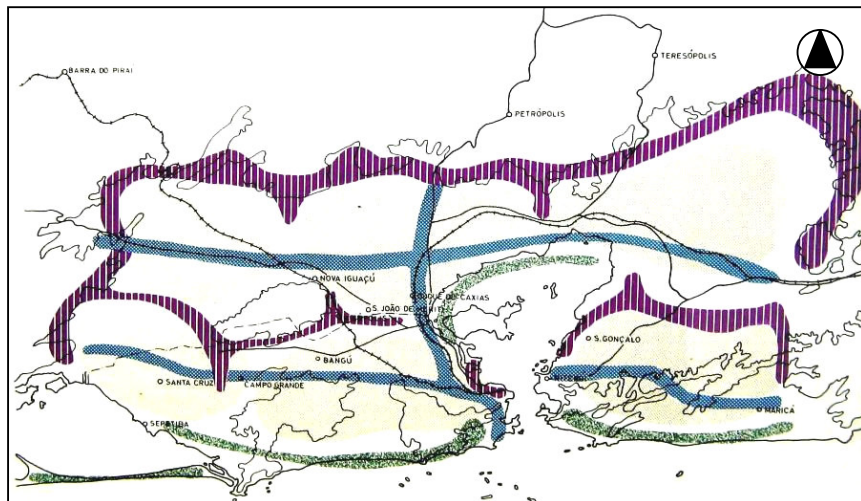


Figura 27. Distribuição das funções básicas na Área Metropolitana. Fonte: CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES (1965).

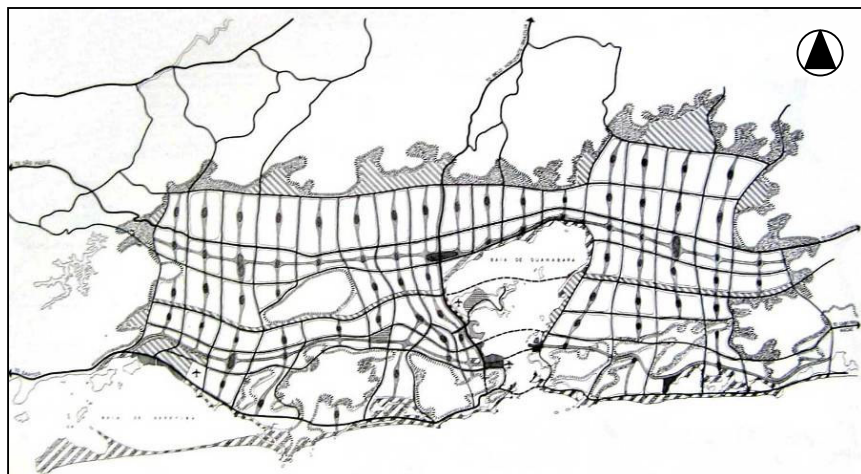
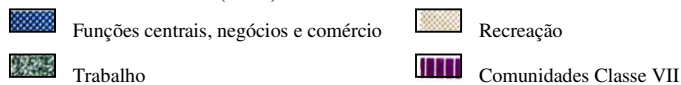


Figura 28. Sketch-Plan para a Área Metropolitana. Fonte: CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES (1965). *Op. Cit*

4.1.4. A grade rodoviária: norte - americanizando o Rio

Para conseguir a meta principal do Plano, isto é, estabelecer uma redistribuição balanceada das funções dentro da Guanabara, uma das ferramentas fundamentais era prover o Estado com uma nova estrutura de transporte através da construção de uma malha de rodovias e avenidas de alta velocidade que favoreceriam o desenvolvimento balanceado das áreas urbanas dentro do Estado e a redistribuição do trânsito, que na época convergia de modo sufocante ao C.B.D., como se deixa de manifesto na memória do Plano:

*“A capacidade da maioria das artérias que levam aos centros de emprego e em particular ao C.B.D chegarão ao ponto de exaustão. (...) As velocidades de trânsito são já muito lentas na maioria das artérias, exceto na porção construída da Perimetral, o Aterro e a Avenida Brasil, as únicas verdadeiras avenidas onde boas velocidades ainda podem ser alcançadas.”*⁴⁴²

O ponto de exaustão augurado para o futuro do sistema de transportes do Rio se fundamentava com base nas projeções realizadas, a partir das quais se previa que até o ano 2000 o número de veículos em circulação na Guanabara seria de 1.500.000 aproximadamente, correspondendo a quase oito vezes o número de veículos à época.⁴⁴³ Nesse sentido, a

⁴⁴² CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES. 1965, p. 172.

⁴⁴³ *Ibidem*, p. 272. As projeções baseavam-se nas tendências passadas de registro de veículos em outros países e observadas na Guanabara, assim como no estabelecimento da indústria de carros brasileira, devido à qual o número de registro de carros tinha aumentado abruptamente nos últimos anos.

partir das informações estatísticas disponíveis⁴⁴⁴ e da identificação dos volumes de trânsito obtidos através de um modelo matemático e do uso de um computador eletrônico⁴⁴⁵, se propunha uma formulação tentativa de um novo sistema de transporte e circulação para a Guanabara (mostrando alinhamentos aproximados, classificação das estradas e número de linhas) cuja implementação até o ano 2000 requeria um total de 3.450.000 milhões de cruzeiros.⁴⁴⁶

A principal proposta no Plano de transportes era a transformação gradual do sistema existente de artérias e estradas radiais que convergiam ao Distrito Central de Negócios no centro do Rio, num sistema de artérias norte-sul e leste-oeste que estabeleceriam um padrão de grade de auto-estradas, criando uma melhor distribuição do trânsito que aliviaria as pressões existentes base e uma base favorável para um crescimento urbano mais balanceado. O plano de transportes se dividia em três programas específicos atendendo a problemas de distintas complexidades: 1) o melhoramento do programa de auto-estradas

⁴⁴⁴ *Ibidem*, p. 269 O estudo foi baseado na informação disponível na época, substituindo toda a informação não existente com dados assumidos dos resultados de estudos anteriores dos consultores.

⁴⁴⁵ *Ibidem*, p. 269. No capítulo dedicado ao Estudo de Transportação, se apresenta uma metodologia baseada em técnicas de modelos matemáticos que defendia o uso de computadores eletrônicos para computar todos os movimentos na área de estudo. O plano de transporte proposto na formulação para o Rio era apenas uma proposta tentativa, uma vez que, sublinhava-se que os alinhamentos finais deveriam ser decididos depois de estudos aprofundados para cada estrada específica numa escala mais detalhada e no terreno, especialmente nas áreas centrais.

⁴⁴⁶ *Ibidem*, p. 272, 292.

existentes visando incrementar suas capacidades e organização do sistema, 2) a criação de um novo programa para guiar a construção de uma nova grade de auto-estradas e 3) um programa de ruas locais e coletoras para fomentar o melhoramento do sistema de ruas dentro das comunidades.

A grade de artérias principais proposta se definia sob a base de uma classificação de circulações que tinha como objetivo central a máxima eficiência e segurança, resultando numa segregação dos movimentos na qual cada tipo se tratava separadamente de acordo aos requerimentos das funções que serviriam, sendo que para cada uma dessas categorias se adotavam diferentes critérios de desenho e standards. No aspecto funcional, a classificação estabelecida visava atender duas funções principais: 1) deslocamentos rápidos e convenientes e, 2) acesso adequado às diversas comunidades urbanas.

A rede principal de estradas de alta velocidade se subdividia em dois tipos: 1) rodovias com controle total de acessos para fluxos contínuos de alta velocidade, a longo dos limites das comunidades classe VI, sem interseções na grade e previstas para operar sem paradas, 2) avenidas com controle parcial de acesso nos limites de comunidades de classe V (distrito), com interseções maiores tratadas como intercâmbios e as menores como interseções na grade, onde o fluxo de trânsito seria normalmente regulado por semáforos sincronizados (Figura 29).

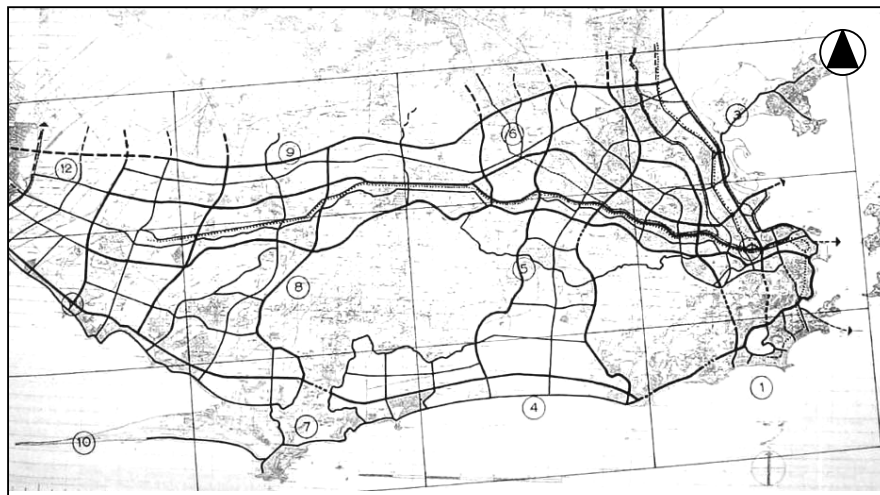


Figura 29. Sistema de Transporte principal proposto. Fonte: CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES (1965).

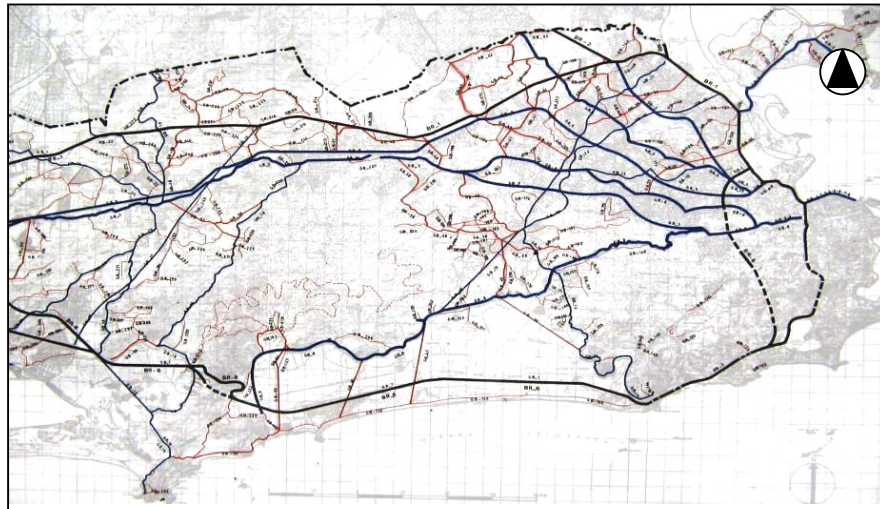


Figura 30. Artérias existentes e projetadas na época: federais (preto), estaduais (azul) e de penetração e radiais (vermelho). Fonte: CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES (1965).

A essas duas categorias da rede principal⁴⁴⁷ somavam a rede secundária composta por três tipos de circulações: a) sistema de artérias que serviriam os movimentos atravessadores na cidade, localizadas nos limites das comunidades classe IV (bairro), para volumes e viagens relativamente curtas e com interseções na grade e sinalizadas, b) ruas coletoras nos limites de comunidades classe III (vizinhança), para viagens curtas e para acesso direto às propriedades, assim como para dirigir os fluxos das ruas locais para o sistema de alto standard e vice-versa, e c) ruas locais nos limites das comunidades classe II e I (grupos de edificações e casas) que são ruas menores de acesso às edificações e viagens muito curtas, nas quais seria desejada uma baixa velocidade através de formas como cul-de-sac. A rede proposta incorporava algumas das estradas que vinham sendo planejadas pelo DUR, como a Avenida Guanabara (Figura 30).

O principal objetivo do sistema de transporte era favorecer uma relação mais balanceada entre as áreas residenciais e locais de trabalho para assim facilitar as demandas de trânsito. Nesse sentido, o aspecto mais original e positivo da proposta é a articulação com o sistema de comunidades hierarquizadas, de modo que a malha viária tinha um papel estruturador das comunidades classe VI que circundava e da cidade como um todo. A grade de auto-estradas trazia para os trópicos o padrão de auto-estradas de alta velocidade que se vinha implementando

⁴⁴⁷ *Ibidem*, p. 261, 273

nos Estados Unidos como resultado do processo de suburbanização e aumento de número de carros privados. O espaçamento definido na grade primária estava de acordo com a experiência dos consultores em cidades de América do Norte e de Europa. Porém, tomando em conta a alta concentração de população na porção leste do Estado que corresponde à cidade do Rio de Janeiro, se propunha um espaçamento ainda mais próximo das vias que se estenderiam na direção leste-oeste, especialmente na zona de funções centrais nesse eixo. De forma similar ocorreria uma aproximação do espaçamento nas vias na direção norte-sul que serviriam basicamente aos movimentos dentro da Guanabara. A aplicação no Plano do sistema de transportes que vinha sendo desenvolvido fundamentalmente nos Estados Unidos, baseado em *highways* e *expressways*, se justificava pelas altas densidades de ocupação observadas à época no Estado da Guanabara que constituía a parte central da área metropolitana.⁴⁴⁸

O padrão do sistema de “grade-de-ferro” – “grid-iron system”⁴⁴⁹ – proposto consistiria em 402 quilômetros de auto-estradas com controle total dos acessos e 517 quilômetros de estradas de rodagem com controle parcial de acessos. Analisando o número de linhas previstas para estas vias expressas se pode ter uma idéia do enorme impacto que teria a malha de transporte do Plano para o Rio de Janeiro. Dos 919

⁴⁴⁸ *Ibidem*, p. 279.

⁴⁴⁹ *Ibidem*, p. 272.

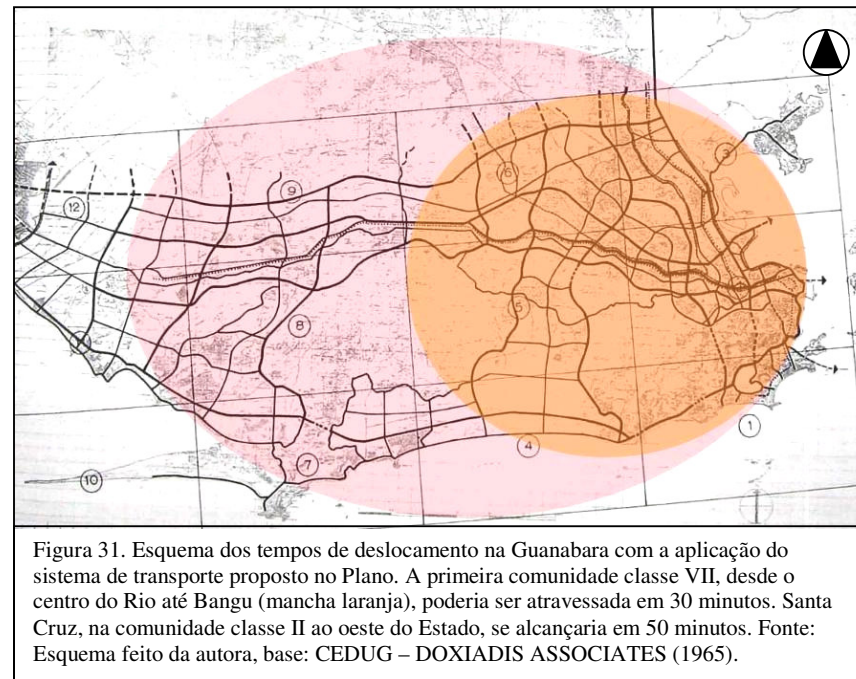
quilômetros – divididos entre 402 de auto-estradas com controle total de acessos e 517 de estradas de rodagem de alto padrão com controle parcial de acessos –, 8 quilômetros requereriam incríveis 12 linhas, 38 seriam de 10 linhas, 131 com 8 linhas, 195.5 com 6 linhas e 546.5 com 4 linhas. A formulação levaria a uma mudança total na malha urbana da cidade, passando a um padrão de total predomínio da grade de linhas expressas, aproximando a cidade do Rio de Janeiro aos standards das cidades norte-americanas, desenhadas para o carro.

Um ponto positivo do Plano de transportes para a Guanabara foi a articulação e integração dos principais elementos dos sistemas circulatórios modernos tendo em foco não apenas a escala urbana, mas a área metropolitana e a região. Esta visão caracteriza a solução apontada para vencer o obstáculo circulatório que impunha a Baía da Guanabara, para o qual se recorria ao uso de três importantes elementos dos sistemas de transportes modernos: transporte de massas de alta velocidade, a auto-estradas e pontes. Previam-se quatro conexões potenciais entre o Estado da Guanabara e o lado leste da Baía homônima que se integravam à rede principal. Uma dessas conexões estaria mais ao norte e se daria através de um serviço de trânsito rápido de alta velocidade. Propunha-se uma conexão iniciando-se no C.B.D. ao norte do aeroporto Santos Dumont na forma de um túnel sob a baía com o objetivo de que não interferisse com as atividades do aeroporto. Além dessa, previam-se duas conexões mais na forma de pontes.

Por outro lado, um aspecto em comum com a proposta que Agache fizera 35 anos antes reside em de que o plano de transportes foi elaborado tendo como elemento central não a distância geográfica, mas a distância prática, ou seja, o tempo de deslocamento, daí a importância dada ao estabelecimento de eficientes sistemas de transporte de massas. Através do uso do modelo matemático e do computador eletrônico se estabelecia no Plano uma seleção de rotas, onde o elemento central era o tempo de deslocamento.

Propunha-se nesse sentido um esquema baseado nos “passos mínimos” e “centróides por zonas” chegando a uma proposta na qual o tempo médio requerido para deslocar-se da zona central à zona mais distante do Estado, além de Santa Cruz, seria de uma hora. Atingir-se-ia assim um tempo de deslocamento de 30 minutos entre o centro do Rio e Bangu, no limite da comunidade leste das duas comunidades classe VII em que fora dividido o Estado; assim como um tempo de deslocamento de 50 minutos entre o centro da cidade e Santa Cruz no limite da comunidade classe VII ao oeste do Estado⁴⁵⁰ (Figura 31). O Plano previa que até o ano 2000, data alvo, um 43.5 % de todas as viagens individuais seriam realizadas através de transportes de massas e 56.5 % através de carros de passageiros, sendo que estas percentagens poderiam variar para os diferentes grupos de renda.

⁴⁵⁰ *Ibidem*, p. 285.



Para atingir esses tempos de deslocamento contava-se com a instalação dos sistemas de transporte rápido de massas. Estes poderiam ser baseados em trens elétricos com seções subterrâneas, onde necessário, ou outro tipo similar como *monorail*. Previa-se a construção de 80 quilômetros de linhas de alta velocidade que serviriam os corredores de trânsito mais pesado ao longo das duas zonas de funções centrais de ordem superior, isto é, as zonas centrais classe VIII no eixo norte-sul (do C.B.D. ao longo da costa oeste da Baía que pertencia ao Estado da Guanabara) e classe VII no eixo leste-oeste (do C.B.D. até Santa Cruz).

O sistema proposto para estes corredores seria dividido em dois tipos de serviços de trânsito: 1) de alta velocidade com um número limitado de paradas servindo deslocamentos de longa distancia, 2) de media velocidade com paradas cada 400 – 600 metros servindo os movimentos mais pesados ao longo desses corredores. A este respeito, se previa a incorporação a este sistema de transporte do serviço de trens suburbanos e da proposta de metrô existentes à época. Para as áreas não servidas diretamente por estes sistemas de transportes previa-se um sistema secundário de trânsito composto por ônibus ou outros meios similares com terminais ou pontos nas zonas centrais classe VII e VIII, que fariam a ligação do sistema secundário com o primário.⁴⁵¹

Quanto às estradas férreas se propunha uma reorganização do sistema partindo do princípio de que esta rede serviria exclusivamente para o transporte de mercadorias e viagens de passageiros de longas distâncias, sendo que os deslocamentos comutativos deveriam ser realizados através do sistema de transporte de massas de alta e media velocidade proposto – não imaginava Doxiadis a importâncias dos trens no transporte urbano atual da população do subúrbio carioca.

Na proposta se repetem algumas das idéias de Agache (1930) no que concerne à transformação em linhas de metrô da Estrada Férrea Central do Brasil até Santa Cruz, sendo que tanto essa estrada como as linhas

⁴⁵¹ *Ibidem*, p. 261, 282, 288.

da Leopoldina se manteriam em suas localizações, prevendo-se apenas o alinhamento de algumas partes que poderiam afetar o adequado desenvolvimento das comunidades maiores definidas pelo Plano. Se propõe também a construção de uma nova estrada férrea, tratava-se de uma nova linha proposta no estudo do “Cais de Saneamento” que proveria acesso de carga para o Porto do Rio⁴⁵². No que diz respeito a novas construções se previam também a construção de várias linhas secundarias que serviriam a área industrial e novo terminal marítimos propostos de COSIGUA em Sepetiba. No quesito remoção, se previa a desativação das linhas “Rio d’Ouro” e “Auxiliar” até Ambaí, num estagio posterior.

Quanto ao Porto do Rio, previa-se o gradual incremento de sua capacidade através do melhoramento e extensão de suas instalações, porém, devido às limitações de espaço e às pressões previstas até 2000, propunha-se a transferência das operações de cargas pesadas para o novo porto e terminal marítimo de COSIGUA na Baía de Sepetiba⁴⁵³. Quanto aos aeroportos o Plano previa a criação de mais um aeroporto

⁴⁵² A nova linha conectaria a Central do Brasil através da linha Campos Elisios – Ramal Ambaí que se encontrava em construção e a linha auxiliar existente desde Ambaí até Japerí.

⁴⁵³ A impossibilidade de expandir as instalações portuárias do Rio é apontada como uma das causas que tem restringido a economia de escala em favor de São Paulo e a região Sul. O porto tem sido engolfado pela cidade e não tem suficiente espaço para expansão de suas capacidades de armazenagem, assim como também não é bem servido pela rede de estradas férreas e conexões de trânsito.

na parte oeste do Estado através da transformação para o uso civil do aeroporto militar de Santa Cruz, para o qual se estimava imprescindível a articulação entre as autoridades estaduais e federais.

O grande número de quilômetros de auto-estradas a ser construídos deixa em evidência que a principal característica do Plano de transportes era a criação de uma nova malha que progressivamente levasse ao estabelecimento de padrão em grade que favorecesse a expansão da cidade. Apesar de que a política rodoviarista já estava presente no Rio e no país desde as primeiras décadas do século XX, a primazia dada à criação de uma dispendiosa malha viária irrealizável num país subdesenvolvido no século XX, é um dos motivos que levou às críticas posteriores que consideram o Plano utópico. No entanto, é importante ressaltar que o Plano propunha a assimilação da malha existente nas áreas construídas, onde se estabeleciam políticas como o alargamento das ruas, a construção de avenidas em pilotis, o recuo dos prédios e a construção de estacionamentos subterrâneos ou em pilotis:

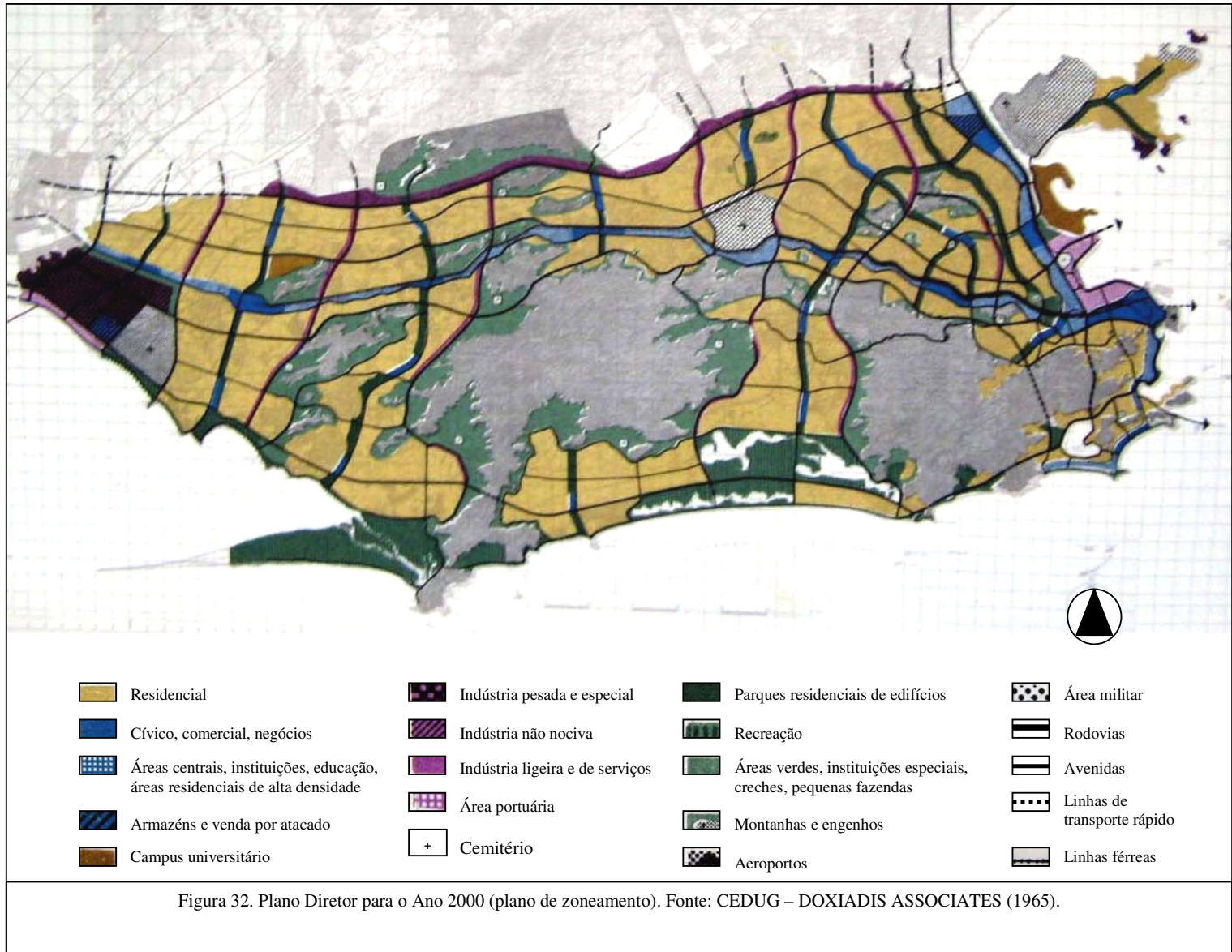
*“(...) Qualquer plano de ruas dentro das áreas construídas da cidade deve examinar a possibilidade de alargar as ruas, tanto pelo recuo dos prédios por legislação em longos períodos de tempo, ou pondo mais linhas de alta velocidade em estruturas elevadas que podem ser acomodadas dentro da largura das ruas existentes.” “(...) a criação de grandes estacionamentos públicos de vários andares ou subterrâneos no Central Business District deve ser examinada...”*⁴⁵⁴

⁴⁵⁴ CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES.,1965, p. 179-180.

4.1.5. Zoneamento: Trabalho+Residência+Lazer+Zonas Centrais

O mapa de zoneamento do Estado da Guanabara proposto no Plano Doxiadis tinha como principal característica o fato de ser um plano “resultante”, ou seja, constitui o resultado ou conseqüência da justaposição das três ferramentas fundamentais da reestruturação urbana: 1) a definição da estrutura de comunidades hierarquizadas, 2) o traçado dos eixos de desenvolvimento e 3) o estabelecimento de uma rede integrada de transportes. Nesse sentido, sua principal contribuição reside em seu papel de síntese coerente, compreensiva e integrada da proposta para o Estado da Guanabara, oferecendo uma visão global na qual o desenvolvimento da antiga cidade do Rio de Janeiro se integrava no planejamento da “região-município” (Figura 32).

Um dos problemas da Guanabara à época era o descompasso da legislação de zoneamento em vigor, o Decreto N. 6000 de 1937, que para além de ter perdido atualidade, vinha perdendo progressivamente a coerência na medida em que se aprovavam novos decretos que iam somando um número de exceções ao decreto original, criando considerável ambigüidade e confusão, tanto com relação à localização de usos como às densidades e alturas das edificações. A esse respeito, na memória do Plano se sublinhava a necessidade da atualização da lei e de fazer uma revisão radical no sentido de fazê-la concordar com o Plano e incorporar critérios modernos de planejamento.



A legislação proposta visava o controle da densidade e altura:

*“(...) é necessário atualizar a legislação de zoneamento existente (...) Isto permitirá o esboço de um novo código de zoneamento que incorpore tudo o que é válido da legislação anterior e faça as mudanças necessárias em áreas de zoneamento para concordar com o plano. (...) uma revisão mais radical do código de zoneamento deve ser feita, uma revisão que incorporará e adotará critérios modernos para exercer o controle da densidade, altura e volume.”*⁴⁵⁵

A reorganização da função “trabalhar” era primordial no Plano de desenvolvimento da Guanabara. Nessa questão se evidencia outro ponto de contato entre as idéias de Doxiadis e as doutrinas urbanísticas do CIAM, desenvolvidas a partir da assertiva corbusierana de que “a cidade é um instrumento de trabalho”⁴⁵⁶. Para tanto, a principal política do plano de zoneamento era a descentralização das funções geradoras de empregos, através do encorajamento do desenvolvimento industrial dentro da Guanabara.

A viabilidade econômica da Guanabara dependia, portanto, da capacidade de redistribuição de suas funções, em especial de promover uma reorganização e realocação das áreas industriais. O modo em que se encontravam distribuídas na cidade obstaculizava cada vez mais seu adequado desenvolvimento, motivo pelo qual o Rio perdia progressivamente seu papel dominante nesse setor da economia:

⁴⁵⁵ *Ibidem*, p. 181.

⁴⁵⁶ LE CORBUSIER. 2000., p. VII.

*“A distribuição atual da indústria na Guanabara segue o mesmo padrão de centralização que as outras funções geradoras de empregos o que agrava ainda mais os problemas de transporte no Rio. A gradual realocação das indústrias para novos locais, adequadamente servidos com água, eletricidade, esgotos, estradas, linhas férreas e facilidades portuárias e onde haja disponibilidade de terra barata para sua expansão deve ser um dos principais objetivos do Plano.”*⁴⁵⁷

A redistribuição das funções geradoras de emprego e da atividade industrial se estabelece a través de cinco políticas fundamentais que definem uma hierarquia balanceada dessa função: 1) provisão de terras para uso industrial na periferia do Estado, em especial o desenvolvimento de uma nova área industrial no extremo oeste do Estado reservada para a indústria pesada (próxima à Baía de Sepetiba), 2) localização de indústria não nociva na zona que corria de leste a oeste ao longo do limite norte do Estado, 3) localização de indústria leve e de serviços ao longo de boas artérias de transporte ao redor das comunidades urbanas classe VI, 4) localização das funções de negócios, administrativas e comerciais de ordem superior nas zonas centrais ao longo dos eixos de desenvolvimento norte-sul e leste-oeste, e 5) localizações de atividades administrativas, de negócios e comerciais de natureza local nos centros locais das 24 comunidades classe VI em que ficaria subdividido o Estado.

Através das políticas de reorganização da atividade industrial se esperava prover amplas oportunidades na indústria para a população de

⁴⁵⁷ CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES., 1965, p. IV.

Estado até o ano 2000. Esta proposta implicava na cooperação entre as autoridades estaduais e federais no projeto de desenvolvimento de aproximadamente 4380 hectares de terrenos industriais, com um custo previsto em aproximadamente 115 bilhões de cruzeiros.

Um ponto interessante da proposta neste aspecto é que define uma separação funcional menos rígida, na medida em que as áreas de emprego não se concentram num ponto, senão que se distribuem ao longo de todo o Estado respeitando uma categorização das atividades industriais para atender suas necessidades. Mas ao mesmo tempo, o modo como se distribuem permite eliminar a mistura de usos que vinha atrapalhando o desempenho da atividade industrial do Estado:

*“Um recente estudo sobre o uso de solos elaborado pela CEDUG nas 21 Regiões Administrativas do Estado da Guanabara (...) [mostra que] existe uma grande e razoavelmente indiscriminada mistura de usos que não conduz à promoção de um ambiente urbano de funcionamento adequado. Isto é particularmente verdadeiro na mistura dos usos residenciais e industriais na Zona Industrial, e nas muitas pequenas indústrias estabelecidas dentro de áreas residenciais.”*⁴⁵⁸

Nesse sentido, um ponto positivo do Plano reside na proposta de garantir uma boa relação trabalho – residência através da criação de novas áreas residenciais relacionadas às áreas de emprego, prevendo-se que essas áreas dariam a oportunidade de resolver algumas das necessidades habitacionais para os grupos de baixa renda em

⁴⁵⁸ *Ibidem*, p. 171.

localizações bem relacionadas com áreas de trabalho para a indústria ou outros empregos. As comunidades residenciais se localizariam entre as zonas principais de indústrias, negócios e recreação que correm ao longo de toda a extensão do Estado.

Outro ponto positivo a respeito da atividade industrial era o fomento da área industrial já em desenvolvimento em Sepetiba que criaria um ímpeto de expansão do Estado para o oeste. Por sua localização no eixo Rio-São Paulo ofereceria as condições de atração para a instalação de novas indústrias, pela oferta de terra barata, bem localizada em relação à população trabalhadora e servida por utilidades e transportes. O Plano também propunha a localização de um terminal marítimo e de instalações portuárias na Baía de Sepetiba para servir a área proposta para a localização da indústria pesada e também para servir como porto exclusivo para o manejo de mercadorias em grandes cargas. O porto do Rio estava cada vez mais incapacitado de manipulá-las, daí que se propunha a extensão do Porto do Rio e sua retenção para carregamentos gerais e para passageiros.

Outros dos objetivos do Plano de zoneamento era a criação de áreas recreativas suficientes dentro do Estado da Guanabara até o ano 2000 para satisfazer não apenas as necessidades dos habitantes, mas para encorajar o crescente afluxo de turistas vindos do resto do Brasil e de outros países da América do Sul. Nesse sentido, uma grande zona para recreação era prevista ao longo do litoral sul do Estado, estendendo-se

desde o assentamento na Baía de Sepetiba até a Zona Sul do Rio. Outra zona recreativa se previa ao longo do litoral da Baía de Guanabara desde o porto na Praça Mauá até o limite do Estado na direção norte, de modo que, esta área recreativa se localizará na área litorânea da zona central classe VIII de importância regional e nacional. Como espaços abertos verdes de natureza regional se reservavam também os maciços da Tijuca, de Pedra Branca e a Serra da Madureira, além dos pequenos morros e montanhas que conformam a paisagem do Estado.

Numa escala mais comunitária se definia um sistema completo de instalações desportivas e parques. Para a localização dos espaços abertos verdes se respeitaram especialmente as características físicas existentes e os lugares de beleza e interesse especial. Instalações desportivas e de jogos se deveriam localizar dentro das várias comunidades residenciais no momento da elaboração dos planos detalhados. Parques locais e grandes correspondentes a comunidades de 10.000 habitantes (classe IV: bairro) e de 50.000 habitantes (classe V: distrito) se localizaram somente no momento da elaboração dos planos detalhados dessas áreas. Localizações para parque maiores em comunidades classe VI deveriam ser selecionadas ao longo das zonas verdes previstas para funções especiais e institucionais interligando os centros locais das comunidades de classe VI. As necessidades totais em equipamentos recreativos e espaços públicos incluindo parques, playgrounds, campos de jogos, e outros tipos similares, chegam a

aproximadamente 2,950 hectares ou a um custo total de 890 bilhões de cruzeiros até o ano 2000. A proposta quanto ao sistema verde e de lazer apresenta como ponto positivo a valorização do litoral oceânico da cidade e da Baía da Guanabara; assim como também a análise e quantificação das necessidades e custos destes equipamentos em cada comunidade residencial, o que deixa de manifesto o caráter global da proposta e o interesse em colocar o foco no homem, no habitante e suas necessidades.

4.1.6. Comunidades funcionais hierarquizadas: a articulação entre a concepção por escalas e a concepção funcional

Apesar de que o estabelecimento de uma hierarquia de comunidades é o princípio urbanístico central da proposta, na escala urbana o Plano se caracteriza pela articulação entre a concepção por escalas e a concepção funcional, como até aqui tentamos demonstrar. No estabelecimento das metas gerais do Plano se coloca como meta prioritária estabelecer uma hierarquia de comunidades, mas se postula também a necessidade de localizar os usos de trabalho, residências e recreativos em uma relação funcional na área urbana como um todo. Nessa articulação, a concepção por escalas teria como objetivo primordial colocar a ênfase no homem, na humanização do espaço urbano fomentando um “sentido de lugar” mais amplo; ao tempo em que, a aplicação justaposta de princípios

funcionais visaria a busca de uma distribuição balanceada das funções, o que serviria de apoio à hierarquia de comunidades definida, ao garantir o desenvolvimento funcional de cada comunidade e do todo.

Os princípios funcionalistas ficam em evidência nas políticas urbanísticas indicadas por Doxiadis para garantir o desenvolvimento saudável da Guanabara, especialmente, a saber: a) encorajar uma relação balanceada entre áreas de trabalho, residência e recreação, b) prover espaço adequado para o crescimento das funções centrais e de negócios, c) prover um sistema de transporte adequado que sirva todas as funções básicas da cidade, d) prover espaço adequado e conveniente para o desenvolvimento industrial.⁴⁵⁹

As quatro categorias funcionais do CIAM (trabalhar, morar, lazer e circular) estão presentes na definição do objetivo principal do Plano que seria estabelecer uma estrutura urbana que oferecesse uma relação balanceada entre trabalho, residência e lazer. Isto seria feito através da criação de novos centros de trabalho e lazer nas áreas a serem urbanizadas futuramente, assim como através da gradual descentralização dos lugares de trabalho e lazer, de modo que estivessem mais relacionados às áreas de desenvolvimento residencial. Nessa direção, se propunha que as áreas de trabalho se localizassem dentro das comunidades em que o Estado foi subdividido, em

proximidade e relação apertada com as áreas residenciais; assim como a distribuição hierárquica das áreas verdes abertas e as instalações recreativas para servir à população de todo o Estado.

A nosso ver, há no Plano Doxiadis uma transgressão importante do funcionalismo do Movimento Moderno, especialmente no que diz respeito à aplicação do modelo de comunidades hierarquizadas, que trás como inovação a possibilidade de um “funcionalismo comunitário” ou um modelo de “comunidades funcionais hierarquizadas” no qual a concepção funcional e a concepção por escalas se complementam. De um lado, o meio para atingir uma distribuição balanceada das funções no Estado é a descentralização através de sua subdivisão em comunidades; do outro lado, a base do desenvolvimento adequado das comunidades é a distribuição balanceada das funções de trabalho, residência e lazer dentro delas, que leva a uma consolidação das comunidades e a uma eficiência das funções circulatórias ao diminuir as necessidades de deslocamento diário. Uma segunda transgressão importante é a proposta de uma nova função, as “funções centrais” que implicam numa aplicação não ortodoxa da idéia da cidade funcional, na qual se evidencia que Doxiadis assume elementos que caracterizaram o CIAM do segundo pós-guerra, particularmente, as discussões a respeito do coração da cidade, como se analisa a seguir.

⁴⁵⁹ *Ibidem*, p.. 258.

4.2. Zonas de funções centrais: um novo padrão de centralidades para o Estado da Guanabara.

Como foi mencionado no capítulo 1, outra das “discussões transgressoras” que caracterizaram as críticas ao CIAM foi a discussão iniciada com o tema do “*core*” ou do “*heart of the city*” (ver 1.4.2). Este tema caracterizou-se pelo debate entre aqueles que defendiam o núcleo como o “centro cívico”, elemento central da cidade moderna, e os membros da nova geração que entendiam o “núcleo” como o lugar que constrói o sentido de comunidade, colocando o foco no “sistema de centros”, os centros comunitários, os espaços públicos, lugares onde se condensam as relações humanas. Essa discussão caracterizou-se também entendimento de que os espaços públicos são produzidos historicamente e, portanto, pela necessidade de valorização da história e dos significados e memórias a eles associados.

No Plano Doxiadis, as funções são classificadas em quatro categorias principais: a) funções centrais, incluindo negócios, instituições, comércio, administração e usos residenciais de áreas centrais; b) Centros de trabalho; c) funções residenciais e d) áreas recreativas e espaços verdes abertos. As três últimas fazem alusão direta às quatro categorias da cidade funcional do CIAM. Porém, a proposta, tanto na teoria da Ekistics como no Plano, de uma nova função que chama de “funções centrais” e “zonas de funções centrais” representa outra

transgressão importante com relação ao CIAM. O “princípio das zonas de funções centrais, oposto a uma área central localizada”⁴⁶⁰, entende o núcleo não como um centro ou uma grande praça cívica, mas como uma zona que é o coração da cidade, da qual depende o rearranjo dos usos e o crescimento adequado das cidades, assim como a estruturação da hierarquia entre as comunidades:

*“As funções centrais são o coração da vida da cidade e a não ser que elas possam crescer como requerido, criam um círculo vicioso de problemas que afetam todo o crescimento da cidade.”*⁴⁶¹

Nessas zonas seria permitida a localização de todos os usos das áreas centrais como negócios, comércio, shopping, administradoras, usos cívicos e institucionais, e acomodações residenciais de áreas centrais. Trata-se do entendimento do núcleo como aquela área que concentra várias das principais funções da cidade, sem por isso negar a idéia das praças cívicas. Apesar de não haver no Plano nenhum projeto detalhado de uma praça cívica, a idéia de um sistema hierárquico de praças está presente no que se denomina de “nodos de funções de áreas centrais”. Esse conceito dava razão à idéia de centro dominante, centros menores de vários tamanhos e áreas de serviços, e a uma diferenciação das artérias de transporte que os servem:

“(…) Nodos de funções de áreas centrais muito densas ao longo dessas Zonas irão prover a acentuação local que é necessária por esses usos.

⁴⁶⁰ *Ibidem*, p. 189.

⁴⁶¹ *Ibidem*, p. 1879

*(...) Nesses casos os centros menores irão servir as necessidades mais locais da população que estará residindo dentro da Zona de ordem superior. Nodos grandes de concentrações mais intensas de usos de áreas centrais devem ocorrer em pontos vantajosos dessas Zonas e devem se estruturar hierarquicamente de modo que sirvam adequadamente as necessidades da população do Estado...”*⁴⁶²

Este princípio se aplica no Plano para a Guanabara onde, como já foi mencionado, se definiam “zonas de funções centrais” ao longo dos eixos de desenvolvimento norte-sul e leste-oeste que seriam os centros de gravidade das principais atividades e funções das comunidades maiores e do Estado como um todo.

4.2.1. Zonas de funções centrais classe VIII e classe VII

Nos anos 1960 a cidade do Rio de Janeiro já estava chegando a uma situação em que o centro da cidade não funcionava mais adequadamente. Apesar da abertura de novas avenidas e do túnel Santa Bárbara que desviavam um volume importante do trânsito que antes tinha que passar pelo centro para poder chegar à zona sul, a centro ainda concentrava a maior parte dos empregos, gerando um grande número de deslocamentos diários. O aumento dos gabaritos dos edifícios comerciais e de negócios pressionava ainda ms as redes que serviam essa parte da cidade, tanto do sistema viário e de transportes, como as elétricas, telefônicas, de água e esgotos (Figuras 33 e 34).



Figura 33. Esquerda: Avenida Nilo Peçanha anos 1960. Direita: Rua Uruguaiana no centro do Rio (1957).Fonte: <http://fotolog.terra.com.br/sdorio> (11/04/2008)



Figura 34. Esquerda: Cinelândia, década de 1940. Direita: Praça Pio X, Avenida Presidente Vargas no centro do Rio (1953). Fonte: <http://fotolog.terra.com.br/sdorio> (11/04/2008)

⁴⁶² *Ibidem.*, p. 189.

A expansão da área central se apresentava como uma necessidade iminente, não apenas pelo aumento das pressões de trânsito e de densidade que experimentava, senão também pelas características geográficas e históricas da formação do centro da cidade, que se desenvolveu na área delimitada pelos quatro morros de Castelo, Santo Antônio, São Bento e Conceição. A abertura da Avenida Presidente Vargas (Figura 34 à direita) tinha criado as condições para a expansão do Distrito Central de Negócios na direção oeste a ambos os lados da Avenida. Mas devido ao que o centro tinha sido progressivamente engolfado pela cidade, a extensão de funções importantes como as instalações portuárias, governamentais e administrativas apresentavam problemas, pois se encontravam entravadas e sufocadas.

A construção de Brasília se apresentava para muitos como a possibilidade de um melhor desempenho dessas atividades, devido, em grande parte, ao fato de que no Rio de Janeiro, a representação da cidade como sede do poder perdia espaço frente à representação da cidade relacionada aos crescentes e prementes problemas urbanos que comprometiam seu funcionamento e progresso. Essa crise de funcionamento e de representatividade tinha tornando o Rio dos anos 1950 num “mundo de Kafka”, como cunha o escritor Manuel Bandeira em seu poema de 50 anos atrás:

*MUNDO DE KAFKA*⁴⁶³

(...)

Esperemos que em Brasília, onde, segundo o poeta Augusto Frederico Schmidt, o Presidente Kubitschek está fundando, como Enéias, uma nova Roma, as coisas se passem de maneira diferente do que neste mundo de Kafka que é atualmente esta inabitável cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro.

(14/4/1957)

A extrema centralização das funções no centro da cidade foi a principal crítica apontada no Plano à estrutura urbana existente à época, sobretudo porque levavam ao colapso do sistema de circulações que serviam essa parte da cidade, que sofria pressões cada vez mais fortes decorrentes do aumento do número de carros privados. Apesar de que o crescimento da zona sul após a Segunda Guerra Mundial deslocou do centro grande parte das atividades de serviço, comércio de luxo e diversão; não deu lugar a que se processasse uma descentralização das principais fontes de emprego da classe média carioca⁴⁶⁴. Nesse sentido, o Plano estabelecia a necessidade da criação de vários tipos de espaços centrais na Guanabara, a saber, para funções de importância de alcance nacional, metropolitanas, e do governo do Estado, assim como para o crescimento dos negócios locais e de outras funções vizinhas de uma natureza central. Para atender essas necessidades se propunham a criação de duas zonas de funções centrais de ordem superior,

⁴⁶³ BANDEIRA, M., 1977, p. 516. (14/4/1957).

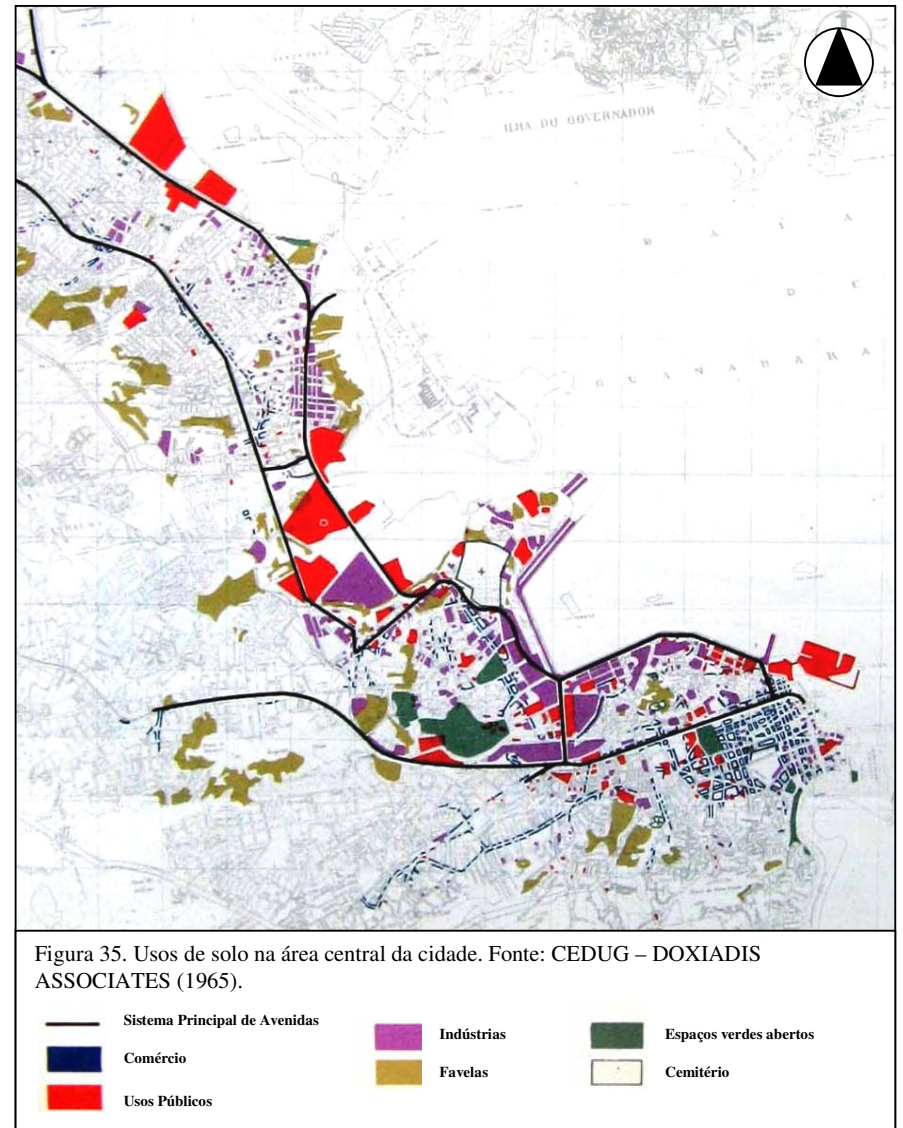
⁴⁶⁴ ABREU, M.de A., 1987, p. 130.

relacionadas aos eixos de desenvolvimento norte-sul e leste-oeste, mencionados com anterioridade, que deviam ser implementados através de uma organização ou empresa semi-pública.

4.2.1.1. Zona de funções centrais classe VIII

A Zona Central do eixo norte-sul abrigaria a expansão de funções centrais de classe VIII (correspondentes à proposta na escala regional e metropolitana) tinha como intuito servir para a expansão de funções de natureza Federal, Estadual e privadas que satisfizessem as necessidades da Guanabara e da área metropolitana. Essas funções tinham caracterizado historicamente a área central da cidade, mas se encontravam engolfadas (Figura 35). Essa zona se estenderia a oeste do existente C.B.D. do Rio de Janeiro, na direção do Mangue e de São Cristóvão e a partir daí se desenvolveria ao leste da existente Avenida Brasil ao longo da Baía da Guanabara, até do limite norte do Estado.

De modo resumido, o desenvolvimento da proposta para a zona de funções centrais de classe VIII previa a realização de quatro tipos de operações específicas: 1) ganho de terrenos via aterro da Baía, 2) definição de um sistema de transporte e circulação adequado, 3) reserva de terrenos para parques e espaços recreativos, 4) elaboração de projetos de renovação urbana que permitissem a remoção das favelas e a renovação dos bairros de Mangue e São Cristóvão (Figura 36).



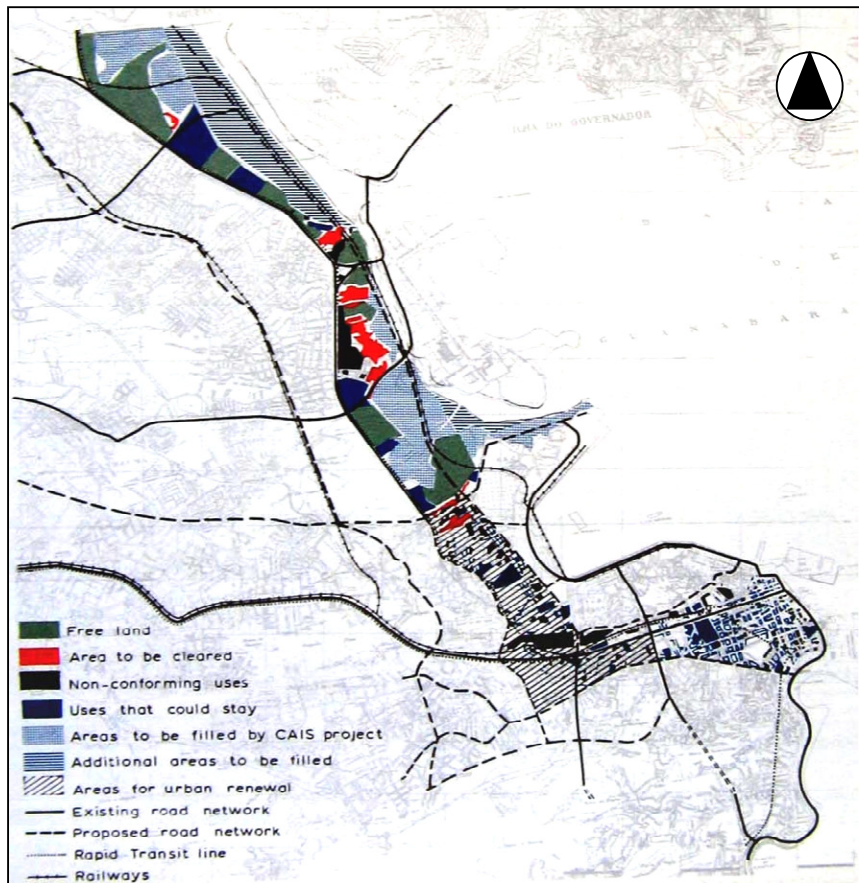


Figura 36 (a). Ações de renovação urbana na zona de funções centrais classe VIII. Fonte: CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES (1965).

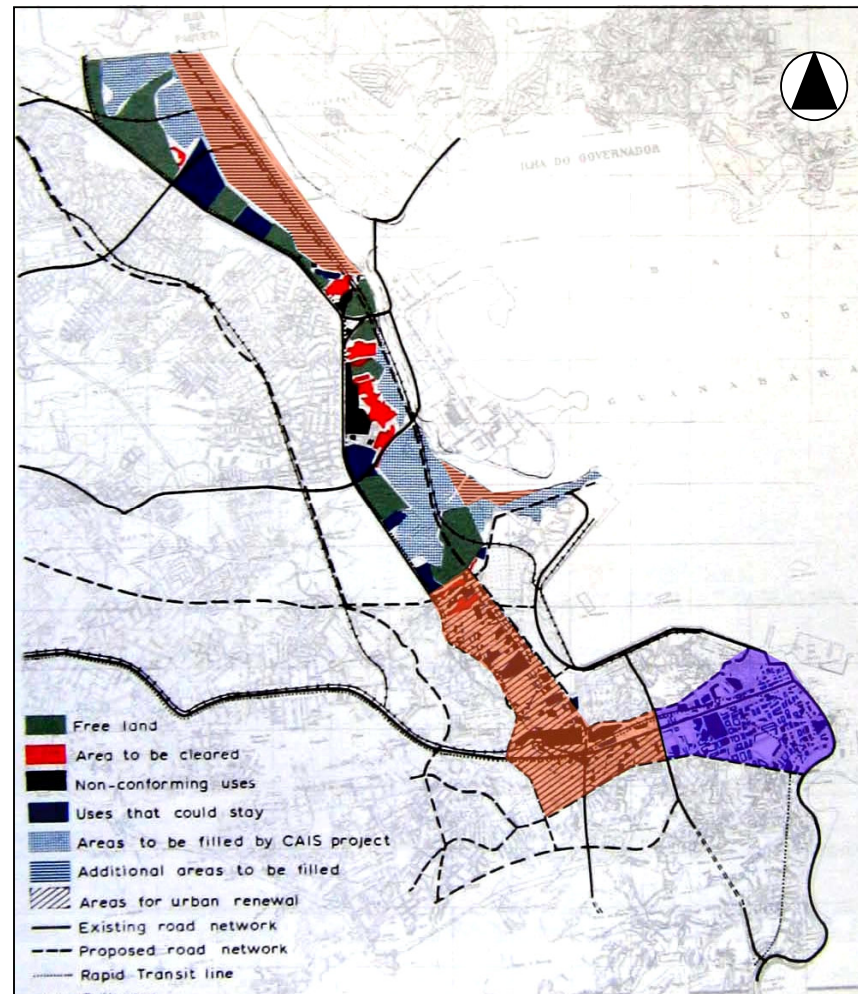
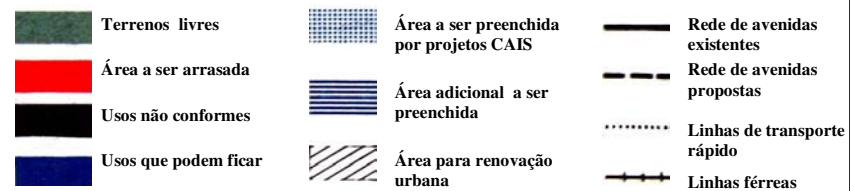


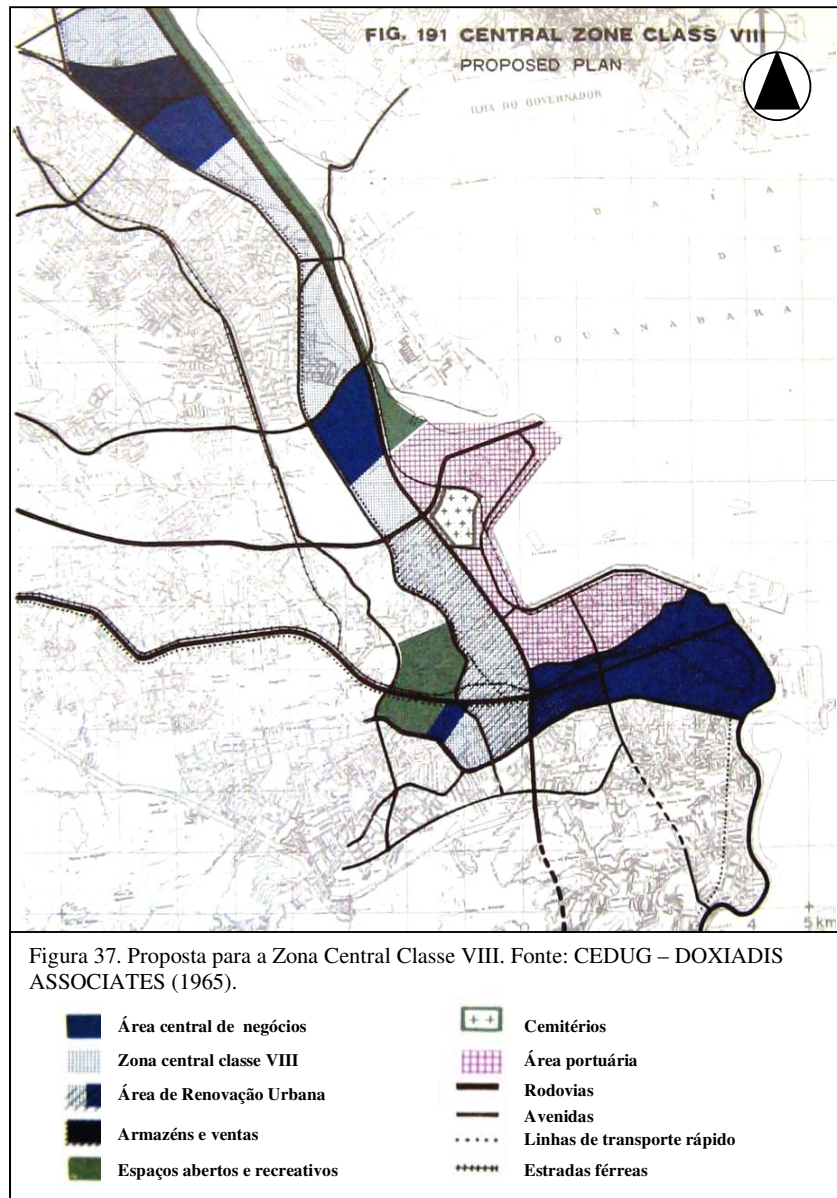
Figura 36 (b). Nesse esquema se ressaltam na mancha azul, a área do C.B.D. do Rio onde poderiam permanecer os usos existentes, e em laranja, as áreas onde deveriam ser realizadas ações de renovação urbana. Chama-se a atenção para a inclusão dos bairros do Mangue e São Cristóvão nessa última estratégia. Fonte: Esquema da autora feito sobre original de CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES (1965).

A implementação da proposta requereria um terreno adicional de aproximadamente 930 hectares que deveriam ser ganhos da Baía da Guanabara com um custo das operações de aterro de aproximadamente 200 bilhões de cruzeiros, sendo que a implementação de metade dessa obra deveria estar concluída nos primeiros 5 anos, isto é, em 1970. Para além da Avenida Brasil existente, se propunha a abertura do que seria a principal artéria do eixo norte-sul, a Avenida Guanabara – num traçado similar ao que é hoje a Linha Vermelha –, ligando o C.B.D. do Rio a Belo Horizonte e Brasília, isto é, a Belacap à Novacap. Para garantir a rapidez dos deslocamentos se propunha também uma linha de transportes rápidos ao longo da Avenida Brasil.

Desenvolvendo-se ao longo do litoral da Baía da Guanabara, se previa a construção de uma faixa de parques, praias e espaços recreativos, repetindo, portanto, o mesmo tema de parques e praias que se estendiam do centro da cidade à Zona Sul. Através da elaboração de projetos de renovação urbana, as favelas na zona central e ao norte de São Cristóvão deveriam ser removidas prevendo a realocação dessas populações nos complexos residenciais definidos pelo Plano, assim como também seriam removidos gradualmente os usos industriais não compatíveis com as funções definidas. A mesma metodologia seria aplicada nos bairros degradados de Mangue e São Cristóvão onde se deveria priorizar o estabelecimento de sistemas de circulação eficientes e uma lei de usos de solos compatível com o Plano.

Como resultado dessas quatro operações se desenha uma proposta para a zona de funções centrais de classe VIII (Figura 37) que tinha como ponto positivo a criação das condições necessárias para a expansão do C.B.D. do Rio. A zona ocuparia o bairro do Mangue, assim como a expansão da área portuária, cujas estruturas do início do século XX não permitiam um funcionamento adequado e punham um obstáculo ao crescimento econômico da Guanabara. A criação de um cinturão ou costanera verde ao longo da Baía também era um ponto positivo do Plano que permitiria o uso e desfrute do litoral para as populações da zona norte da cidade, além de que fomentaria a recuperação e valorização paisagística dessa parte da Baía da Guanabara. O ponto mais polêmico e radical seriam as operações de renovação urbana tanto para o Mangue e São Cristóvão quanto para as favelas, particularmente no que concerne ao custo social das ações derruba-barracos e derruba-cortiços e o custo real das expropriações necessárias para remover os usos incompatíveis com o Plano.

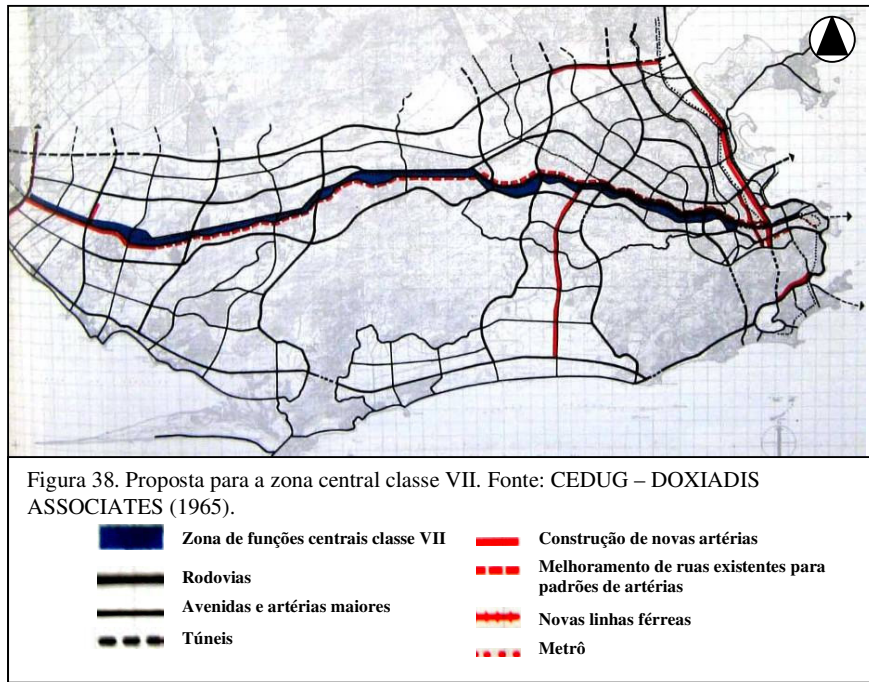
Prevista para funcionar como continuação do C.B.D. existente no centro do Rio, a provisão dessa zona com espaço para o desenvolvimento de funções centrais de ordem superior representava uma tentativa de assegurar que a Guanabara continuasse a desempenhar um papel dominante em assuntos metropolitanos e regionais e proveria uma localização primordial para as funções centrais que não conseguiam espaço no distrito central de negócios existente.



4.2.1.2. Zona de funções centrais classe VII

A segunda zona central estaria reservada para a expansão de funções centrais de importância estadual, ou seja, de classe VII, (correspondente à proposta na escala do Estado da Guanabara) e também estaria ligada ao C.B.D. do Rio. Começaria no Distrito Central de Negócios do Rio estendendo-se ao longo da linha da Estrada Férrea Central do Brasil e através das comunidades de Méier, Engenho Novo, Madureira, Bangú, Campo Grande até Sepetiba no extremo oeste do Estado. Acompanhando, portanto, a espinha dorsal ao longo da qual se daria o desenvolvimento urbano internamente na Guanabara. Ali se localizariam as principais funções cívicas, administrativas do Estado, usos institucionais, de negócios e comerciais, parques e espaços recreativos, assim como áreas residenciais de alta densidade. Este eixo serviria comunidades em crescimento a ambos os seus lados e por ser o espinhaço do desenvolvimento urbano, é nessa zona central que se propõe a localização de um novo nodo ou centro (Figura 38).

Um ponto importante da proposta para esta zona seria a criação de um novo centro de negócios para o Estado. Para além do existente C.B.D. no centro do Rio, o eixo leste-oeste concentraria outro ponto focal de desenvolvimento urbano que seria um novo C.B.D. Teria como objetivo primordial servir a parte oeste da Guanabara e seria localizado nas proximidades de Santa Cruz, onde se previa também a localização de uma nova universidade e um novo aeroporto civil.



Outras políticas urbanísticas importantes para esta zona seriam a reserva de terrenos ao longo da área construída para a localização das funções cívicas, administrativas, comerciais e culturais do Estado e das comunidades servidas, assim como para a construção de comunidades residenciais de trabalhadores. Preferencialmente, isto não deveria ser feito na base de onerosas compras e expropriações, mas através do fomento da transformação gradual de usos para aqueles desejados através de um zoneamento que proibisse os usos não compatíveis.

A construção de bons sistemas de transporte (auto-estradas e metrô até Santa Cruz usando as linhas da EFCB) era outro pilar fundamental da proposta para esse extenso eixo lineal que atravessaria o Estado. Mas, a proposta mais radical nesta zona era a criação de centros multi-níveis (multi-storied centers), em pontos estratégicos da zona e sobre as linhas do metrô e da auto-estrada principal que se propunham ao longo do eixo da EFCB. Estes complexos poderiam estender-se na área construída do Estado desde o C.B.D. no centro da cidade até Madureira, porém não em toda a extensão, senão em pontos que esse tipo de instalação fosse necessária e desejada. Seria uma “zona central elevada” que evitaria as onerosas expropriações, sobretudo, na parte construída da zona central classe VII. Esse complexo multi-níveis seria construído sobre as linhas do metrô e poderia incluir praças de pedestres, lojas, comércio, atividades culturais e recreativas, estacionamentos e ruas embaixo dele. (Figura 39).

Em conclusão, estes dois eixos ou zonas de funções centrais seriam um dos principais centros geradores de emprego do Estado. Isto era um ponto positivo do Plano, considerando que se desenvolviam ao longo das comunidades residenciais onde se localizava o maior volume de trabalhadores da cidade, o que permitiria descongestionar o centro da cidade que se encontrava já sufocado pelas pressões do trânsito.

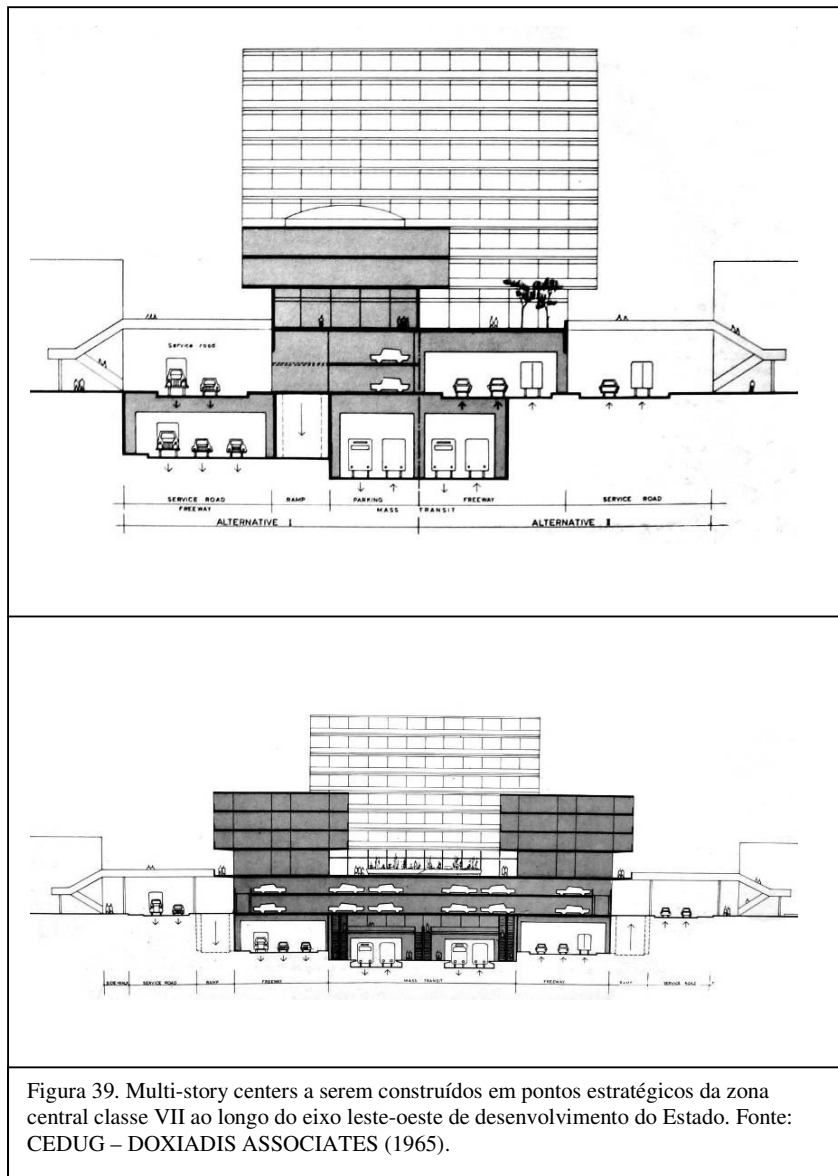


Figura 39. Multi-story centers a serem construídos em pontos estratégicos da zona central classe VII ao longo do eixo leste-oeste de desenvolvimento do Estado. Fonte: CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES (1965).

A zona central classe VIII ao longo do litoral da costa oeste da Baía da Guanabara cobriria uma área de 1.808 hectares e uma população de 416.000 habitantes até o ano 2000 e se previa que ali se desenvolvessem áreas residenciais especiais de alta densidade, assim como também que aproximadamente 870.000 pessoas encontrariam empregos. A zona de funções centrais classe VII ao longo do eixo leste-oeste cobriria uma área de 3.067 hectares, abrigaria segundo estimado, empregos para 1.105.000 habitantes, e até o ano 2000 albergaria uma população de 604.000 habitantes. (261, 265) Por sua importância no Plano de desenvolvimento da Guanabara, como um todo, a implementação dos projetos para o desenvolvimento destas zonas centrais constava do Plano para os primeiros cinco anos

O sistema de zonas centrais estabelecido no Plano levaria a uma reestruturação do sistema de centralidades do Rio de Janeiro. Os principais espaços públicos que até então estabeleciam o sistema de centralidades da cidade tinha se concentrado no centro da cidade, historicamente. Nos tempos da colônia, desde a fundação da cidade no morro de Castelo até 1821, a área entorno da Praça XV foi o foco de irradiação das principais funções políticas, administrativas e econômicas. Durante a império, entre 1821 e 1889, a área entorno do Campo de Sant’Ana começou a abrigar as novas funções representativas da nova estrutura administrativa. Na República, a partir de 1889, a Praça Marechal Floriano na área da Cinelândia, passou a ser

o espaço público representativo das estruturas funcionais e da centralidade do governo do Brasil. A essa localização se somava o Palácio de Catete, lugar onde vários Presidentes exerceram sua função na primeira metade do século XX. Ao longo desses anos a prefeitura da cidade ocupou o generoso espaço do Palácio das Laranjeiras, no bairro das Laranjeiras vizinho do Catete e, portanto, próximo ao Palácio de Catete. O Palácio das Laranjeiras, hoje conhecido como Palácio Guanabara, que passou a ser a sede do governo do Estado onde Carlos Lacerda exerceu sua função como primeiro governador da Guanabara. Portanto, as estruturas da centralidade tanto de nível federal como municipal e estadual ocuparam tradicionalmente a área central da cidade, estabelecendo uma policentralidade identificada com os diferentes períodos históricos do Brasil – Praça XV (colônia), Quinta da Boa Vista (Império), Campo de Sant’Ana (República Velha). Praça Marechal Floriano (a partir dos anos 1920).

Dessa forma, a proposta das duas zonas de funções centrais de ordem superior ao longo dos eixos norte-sul e leste-oeste introduzia uma nova perspectiva que tinha como principal contribuição descentralizar e liberar as funções centrais do centro delimitado pelos quatro morros históricos, permitindo uma futura expansão dessas funções, e da cidade. Permitiria também estabelecer uma base que favorecia que outras comunidades urbanas menores se estruturassem ao redor e ao longo desses importantes “núcleos lineais”. Somava-se a isto a criação de um

novo C.B.D. que iria a descentralizar e permitir a expansão das funções de negócios que também se encontravam obstruídas no centro do Rio de Janeiro, antecipando o futuro desenvolvimento ao oeste da cidade.

O ponto mais interessante a respeito desta nova “função central” como aplicada no Plano para a Guanabara é que se desenvolveriam na forma de zonas lineais, o que também trás uma mudança na própria idéia de “core” ou núcleo como discutida pelo CIAM. Como já foi apontando, nas discussões do CIAM da segunda pós-guerra o tema dos núcleos ou “cores” levou a opiniões polarizadas entre a geração velha que defendia a idéia do grande núcleo cívico (desenvolvida por Le Corbusier em Chandigarh, 1956) e o interesse dos mais jovens pelos centros comunitários e os espaços públicos como geradores das relações interpessoais e sociais. Porém, na teoria e no Plano para a Guanabara elaborados por Doxiadis, esta discussão ganha novos matizes. Ao se apresentar a proposta de estabelecer um sistema de zonas lineais, que estabeleceriam uma sorte de “linear cores” ou “strip cores”, se levava à escala urbana a idéia da cidade lineal aplicada na distribuição das atividades produtivas proposta por Le Corbusier nos Três Estabelecimentos Humanos – que tem antecedentes nas propostas dos desurbanistas soviéticos dos 1920.

Esta idéia introduz, a nosso ver, a possibilidade de uma nova abordagem que permitiria passar de um modelo baseado na concentração no centro da cidade, numa área central localizada, e no

crescimento controlado; a um novo modelo urbanístico baseado na “descentralização funcional” e no crescimento contínuo. A partir da mudança introduzida nas estruturas da centralidade e na organização comunitária se chegaria progressivamente a um padrão hierarquizado que tem como objetivo central descentralizar e garantir a liberdade de expansão das funções centrais e dos conjuntos urbanos, prevendo as perspectivas da megalópole e da Ecumenópole antecipada por Doxiadis; essa é, para nós, a contribuição mais peculiar de Doxiadis.

4.2.2. Urban Renewal nas áreas centrais: Copacabana e Mangue

Enquanto centros locais importantes, as comunidades de Copacabana, na zona sul da cidade, e de Mangue no centro do Rio, foram analisadas na micro-escala como representantes de dois extremos na série de problemas que enfrentava o Estado da Guanabara. Copacabana com os problemas de uma grande comunidade, e Mangue com os problemas de uma das áreas antigas e degradadas que existiam ao redor do Distrito Central de Negócios. Um aspecto em comum que caracteriza as propostas para estes bairros é o recurso às idéias e métodos de uma das tendências que caracterizava o planejamento urbano que vinha sendo praticado em várias cidades européias norte-americanas, como em Nova York nos tempos de Robert Moses: o “*urban renewal*” ou a renovação urbana.

Como foi analisado no capítulo 1, Peter Hall identifica o *urban renewal* enquanto prática do planejamento urbano que tem raízes no CIAM, pois se caracterizou em geral por um tipo de planejamento derruba-cortiços ou arrasa-quarteirão e pela construção de conjuntos habitacionais para pessoas de baixa renda, que segundo o autor, se inspirava em princípios e idéias do CIAM como a tabula-rasa e a Unidade Habitacional corbusierana.

A importância das propostas de renovação urbana de Copacabana e Mangue residem em que elas resumem ou exemplificam os problemas e o tipo de solução, a partir das idéias e práticas da renovação urbana, para a intervenção em áreas construídas e consolidadas da cidade que precisavam ser rejuvenescidas ou curadas, daí que aconselhava a realização de programas de renovação urbana de longo-prazo:

*“A renovação urbana deve ser empreendida como ferramenta para o melhoramento de partes velhas e degradadas da cidade [do Rio de Janeiro]. Um programa global de renovação urbana de longo-prazo deve ser estabelecido possivelmente sob o controle de uma autoridade separada mas em qualquer caso bem coordenado com o Plano Diretor. Devem ser estabelecidos padrões e critérios para a definição das áreas degradadas e uma legislação adequada.”*⁴⁶⁵

O problema da degradação urbana se identificava com os processos ocorridos em todas as épocas, em cidades que tem estado sujeitas às leis da idade, decadência e obsolescência causadas pelo tempo e a mudança,

⁴⁶⁵ CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES., 1965, p. V.

em conseqüência dos quais os tecidos da forma urbana tornam-se velhos ou obsoletos e tem que ser curados ou rejuvenescidos. No entanto, sublinhava-se que a degradação como fenômeno tinha vindo para o primeiro plano apenas recentemente, fazendo referência aos processos de renovação e reorganização das cidades existentes que ganharam maior relevância no segundo pós-guerra

Outro aspecto que deixa em evidência pontos de contato com a experiência do *urban renewal* como vinha sendo praticada nos Estados Unidos é a proposta de Doxiadis de criar mecanismos que viabilizassem a implementação das obras, semelhantes aos usados em várias cidades norte-americanas. A concessão de incentivos fiscais e de sistemas de financiamento e, sobretudo, a criação de uma agência ou órgão semi-público, todos visando o incentivo dos investimentos da iniciativa privada e a aprovação de empréstimos de internacionais:

*“Um corpo similar [semi-público] tem sido criado para o projeto do Aterro agora em sua fase final de conclusão. No entanto, nenhum Serviço Estadual ou Agência de Planejamento tem tomado a renovação urbana, esta área do planejamento de importância vital para o crescimento urbano, sob suas asas.” (...) “Esquemas de financiamento devem ser desenvolvidos para (...) o encorajamento dos investimentos da iniciativa privada... (...) Esses empréstimos de desenvolvimento devem ser explorados com organizações internacionais como o Interamerican Development Bank e o International Bank for Reconstruction and Development, o European International Bank e o Development Loan Fund dos Estados Unidos.”*⁴⁶⁶

⁴⁶⁶ *Ibidem.*, p. 171.181.

4.2.2.1. Copacabana

Na primeira metade do século XX Copacabana se tornou um dos principais centros do Rio de Janeiro, abrigando atividades comerciais, culturais e de entretenimento, incluindo hotéis de luxo – o glamoroso hotel “Copacabana Palace” (Figura 40) –, teatros, cinemas, clubes noturnos e suas famosas praias. Mas, paralelamente experimentou um forte processo de crescimento populacional de um acréscimo de 86% na década de 1950⁴⁶⁷, que continuou na década seguinte, passando de 185.650 habitantes em 1960 para um estimado de 242.000 em 1965.

Chegava aos anos 1960 ostentando uma superlotação de sua estrutura com densidades de usos residenciais muito altas, assim como uma concentração de usos comerciais, recreativos e de entretenimento que serviam não apenas o bairro, mas toda a cidade. O aumento da densidade e da verticalização vinha acompanhado de uma diminuição do número de metros quadrados de área residencial por habitante, levando a uma explosiva superlotação, e à quase total transformação das casas com jardins e pátios da ocupação original em altos prédios de apartamentos que erigiram uma cortina frente à famosa praia (Figura 41).

⁴⁶⁷ ABREU, M. de A., 1987, p. 126.



Figura 40 (Esq.). Rainha do Centenário no Copacabana Palace (1964) Figura 41 (Dir.). Ressaca em Copacabana (1963). Fonte: <http://fotolog.terra.com.br/sdorio> (11/04/2008)

Na comunidade do Posto 3 que abrigava o centro comercial, estimava-se em 1965 uma densidade bruta de 464 habitantes por hectare, e densidade neta (áreas construídas menos ruas e estacionamentos) de 931 habitantes por hectare⁴⁶⁸. O aumento de densidade e o *boom* imobiliário vivenciado em Copacabana nesses anos foi facilitado a partir de 1946 quando a Prefeitura Municipal liberou o gabarito dos prédios para 8/10/12 andares conforme a localização⁴⁶⁹, o que intensificou a verticalização resultado da substituição das casas originais do bairro pelos edifícios de apartamentos de vários andares.

⁴⁶⁸ CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES, 1965, p. 301.

⁴⁶⁹ ABREU, M. de A., 1987, p. 126.

Como resultado das obsolescências da lei em vigor também se favoreceu o surgimento dos apartamentos conjugados e sala-quarto, uma vez que apesar de que existia lei federal determinando o que uma casa ou apartamento deveria ter, a mesma não previa áreas nem formas⁴⁷⁰.

Como resultado disso já se evidenciava na primeira metade da década de 1960 as pressões e sobrecargas nas redes urbanas do bairro. Especialmente a malha viária se encontrava sobrecarregada já naquela época, pois por ali passavam não apenas os moradores do bairro, mas também aqueles que vinham para usar funções oferecidas em Copacabana, assim como também aqueles que vindos de Leblon e Ipanema atravessavam o bairro para deslocar-se na direção do centro. Aos problemas do trânsito somavam-se outros problemas como o abastecimento de água e eletricidade, o inadequado número de escolas públicas locais e pequenos espaços abertos e seguros para as crianças e os idosos. A questão da alta densidade estava na base de todos os demais problemas urbanos vivenciados no bairro, chegando a um ponto em que se estava “(...) criando um ambiente urbano que pode tornar-se opressivo para seus habitantes.”⁴⁷¹

O poeta Rubem Braga em sua obra “Ai de ti, Copacabana”, de 1958, já augurava a futura opressividade social e urbana, denunciando a

⁴⁷⁰ *Ibidem*, p. 129.

⁴⁷¹ CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES., 1965., p. 182.

progressiva verticalização da orla do bairro no final dos anos 1950, a especulação urbana e a presença das favelas nos seus morros:

*AI DE TI, COPACABANA!*⁴⁷²

(...)

2. *Ai de ti, Copacabana, porque a ti chamaram Princesa do Mar, e cingiram tua fronte com uma coroa de mentiras; e deste risadas ébrias e vãs no seio da noite. (...)*

5. *Grandes são teus edifícios de cimento e eles se postam diante do mar qual alta muralha desafiando o mar; mas eles se abaterão.*

6. *E os escuros peixes nadarão nas tuas ruas e a vasa fétida das marés cobrirá tua face; e o setentrão lançará as ondas sobre ti num refovear de espumas qual um bando de carneiros em pânico, até morder a aba de teus morros; e todas as muralhas ruirão.*

7. *E os polvos habitarão os teus porões e as negras jamantas as tuas lojas de decorações; e os meros se entocarão em tuas galerias, desde Menescal até Alaska.*

8. *Então quem especulará sobre o metro quadrado de teu terreno? Pois na verdade não haverá terreno algum. (...)*

16. *Antes de te perder eu agravarei a tua demência – ai te ti, Copacabana! Os gentios de teus morros descerão uivando sobre ti, e os canhões de teu próprio Forte se voltarão contra teu corpo, e troarão; mas a água salgada levará milênios para lavar os teus pecados de um só verão. (...)*

19. *Pois foi grande a tua vaidade, Copacabana, e fundas foram tuas mazelas; já se incendiou o Vogue, e não viste sinal, e já mandei tragar as areias do Leme e ainda não vês sinal. Pois o fogo e a água te consumirão. (...)*

Janeiro, 1958

As carências e obsolescências da legislação urbanística da época deixavam o caminho aberto para a especulação urbana e os desmandos das incorporadoras imobiliárias. Estas foram os principais agentes ou

⁴⁷² BRAGA, R. 1983, p. 221-222.

atores que protagonizaram a progressiva demolição das antigas e belas casas com jardins e pátios arborizados para a construção de edifícios de apartamentos com altas densidades habitacionais, como testemunha novamente o poeta Rubem Braga em 1958:

*HOMENAGEM AO SR. BEZERRA*⁴⁷³

“O incorporador é um Sr. Bezerra. (...) A idéia fundamental do Sr. Bezerra parece ter sido esta: tirar a minha vista do mar. Imagino que o Sr. Bezerra seja meu leitor e notou que muitas vezes começo minhas crônicas falando do mar que vejo de minha varanda; (...) Imaginou então construir um edifício bastante largo e alto para me tapar a paisagem e o assunto. Deve ter gasto um bom dinheiro para prestar esse serviço às letras nacionais, pois na esquina da praia havia uma sólida casa revestida de pedras e rodeada de um parque. Uma grande equipe de trabalhadores desmantelou a casa e cortou as árvores, inclusive um belo pé de magnólia e um casal de pinheiros que há muitos anos faziam parte de minha paisagem. Sim, era alguma coisa minha que eles estavam derrubando – mas o advogado me disse que a lei não reconhece esse direito de propriedade visual e sentimental. (...)”

Copacabana mudava profundamente para um padrão que associava a modernidade aos edifícios de apartamentos. A cidade de cima crescia, mas a cidade das infra-estruturas não acompanhava esse crescimento, levando a uma crise das redes pública e de transportes, a um embate entre homem e carros, como lembra Manuel Bandeira:

⁴⁷³ *Ibidem*, p. 222-223, Maio de 1958.

*DIÁRIO DE BORDO*⁴⁷⁴

“19 DE JULHO – (...) ao sentir o navio mover-se, não resisti ao desejo de ver mais uma vez o grande espetáculo que é a futura ex-Capital do Brasil vista de um transatlântico que vai transpor a barra. (...) Depois, como despedida, Copacabana. Cidade de minha vida desde os dez anos. Dos meus sofrimentos. Mas também das minhas fortes alegrias. Cidade tornada tão incomoda, tão suja, tão perigosa. Sem água, sem trânsito decente. (...)”

Um primeiro ponto positivo da proposta para o bairro de Copacabana no Plano Doxiadis foi o reconhecimento das forças que historicamente tinham determinado seu desenvolvimento e a assimilação das comunidades em que o bairro era dividido e culturalmente apreendido pelos cariocas, associada aos seis postos de salva-vidas em que se encontrava dividida a orla e incluindo também o bairro Peixoto.⁴⁷⁵ Se defendia a recuperação da identidade característica de cada uma dessas sete partes em que se dividia o bairro, que vinha sendo progressivamente perdida como resultado do rápido crescimento e adensamento.

A porção do bairro na altura do Posto 3 se definia pela atmosfera do centro comercial de importância para toda a cidade, que tinha ganhado impulso com a abertura do túnel Alaor Prata em 1895. Posteriormente, a abertura do túnel de Leme animou o desenvolvimento do Leme (Posto

1) e Lido (Posto 2), que se acelerou com o arrasamento em 1922 de uma parte do morro que os separava, e a identidade dessas partes do bairro estava associada ao caráter residencial e à delimitação imposta pelos morros. O bairro do Posto 6 tinha se desenvolvido em estreita relação com Ipanema e a vila de pescadores que ali existia. A porção do Posto 5 se identificava pelo Morro de Cantagalo que penetrava na direção da praia e que se conectava na direção de Ipanema através do túnel sob o Cantagalo. A comunidade do Posto 4 conectava o centro comercial do Posto 3 com as comunidades no extremo contrário; e o desenvolvimento do bairro Peixoto se deu em estreita relação com a expansão das comunidades da orla dos Posto 4 e 3 e por sua conexão com o bairro de Botafogo.

A recuperação do sentido de separação e da identidade de cada uma dessas porções do bairro era a principal diretriz da proposta para Copacabana, o que incluía a consideração das ações a tomar com relação às várias favelas que tinham se desenvolvido tanto na proximidade de Leme e Lido, como no bairro Peixoto e no Posto 6, no Morro do Cantagalo (Figura 41). O foco da análise para Copacabana se concentrava, portanto, nos cinco elementos mais característicos do desenvolvimento do bairro: (1) comunidades + (2) postos de salva-vidas + (3) vias de trânsito + (4) morros + (5) favelas (Figura 42).

⁴⁷⁴ BANDEIRA, M.L., 1977, pp. 522-529, p. 522. Julho a Setembro de 1957.

⁴⁷⁵ Sete comunidades de Copacabana: 1) Leme (Posto 1), 2) Lido (Posto 2), 3) centro comercial (Posto 3), 4) comunidade do Posto 4, 5) comunidade do Posto 5, 6) Comunidade do Posto 6 e 7) Bairro Peixoto.

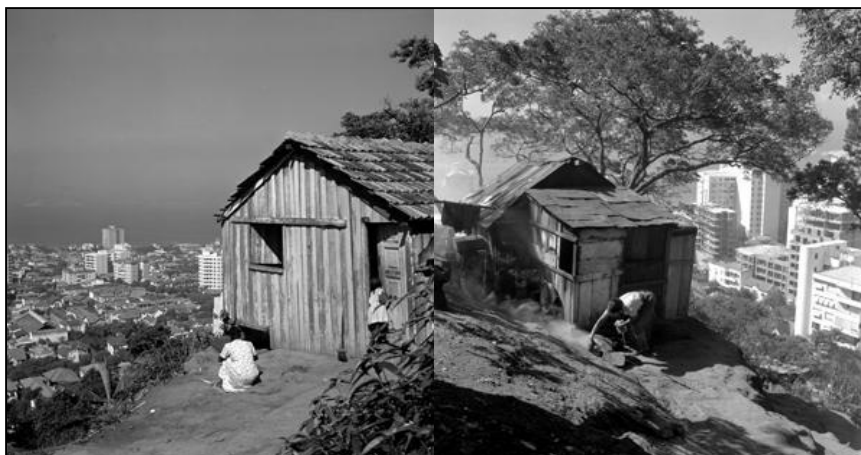


Figura 41. Favela em Copacabana (1940) Fonte: fotolog.terra.com.br/sdorio (04/2008)

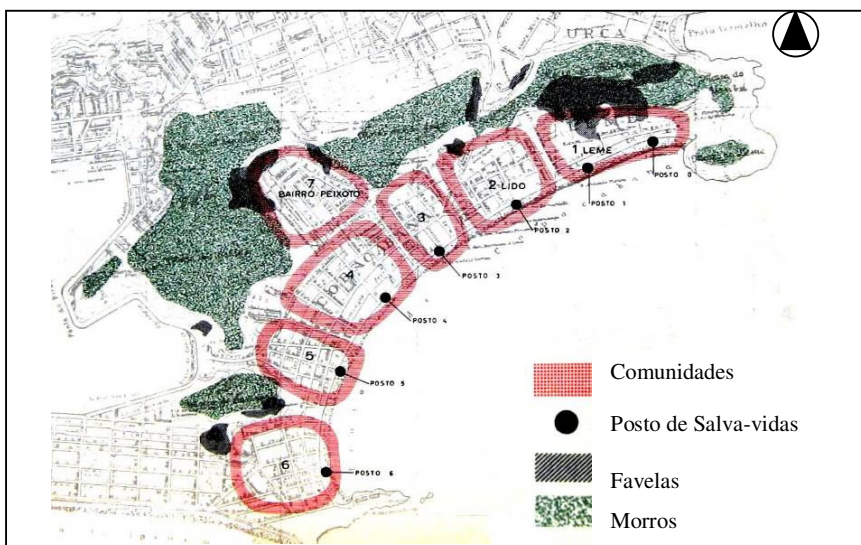


Figura 42. Sete comunidades no bairro de Copacabana. Fonte: CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES (1965).

O progressivo desenvolvimento do bairro, caracterizado pela abertura de túneis, arrasamento de partes dos morros que o circundavam, o adensamentos e crescimento vertical e a expansão dos usos comerciais, tinha levado a uma unificação do bairro e a uma conseqüente perda da identidade de cada uma de suas partes originais. Permaneciam separadas apenas as favelas dos morros, que segundo a proposta do Plano Doxiadis, iriam desaparecer na medida em que o Programa Habitacional progredisse para permitir a eliminação destas.

Apesar de que o bairro já se encontrava superlotado com uma população estimada de 242.000 habitantes em 1965, previa-se que, considerando a legislação vigente, Copacabana continuasse a crescer até uma população de 635.000 habitantes. Para Doxiadis seria possível atender tecnologicamente as necessidades das redes públicas – água, telefone, eletricidade, esgoto – impostas por um crescimento dessa natureza; porém esse número colocava um sério problema em termos de viabilidade tecnológica e econômica no que diz respeito à provisão adequada de espaços para edifícios comunitários como escolas, hospitais, bibliotecas, para as crianças e os idosos, espaços públicos recreativos e, sobretudo, ruas e áreas de estacionamento. Mesmo as mais conservadoras projeções populacionais e de carros privados não poderiam ser acomodadas no sistema de legislação existente à época.

Uma solução para os problemas de espaço de Copacabana exigia uma abordagem radical, segundo se sublinhava no Plano. Devido a que não havia área para expansão em Copacabana – a legislação não permitia subir a mais de 80 metros e, portanto, os morros não podiam ser edificadas – não seria possível uma solução tradicional de planejamento urbano, baseada em estimativas das necessidades presentes e futuras e das áreas de expansão que essas funções gerariam, daí que se fazia necessário uma “aproximação não-tradicional”⁴⁷⁶.

Seguindo a metodologia aplicada em escalas anteriores, uma primeira diretriz para Copacabana foi a definição de uma zona para usos de solos de ordem superior definida pelas três principais avenidas do bairro, as Avenidas Atlântica, Nossa Senhora de Copacabana e Barata Ribeiro. Esta proposta permitira a transformação do padrão de centralidade de Copacabana, passando de um centro localizado no entorno do Posto 3 a um eixo lineal ou zonas de funções de ordem superior, composto pelas três avenidas, que permitira a expansão e o alívio da pressão que sofria a porção do bairro identificada com o Posto 3.

Uma solução mais radical seria requerida para atender outro problema central do bairro, a “luta por espaço” vivenciadas no nível do solo, pois as ruas abrigava uma alta quantidade e mistura de usos, representativos de toda a multiplicidade de funções da vida urbana. O nível do solo era

usado por carros, ônibus, caminhões, taxis, pedestres, lojas, negócios, para carga e descarga de mercadorias, por crianças e idosos, pessoas fazendo compras ou negócios, por turistas e para o acesso dos habitantes dos edifícios do bairro. Nesse contexto, se postula no Plano que era impraticável e irrealístico propor uma separação e organização horizontal das funções, daí que se defende a proposta de uma separação e reestruturação vertical das funções do bairro. Partindo dessa idéia geral para o bairro se apresenta uma proposta mais detalhada para um “setor urbano” que abriga “quadras típicas” de Copacabana.

O setor escolhido é aquele definido entre a Avenida Atlântica e a Rua Pompeu Loreiro de um lado, e a Rua Constante Ramos e a Rua Santa Clara, do outro, setor que abrigava funções centrais de peso, sobretudo, na Avenida Nossa Senhora de Copacabana e na Rua Barata Ribeiro. Algumas das quadras desse setor já se encontravam ocupadas com a altura máxima permitida, de doze pavimentos, sendo que outras ainda tinham uma pequena brecha de um ou dois andares (Figura 43). A mistura de uso é outra das características das quadras típicas desse setor (Figura 44), assim como uma linha de ruas já tinha chegado ao limite imposto pela legislação, sem deixar espaço para expansão

Partindo de que não há nenhuma solução que pudesse dar conta de acomodar todas as funções que a comunidade necessita em apenas um nível de solo se propõe uma separação dos pedestres e dos carros a partir de um agrupamento e separação das funções, usos e movimentos

⁴⁷⁶ CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES., 1965, p. 302.

dos pedestres, o que poderia ser obtido em última através de uma separação vertical de homem e carros em Copacabana.

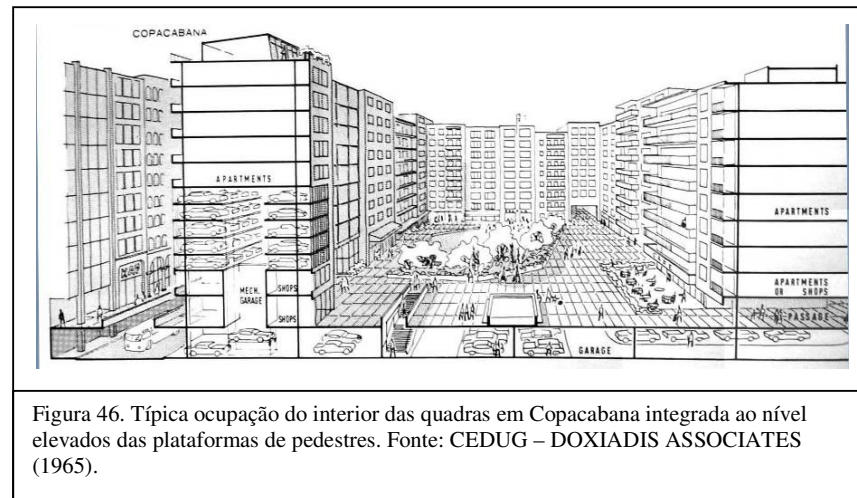
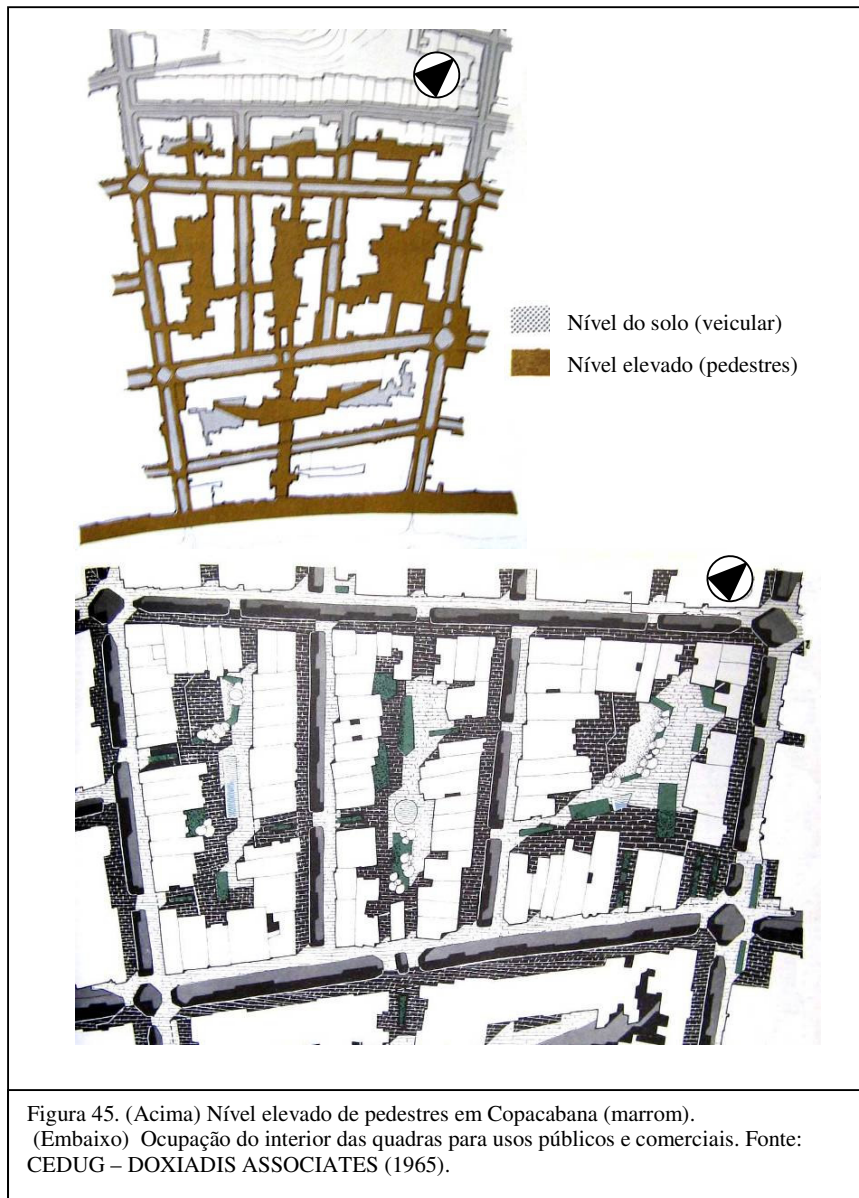


Propunha-se criar uns decks ou plataformas de pedestres um nível acima do nível do solo, que seria reservado para garantir uma circulação veicular eficiente e segura, assim como para acesso e

estacionamento – idéia que Doxiadis já tinha aplicado em projetos anteriores como o plano de melhoramento urbano de Bagdá (1957).

As plataformas de pedestres seriam uma cópia das calçadas do nível da rua, mas um nível acima, circundando os blocos com algumas passarelas interconectado-as para atravessar a rua. Abrigariam atividades de comércio e negócios e se construiriam em etapas para permitir a gradual realocação das lojas e comércios (Figura 44). Estas plataformas também se propunham no interior das quadras com o objetivo de deixar o nível do solo do interior do quarteirão como áreas de estacionamento. Os espaços de pedestres abrigariam espaços verdes, cafés, restaurantes, espaços comuns e para crianças e idosos, e estariam interconectados por meio de passarelas que conectariam o interior de uma quadra com a outra (Figura 45 e 46).

Previa-se também que a plataforma de pedestre cobrisse toda a área da rua embaixo em alguns pontos importantes, de preferência num lugar com vistas à praia, onde se localizaria o deck “promenade” seguindo a curva da praia, com acesso a cafés, restaurantes ao ar livre, o que acentuaria o charme da praia. Apoiava-se a transformação das poucas casas ainda existentes no bairro em edifícios altos como via para acomodar espaços comunitários como escolas, creches, clínicas e centros sociais e recreativos que se localizariam próximos às plataformas de pedestres, e para tanto, o Estado poderia comprar espaço numa base condominial.



Em conclusão, a intervenção em Copacabana se articulava em três principais propostas: 1) a criação de strips comerciais ao longo das três principais avenidas, 2) separação dos pedestres e dos veículos através da construção de um deck elevado e 3) o uso do espaço dos decks elevados no interior das quadras como espaço público e de circulação. A radicalidade da formulação está relacionada aos dois últimos elementos da proposta, isto é, aqueles que levam a uma “reorganização vertical” de Copacabana. Um ponto positivo da renovação urbana assim conduzida é que não requereria derrubar nenhum edifício, e nesse sentido, é muito menos radical que a renovação urbana que vinha sendo praticada nos Estados Unidos, marcada por intervenções “arrasa-quarteirão” e “derruba-cortiço”, e pela progressiva gentrificação dos bairros renovados.

4.2.2.2. Mangue

Apesar de se localizar numa área vizinha ao centro de negócios do Rio e de estar rodeado por estruturas da centralidade importantes na história do Rio – de um lado, o Campo de Sant’Ana e do outro a Avenida Rio Branco –, o bairro do Mangue se encontrava num estado de progressiva degradação. A principal contribuição do Plano Doxiadis na proposta de renovação do Mangue consiste na idéia de recuperar a posição estratégica do bairro como área de expansão primordial das estruturas da centralidade carioca, considerando que o Mangue seria o ponto de confluência das zonas centrais lineais norte-sul e leste-oeste.

A área era uma vizinhança residencial e comercial florescente originada no século XVII que tinha se deteriorado ao longo dos anos e perdia de importância em relação aos bairros mais novos. Um estudo da área do Mangue feito na época tinha identificado um número considerável de estruturas abaixo dos standard que deviam o podiam ser removidas, outras que poderiam ser reabilitadas e apenas um pequeno número de estruturas podiam ser mantidas (Figura 47). Processava-se uma saída dos usos residenciais de alta e media renda, e uma proliferação de cortiços e casas-quarto resultantes da divisão em mais de uma habitação das antigas casas coloniais em fileira construídas em lotes estreitos e baixa altura (Figura 48). A indiscriminada mistura de usos era concomitante aos usos residenciais, a presença de indústria ligeira, manufaturas, comércio e lojas (Figura 49).

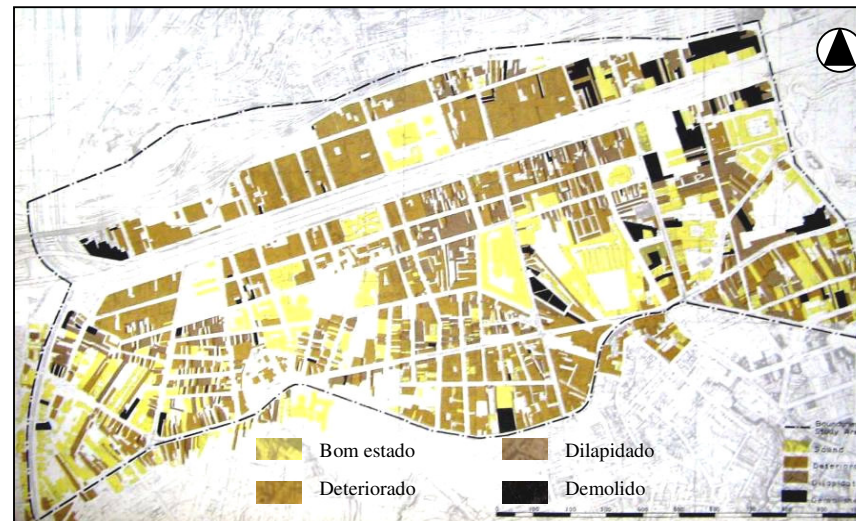


Figura 47. Mangue, estado das edificações. Fonte: CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES (1965).

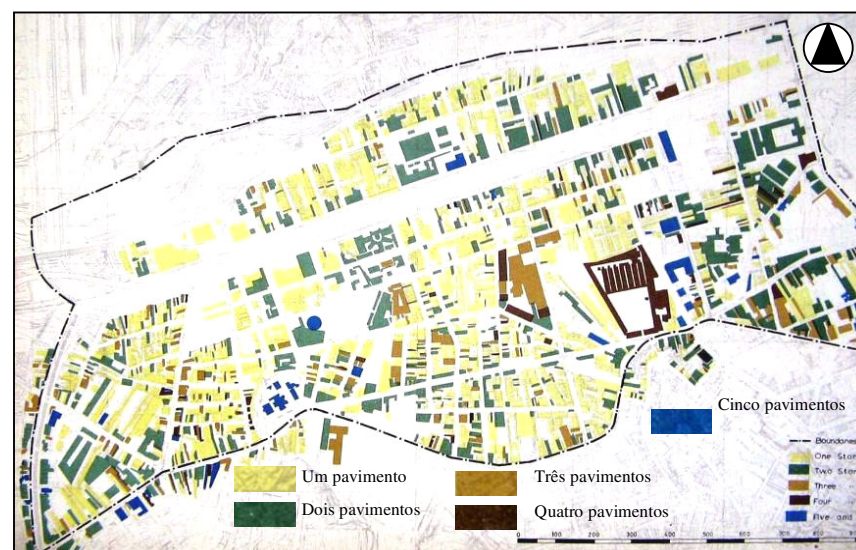
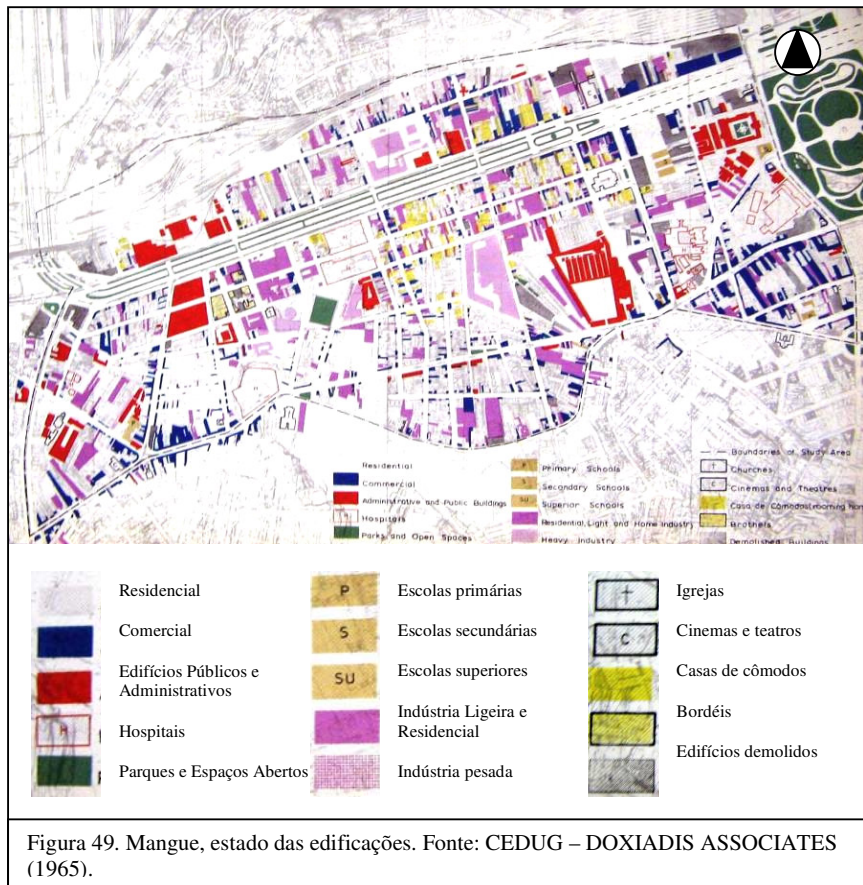


Figura 48. Mangue, altura das edificações. Fonte: CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES (1965).



Daí que no Plano se define que a área do Mangue deveria “(...) ser estudada com um olhar de curar suas doenças e criando nele um ambiente urbano rejuvenescido saudável”⁴⁷⁷, posição que revela a presença da idéia de que o urbanista era como um médico que tinha o

⁴⁷⁷ *Ibidem.*, p. 182.

ferramental necessário para curar as patologias da cidade. Mas, para além dos problemas associados à degradação do patrimônio construído e à inadequação funcional de várias das atividades que ali se desenvolviam, se somava a má fama do bairro, que apesar de concentrar importantes facetas da cultura popular carioca da época, era conhecido como uma zona de prostituição e problemas sociais:

O MANGUE ⁴⁷⁸

(...)

Um dia na República, um chefe de polícia preocupado com a localização do meretrício lembrou-se de fazer do Mangue a Suburra carioca. (...)

O Mangue teve então a sua grande época. Os primeiros anos da prostituição ali foram uma festa de todas as noites. Aquilo era uma cidade dentro da cidade, com muita luz, muito movimento, muita alegria, e quem quisesse conhecer a música popular brasileira encontrava-a da melhor nos numerosos cafés da Rua Laura de Araújo, a grande artéria! Que grupinhos de choro apareciam por lá, que flautas, que cavaquinhos, que pandeiros! Ovalle que o diga. As mulheres tinham toda a liberdade: mostravam-se em camisa de fralda alta e cabeça baixo nas portas escancaradas. (...)

Mas a alegria do desafogo não durou muito. Vieram as restrições policiais. Os choros desapareceram. A tristeza infiltrou-se com o bandolim dos cegos. E afinal o golpe de misericórdia: o fechamento dos prostíbulo, a dispersão das mulheres, com alguns suicídios patéticos a veneno ou a fogo... (...)

(1947)

A proposta para o Mangue representava um primeiro projeto piloto de renovação que era de particular importância para testar e desenvolver

⁴⁷⁸ BANDEIRA, M., 1977., pp. 476-479, p. 478. (Prefácio ao álbum de Lasar Segall, *Mangue*, Rio de Janeiro, 1947).

técnicas de renovação urbana para usos futuros, em especial para outros bairros vizinhos ao centro da cidade como Catumbi, Saúde, Lapa, Catete e São Cristóvão. A comunidade do Mangue revestia especial importância no Plano devido a que estava situada na linha direta em que se antecipava a expansão do centro do Rio e deveria ser planejada para acomodar alguns dos objetivos maiores para as áreas centrais, pois nele se justapunham as zonas de funções centrais de classe VIII (nacional e regional) e de classe VII (metropolitana e estadual), previstas para abrigar negócios e comércio de ordem superior, assim como instituições cívicas e públicas, atividades recreativas e residenciais, escritórios, entre outros.

Os problemas do bairro tinham uma “dupla significação”, primeiramente para a comunidade em si que tinha se tornado indesejável, e em segundo lugar, porque era um obstáculo na expansão de ambas as zonas de funções centrais da cidade (classe VII e VIII) e, portanto, uma pedra no desenvolvimento da Guanabara. A necessidade de responder a essa dupla significação foi determinante na definição dos dois principais objetivos da proposta para o bairro: 1) a eliminação da degradação no interior da comunidade e 2) a criação de um padrão para seu crescimento futuro que seja compatível com os objetivos do Plano Diretor para a cidade.⁴⁷⁹

⁴⁷⁹ CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES., 1977, p. 308.

Não há no Plano Doxiadis uma proposta detalhada para a área do Mangue, apenas se descrevem as diretrizes principais que deviam guiar a renovação urbana que o bairro necessitava. A ausência de um plano detalhado se deve ao entendimento de Doxiadis de que a eliminação do malogro ou degradação (elimination of blight) não se poderia resolver apenas atendendo à decadência física, senão que era primordial a identificação e tratamento das causas associadas a estes problemas físicos, isto é, as questões sociais e econômicas que sobejassem aos problemas físicos. Daí que se faz ênfase na necessidade de análises mais aprofundadas sobre as características e problemas do bairro.

A proposta para o Mangue se resumia, portanto, à indicação de três diretrizes fundamentais através das quais se criariam as condições necessárias para o desenvolvimento do Mangue como comunidade e como parte importante do Estado da Guanabara. Primeiramente, seria necessário eliminar usos incompatíveis e estabelecer um plano de ação corretiva identificando três tipos de ações corretivas: 1) de conservação, 2) de reabilitação e 3) de demolição. Em segundo lugar, definir um sistema de ruas internas funcionais e adequadas às necessidades estimadas. Em terceiro lugar, para alcançar o redesenvolvimento do bairro se propunha fazer uso do método do parcelamento de suas quadras. Estas três direções de ação sintetizam a proposta para alcançar o redesenvolvimento do bairro.

A ação corretiva de conservação seria aplicada nas estruturas que necessitavam reparos menores, a reabilitação se requereria em casos de reparos maiores daqueles que caracterizariam uma manutenção, e a demolição se reservaria àquelas estruturas mais dilapidadas cuja restauração é inviável economicamente. Nesses casos deveriam se prover casas e locais alternativos antes de se requerer a mudança dos proprietários.

Considerando a possibilidade de que um plano mais detalhado para o Mangue propusesse um novo sistema de ruas internas e quadras de maior tamanho, mais compatíveis com as funções centrais que o bairro deveria absorver, se propõe o método do parcelamento. Esse tipo de intervenção permitiria considerar o desenho de edifícios modernos de escritórios e comerciais, assim como de edifícios residenciais; resultando numa maior viabilidade econômica, sobretudo, em comparação ao padrão de lotes estreitos existentes que não favorecia o investimento da iniciativa privada. Uma via de implementação dessa proposta seria o recurso à elaboração de planos para cada quadra, partindo de que as quadras-edifícios como um todo seriam uma grande propriedade dividida entre todos os proprietários num sistema de condomínio. Esta proposta de parcelamento já estava presente 35 anos antes na formulação de Agache, que de uma forma até mais radical, propunha a união dos estreitos lotes e a reestruturação das quadras com estacionamentos no subsolo, usos públicos e comerciais

no nível do solo na linha das edificações e nas galerias das quadras e uma separação dos movimentos dos pedestres.

O sistema de ruas deveria contemplar quatro importantes propostas do Plano de transportes da Guanabara que afetavam o bairro: 1) a auto-estrada que conectaria a nova Avenida Guanabara e o túnel Rebouças, 2) a avenida que ligaria o túnel Santa Bárbara com a área do porto, 3) uma nova avenida ao longo das avenidas Salvador de Sá e Mem de Sá, e 4) uma nova artéria ao longo do limite norte do Mangue que correria do outro lado da Estrada Férrea Central do Brasil, conectando a Praça Mauá com a nova Avenida Guanabara (Figura 50).

Como tinha sido característico das operações de renovação urbana nos Estados Unidos, se recomendava a criação de um corpo semi-público semelhante aos usados para a abertura da Avenida Presidente Vargas e para as obras do Aterro de Flamengo, isto é, um órgão revestido com os poderes necessários para conduzir as negociações entre empresas públicas e privadas ou grupos de indivíduos interessados no redesenvolvimento do bairro. Também se recomendava fazer uso dos recursos técnicos da SURSAN e do Departamento de Engenharia Urbana, e a oficialização da proposta através de sua aprovação como um PA (Projeto Aprovado) que lhe conferiria força de lei.

Apesar de considerar apenas um planejamento horizontal e não um esquema vertical como o proposto para Copacabana, a proposta para o

Mangue parece-nos mais radical na medida em que contemplava grandes volumes de demolições (Figura 51) e conseqüentes expropriações, assim como a providencia de locais alternativos e que respondessem às necessidades daqueles usos que seriam eliminados por sua incompatibilidade com o tipo de funções que se previa para a área do Mangue no Plano Diretor até o ano 2000.



Figura 50. O Mangue na proposta para as zonas de funções centrais da Guanabara. A área do Mangue (amarelo) posterior ao CBD (azul escuro) indicada para a realização de ações de renovação urbana, onde confluíam a zona de funções centrais classe VIII (rojo) e a zona de funções centrais classe VII (azul transparente) Fonte: CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES (1965).

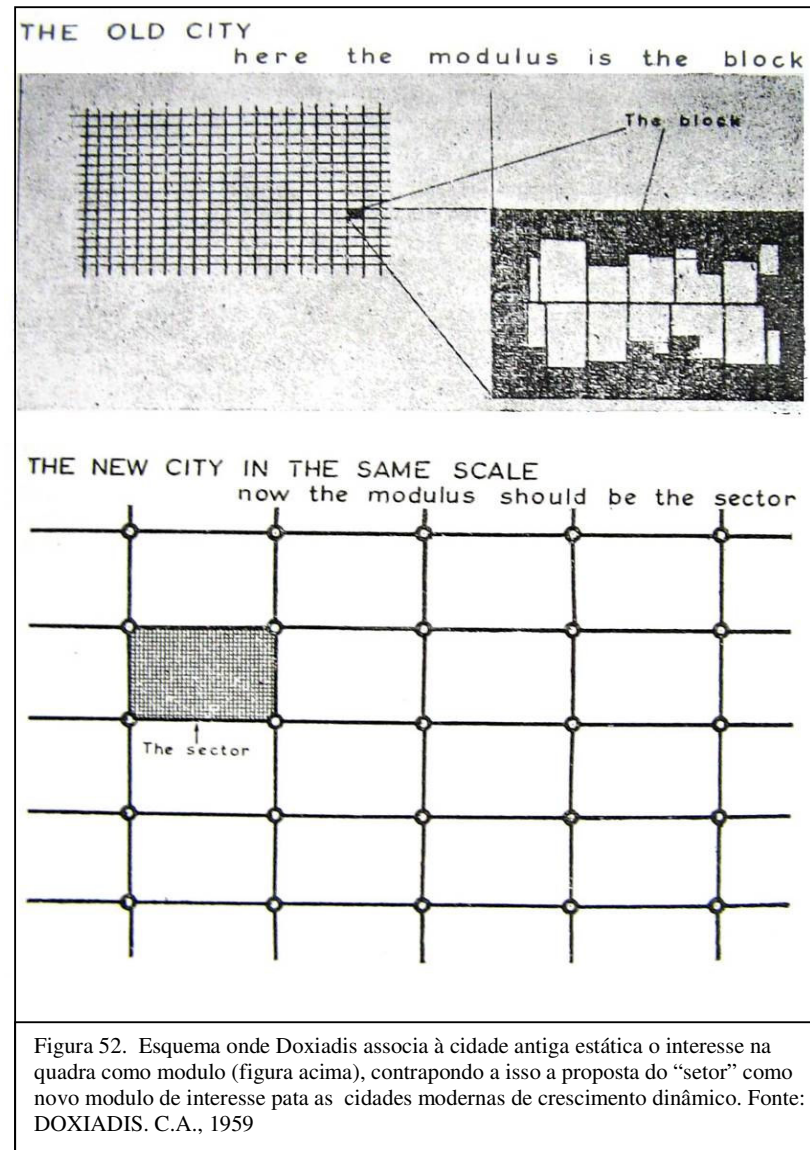


Figura 51. Proposta para o Mangue. Edificações em bom-estado a reabilitar (cinza claro), em estado deteriorado (cinza médio) e dilapidadas (cinza escuro) a demolir. Fonte: CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES (1965).

4.3. A Rua e a Quadra na questão do habitat: tecendo a articulação entre formas urbanas antigas e modernas

Como já foi apontado no Capítulo 1 (secção 1.4.3.), outro dos aspectos que marcou os debates colocados pelos membros mais jovens do CIAM do segundo pós-guerra foi a divergência quanto ao entendimento do que seria o habitat. Dentro das discussões que levam à defesa de uma concepção por escalas; a questão da habitação, da casa, foi recolocada pelos mais jovens em termos de seu pertencimento a uma comunidade e a uma rede de relações humanas, levando a um questionamento da quadra como unidade de associação, em favor da rua que constituía a segunda escala da vida humana, à qual seguia o bairro.

A crítica à quadra (block) como módulo de desenho está presente no discurso de Doxiadis. Do ponto de vista teórico, defende num de seus artigos sobre a Ekistics, que a quadra é o módulo básico para as cidades antigas, isto é, aquelas caracterizadas por um crescimento estático e concêntrico. Mas a nova escala imposta pelas cidades modernas caracterizadas por um crescimento dinâmico exigia em sua opinião, a necessidade de substituir a quadra pelo “setor comunitário”, que seria o elemento básico do planejamento (figura 52). O princípio de tomar como módulo de planejamento o setor comunitário ou a comunidade é o elemento comum que perpassa a proposta para a Guanabara.



O recurso à escala do setor comunitário é evidente nas propostas específicas para os três casos de comunidades estudadas no Plano: 1) Copacabana, 2) Mangue e 3) as favelas. A definição e análise do setor comunitário em conjunto é a premissa inicial, o pontapé inicial do estudo dessas comunidades, ou seja, o conjunto de ruas e quadras que se interligam formando o setor.

Um aspecto em comum nessas três propostas é o fato de não se colocarem contrárias à rua-corredor, isto é, à rua tradicional cuja forma urbana se define pelo contorno das fachadas dos edifícios construídos na linha da rua e ocupando todo o perímetro do quarteirão. A crítica à rua-corredor foi um elemento determinante na definição da forma urbana postulada pelo Movimento Moderno, na qual se defende a idéia do edifício posado no espaço verde e livre da quadra que seria o pedestal ideal da arquitetura. Este princípio caracterizou a proposta do “loteamento com reentrância” ou “loteamento com alvéolo” que Le Corbusier apresenta na proposta da Cidade de 3 Milhões de Habitantes em 1925, onde os alvéolos são as fachada dos prédios por sua posição livre no meio dos parques verdes que seriam as quadras:

*“Dimensão dos lotes: 400 x 200 metros (...). As fachadas dão as costas para as ruas; abrem para parques (...) o alvéolo é um coletor de ar; o prédio é como uma imensa esponja que tomasse ar: o prédio respira. (...)”*⁴⁸⁰

⁴⁸⁰ LE CORBUSIER., 2000, p. 203.

Na proposta de Copacabana, acima analisada, os setores urbanos em que o bairro se dividia historicamente são respeitados e reforçados no Plano visando recuperar sua identidade. As quadras e as ruas tradicionais do bairro também são respeitadas, apesar de se estabelecer a separação entre carros e pedestres através da exclusividade da rua para o trânsito veicular. As plataformas ou decks de pedestres, propostos num nível acima do solo, seguem o mesmo desenho das calçadas no nível da rua e guardariam a mesma relação com os edifícios no entorno das quadras, albergando o acesso a todas as funções que antes se concentravam embaixo, mantendo assim o espírito da rua-corredor. Por outro lado, a idéia de ocupar o interior das quadras com funções de pedestres – que lembra a proposta de Cerdá para Barcelona – criaria uma série de galerias interconectadas que acabariam reforçando a rede de circulações de pedestres e, portanto, o sistema de ruas-elevadas (ver Figura 45. 46. 47)

No caso da proposta para o bairro do Mangue, no centro da cidade, a rua tradicional se mantém como base da proposta que previa a reorganização ou reparcelamento das quadras, como foi analisado com anterioridade. Propunha-se a conservação e reabilitação de uma grande parte do bairro e, portanto, a conservação de sua estrutura tradicional. As ações de demolição e arrasamento se reservam apenas às aquelas edificações em muito mau estado de conservação, onde se propunha o reparcelamento das quadras. A reorganização das quadras promoveria

uma mudança profunda na estrutura fundiária da comunidade, porque permitira construir edifícios de modernos e comerciais.

Não se faz nenhum detalhamento da forma que teriam esses edifícios, apenas que seriam edifícios modernos comerciais semelhantes aos prédios modernos do centro do Rio então. As referências no centro do Rio eram variadas, contando tanto com edifícios inspirados nos princípios do Movimento Moderno que buscavam a liberdade do prédio na quadra, como também com empreendimentos que se mantiveram restritos à linha da rua e as fachadas contínuas dos lotes estreito dentro do quarteirão. Nas décadas de 1930 e 1940 se erigiram na capital carioca importantes edifícios representativos dos postulados da arquitetura moderna. Para além do edifício do MEC (1936), projetado por Le Corbusier, O. Niemeyer, L. Costa, A. E. Reidy, J. Moreira, C. Leão e E. Vasconcellos; foram icônicas a sede da ABI, Associação Brasileira de Imprensa (1936) e do Instituto de Resseguros do Brasil, IRB (1941) ambos projetados pelos irmãos Roberto, MMM, expoentes excepcionais da arquitetura moderna brasileira (Figura 53).

Mas, por outro lado, o antigo modelo de ocupação baseado no lote com apenas uma fachada livre, isto é, a fachada da rua, caracterizou a verticalização da Avenida Rio Branco e da Avenida Presidente Vargas (Figura 54). No entanto, nos anos 1960 a idéia do edifício solto na quadra ganhou mais um expoente no Rio com a ereção do edifício Avenida Central (Figura 55).



Figura 53. Edifício do MEC, 1936 (esquerda), da ABI, 1936 (médio) e do IRB, 1941 (direita), exemplos de aplicação dos princípios do Movimento Moderno.



Figura 54. Avenida Rio Branco (esquerda) e Avenida Presidente Vargas (direita), exemplos de construção de edifícios modernos colados uns nos outros

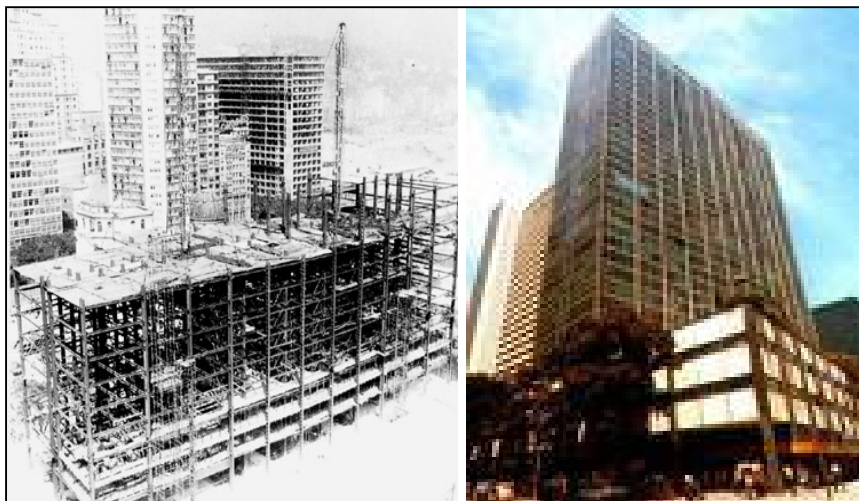


Figura 55. Edifício Avenida Central no centro do Rio (1958-1961). Fonte: <http://fotolog.terra.com.br/sdorio:164> (11/04/2008)

Desse modo, no Mangue poderia existir uma forma urbana mista que recuperaria a rua tradicional, mas incorporaria ao mesmo tempo a quadra moderna, tecendo assim uma costura entre as formas urbanas antigas existentes e as formas urbanas modernas. Por outro lado, nas propostas para a questão das favelas também se apresenta a possibilidade desses dois tipos de formas urbanas, pois se previa tanto a construção de comunidades residenciais a partir do esquema tradicional da rua / casa, assim como do modelo moderno da quadra / edifício de apartamento, como e detalha a seguir. Mas o aspecto mais importante das propostas nas favelas foi o entendimento destas como comunidades.

4.3.1. Urban renewal nas favelas: sua integração à cidade como mais uma comunidade hierarquizada, uma nova perspectiva crítica

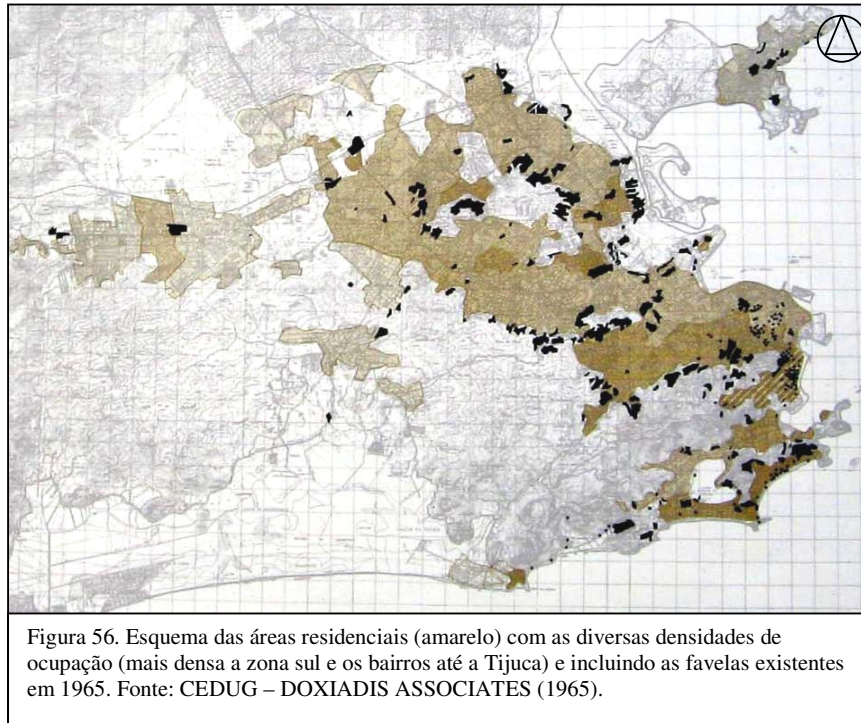
Na Guanabara, em inícios da década de 1960, a questão habitacional já era um problema muito sério, reclamando políticas públicas tanto para atender o problema das favelas que tinha se agravado dramaticamente, como para responder às necessidades de uma cidade cuja população crescia a um ritmo bastante alto. Se em 1950 as favelas abrigavam um total de 169.305 habitantes, esse número tinha passado para 335.063 habitantes em 1960, ou seja, um crescimento de 98%, sendo que entre 1948 e 1960 a grande maioria das favelas surgidas no Rio se localizou nas proximidades da Avenida Brasil (distrito da Penha) numa área que estava destinada ao uso industrial, onde em 1960 estavam 33% das favelas recentes e 525 dos favelados⁴⁸¹.

No ano de 1965 se estimava um crescimento dessa população de aproximadamente 7 % ao ano, mais de duas vezes o geral do Estado de 3,3%, afetando uma população de aproximadamente 430.000 habitantes⁴⁸². Era um fenômeno de natureza muito complexa, pois se tratava de um crescimento diferenciado. Ao tempo em que a zona sul, a Tijuca, Leopoldina e Madureira registraram acréscimos de 51, 100, 150 e 200% respectivamente; o centro da cidade, a zona de Méier e a periferia

⁴⁸¹ ABREU, M. de A., 1987, p. 126.

⁴⁸² CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES., 1965., p. 171, 324.

do Estado apresentaram taxas relativamente “fracas”⁴⁸³, caracterizando uma distribuição espacial diferenciada. Um aspecto característico a todas essas comunidades é o fato de terem surgido em terrenos vizinhos a áreas residenciais consolidadas (Figura 56).



Como se sublinha no Plano, as necessidades acumuladas em habitação ao fim de 1965 chegavam a 300.000 unidades, das quais 172.000 se

⁴⁸³ *Idem.*

necessitavam para substituir aquelas abaixo dos standard incluindo os barracos das favelas, casas de cômodo e barracos de quintal, 112.500 para reduzir condições de superlotação, 25.000 necessárias devido ao crescimento populacional e 3.600 para substituir aquelas que se tornaram obsoletas com o tempo.⁴⁸⁴ Além dessas necessidades acumuladas, no Plano se consideravam também as exigências adicionais até o ano 2000, criadas continuamente pelo incremento da população e a obsolescência das habitações existentes, estimando-se em conclusão, que aproximadamente 470.000 unidades habitacionais seriam necessárias para famílias de baixa renda que iriam necessitar vários graus de assistência governamental. Considerando as necessidades presentes, no setor habitacional o Plano definia dois programas individuais: 1) o Programa Habitacional da Favela e 2) o Programa Geral de Habitação.

A política geral postulada com relação às áreas residenciais tinha vários pontos positivos importantes. Em primeiro lugar, a proposta de associação do capital público e o privado para resolver os problemas habitacionais enfrentados pelo Estado. Em segundo lugar, a idéia do planejamento de novos bairros partia do pressuposto de que estes deviam acomodar os vários grupos representativos da população, colocando-se, portanto, contrario ao desenvolvimento de condomínios segregados de ocupação de grupos econômicos similares e em favor da

⁴⁸⁴ *Ibidem*, p. VI.

mistura social que já caracterizava a cultura urbana carioca. Um outro ponto positivo era a defesa do estabelecimento de um programa Estadual de habitação com dois propósitos fundamentais: 1) ajudar aqueles que não tinham meios de compra da casa-própria através de mecanismos de financiamento estaduais de longo-prazo com juros baixos e 2) criar incentivos fiscais e de outros tipos para encorajar atividades privadas de construção.

Merece ser lembrado especialmente a ênfase colocada em que as habitações construídas pelo Estado não fossem alugadas, considerando os altos custos de manutenção; senão vendidas⁴⁸⁵ num sistema de pagamento de longo-prazo, e somente subsidiadas em casos de extrema necessidade. Esta proposta baseava-se no princípio de que a casa-própria encoraja a responsabilidade social e a maior estabilidade dentro da comunidade⁴⁸⁶, favorecendo assim a criação de um “sentido de lugar” e o reforço da identidade.

Previa-se, para tanto, que o Estado deveria comprar terra barata em áreas prevista para redensolvimento como uma reserva para necessidades futuras; assim como também criar incentivos que atraíssem os empreendedores privados, maiormente ocupados com a habitação de alta renda, para o mercado de habitação para as pessoas de

⁴⁸⁵ CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES., 1965, p. 66. Propunha-se a venda das casas, mas não dos terrenos que deveriam ser dados em usufruto por um período de 99 anos para permitir mudanças no uso de solos no futuro, si se fizerem necessárias..

⁴⁸⁶ *Idem*

baixos ingressos. Considerando todos os elementos envolvidos, se previa que o custo total do programa habitacional até o ano 2000 seria de 3.470 bilhões de cruzeiros.⁴⁸⁷

Um aspecto importante quanto ao tratamento das favelas diz respeito à definição ou noção de favelas usada. Partia-se do reconhecimento desses assentamentos como comunidades residências caracterizadas pela degradação e/ou obsolescência de suas estruturas e infra-estruturas, assim como também por uma localização definida pela necessidade dessas populações de aproximar-se dos locais onde se encontravam suas fontes de emprego e pelo entendimento dessas populações como necessárias e funcionais na estrutura produtiva do Estado:

*“(...) Esses assentamentos densos de barracos temporários – alguns deles estabelecidos vários anos atrás – são comunidades residenciais com instalações muito rudimentares, basicamente para os grupos com menos recursos, e um posto de recepção para parte dos emigrantes que chegam à cidade desde as áreas rurais. As favelas ocupam partes de terrenos não construídos tanto dentro de comunidades como em seus limites e são usualmente localizadas perto de centros de emprego.”*⁴⁸⁸

Desse posicionamento resulta uma política de solução dos problemas das favelas através das ideais e métodos da renovação urbana, do mesmo modo que se propunha esta estratégia para as áreas centrais degradadas do Mangue e Copacabana e para o resto das áreas degradadas da área construída e consolidada do Estado.

⁴⁸⁷ *Ibidem*., p. VI.

⁴⁸⁸ *Ibidem*, p. 170.

A previsão do Plano era muito otimista, estimando que através de um programa de 15 anos o problema da favela seria eliminado por médio do provimento de habitações para essas populações até o ano 1980. Estabelecia-se como princípio geral que não se poderia definir apenas uma proposta que se aplicasse a todos os problemas das favelas, daí que recomendavam-se várias políticas, cada uma aplicável em diferentes circunstâncias, prevendo tanto a renovação quanto a remoção das favelas cariocas, tendo como princípio central respeitar a relação de proximidade entre os locais de moradia e as fontes de empregos:

*“Este especial problema urgente de habitação e outras amenidades necessitadas para este grande número de pessoas de baixa renda não pode ser resolvido unicamente pela violenta eliminação dessas comunidades e a realocização de seus habitantes em novos arredores, salvo que as novas comunidades a serem criadas estejam localizadas perto de grandes centros de emprego onde as pessoas possam conseguir emprego.”*⁴⁸⁹

Nessa direção se consideravam quatro tipos de intervenções específica nas favelas: 1) remover a população da favela para morar num novo lugar preferivelmente perto de centros adequados de emprego ou também perto de serviços de transporte bons e de baixo custo, 2) procurar de novos locais em terrenos planos ou de pouca ondulação perto das favelas existentes. 3) selecionar locais nos morros onde a paisagem não seja indevidamente afetada, e 4) redesenvolver e

reabilitar as favelas existentes e aumentando ou diminuindo suas densidades onde necessário.

Reconhecia-se assim que o problema das favelas não era estático e não poderia ser resolvido somente através da criação de novas casas standard em outras áreas do Estado, daí que se propunha enfrentar uma parte do problema através do redesenvolvimento ou reabilitação de algumas favelas em sua localização atual, e outra parte através da remoção de algumas das favelas para outras áreas próximas de centros de trabalho ou localizadas ao redor de linhas de transportes em boas condições de funcionamento e com passagens baratas.

A intervenção nas favelas, em qualquer uma das políticas acima mencionadas, visava a criação de novas comunidades urbanas providas com as instalações comunitárias essenciais e espaços recreativos – edifícios públicos e administrativos, hospitalares e educacionais, campos de jogos, espaços para crianças e idosos, e espaços abertos de uso comum e público. Considerava-se também o desenvolvimento de programas de utilidades públicas, isto é, provisão de redes de água, esgoto, drenagem, eletricidade, telefone; mas o aspecto central da proposta era garantir a proximidade entre moradia e emprego, como chave para a solução do problema em si. Nesse aspecto Doxiadis e Lacerda concordavam, como o Lacerda deixou claro mais tarde, falando especificamente a respeito da idéia de construir Cosigua e da

⁴⁸⁹ *Idem*

construção das comunidades de Cidade de Deus e Vila da Aliança no seu governo que receberam populações de favelas removidas na cidade:

*“(...) Quando fizemos a Vila Aliança, em Bangu, em quando fizemos a Cidade de Deus, em Jacarepaguá, não fizemos lá por acaso. É que tínhamos desapropriado 600 hectares de terra junto à Base Aérea de Santa Cruz para implantar ali a zona industrial do Estado. Eu queria fazer lá Cosigua, que a final só foi feita recentemente, quando o grupo Gerdau, de Porto Alegre, se associou ao grupo Thyssen. Conseguimos trazer o terminal da Central do Brasil até lá e também a licença para fazer o porto, mas não conseguimos fazer a Cosigua. Primeiro, porque acabou nosso governo, segundo, porque com aquelas lutas todas, evidentemente o Governo Federal ficou contra. Mas a idéia era a de que nas proximidades da zona industrial ficassem situados os bairros operários, de maneira que o sujeito tivesse que se deslocar muito pouco para chegar ao trabalho.”*⁴⁹⁰

Nesse sentido, nos casos específicos da Vila Aliança e de Cidade de Deus cabe a crítica de que devia ter sido construída Cosigua antes ou no mínimo paralelamente ao processo de deslocamento dos moradores das favelas para aqueles bairros, os quais como se sabe hoje, tornaram-se comunidades perigosas e com problemas sociais iguais ou piores às favelas de então. O governo de Lacerda ficou lembrado pelas remoções de favelas, mas em muitos casos se buscou melhorar as condições das favelas no próprio lugar, mas havia algumas que eram impossíveis de melhorar. Foi o caso da favela do Morro do Pasmado, cuja remoção foi finalizada dramaticamente pondo fogo nos barracos – o que lhe rendeu

⁴⁹⁰ LACERDA, C. 1987..

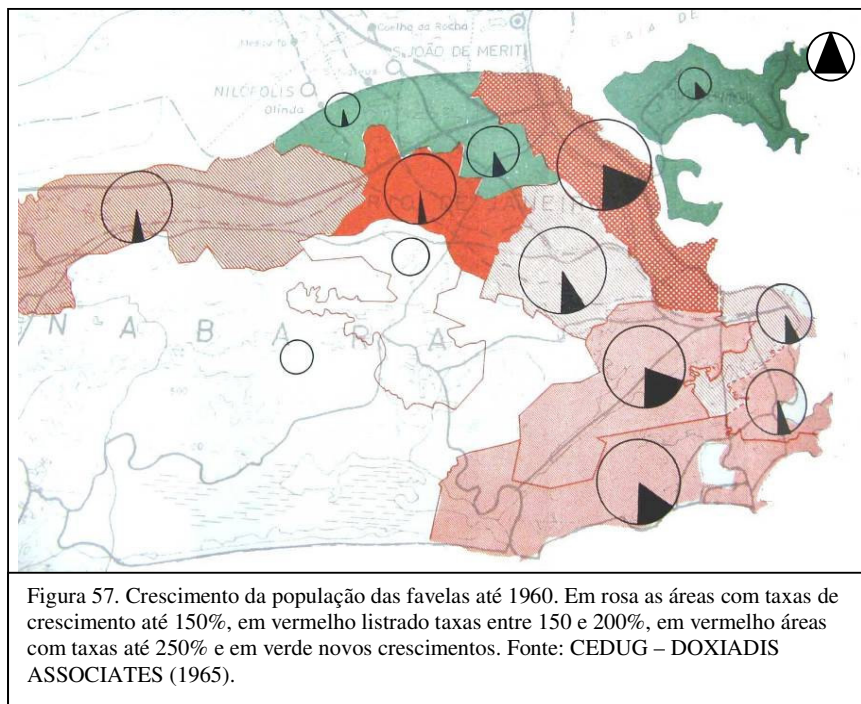
mais um apelido, Nero –, devido às críticas condições de higiene, como lembra Lacerda:

*“(...) quando a favela ficou vazia, tocamos fogo nos barracos. E aí me chamaram de Nero. O problema era o seguinte: não havia condições de demolir nada, sem pôr em risco até a higiene e a segurança dos operários que fossem trabalhar na demolição. Aquilo era um ninho de ratos, ninho de tétano, e o diabo a quatro.”*⁴⁹¹

No entanto, uma das principais contribuições do Plano Doxiadis quanto às favelas foi ter dado o pontapé inicial no estudo detalhado destes complexos urbanos, daí que até hoje as análises, estatísticas e mapeamentos são revisitados. O mapeamento das favelas, elaborado através de um conjunto de fotos aéreas de todo o Estado tomadas em vôos realizados no outono de 1964 e na primavera de 1965, e outras informações disponíveis de censos anteriores da COHAB e da CEDUG, ofereceu uma imagem muito mais clara do tamanho e distribuição geográfica das favelas⁴⁹² (Figura 57). O reassentamento dessa população era a principal estratégia para a solução desse problema, caracterizando-se tanto pelas ações de renovação como de remoção, assim como pela criação de novas comunidades.

⁴⁹¹ *Ibidem.*, p. 276.

⁴⁹² CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES. 1965., (Appendix V) Se apresentam tabelas contendo a identificação, localização, tipo de terreno, número de barracos para favelas da zona portuária, Rio Comprido, Botafogo, Copacabana, Lagoa, São Cristóvão, Tijuca, Vila Isabel, Ramos, Penha, Méier, Engenho Novo, Irajá, Madureira, Jacarepaguá, Bangu, Campo Grande, Santa Cruz, Ilha do Governador.



Apesar de propor a solução ou a “morte” do problema das favelas em 15 anos, que de realizado teria tornado a Lacerda no Pai do Rio, não se pode dizer que a proposta fosse paternalista ou populista. Durante o período populista a habitação popular foi considerada como “um programa de bem-estar social, em vez de um bem a ser cobrado de seus compradores e usuários”⁴⁹³. Mas no Plano se defendia, de um lado, a

⁴⁹³ ABREU, M. de A., 1987, p. 116. A política habitacional da República Populista caracterizou-se pela construção de conjuntos habitacionais nos subúrbios pelas Caixas

criação de planos de financiamento estaduais que viabilizassem a compra dessas propriedades; e do outro lado, se encarregava aos proprietários a terminação das casas-núcleo que se propunham como solução geral. De fato, uma das características gerais do processo de implementação era a idéia de que o Estado deveria prover apenas a infra-estrutura básica e o núcleo inicial das moradias, cabendo aos moradores o acabamento das mesmas. Recomendavam-se três formas de implementação do programa de casas: 1) casas acabadas de 40 m², que seriam uma minoria, para servir como exemplo de desenho ou no caso de edifícios de apartamentos ou lugares onde a topografia dificultasse o acabamento posterior, 2) casas-núcleo de 20 m² que logo poderiam ser expandidas, a mais recomendada e 3) casas não acabadas que teriam toda a estrutura pronta, mas sem acabamentos, que ficariam por conta dos moradores.

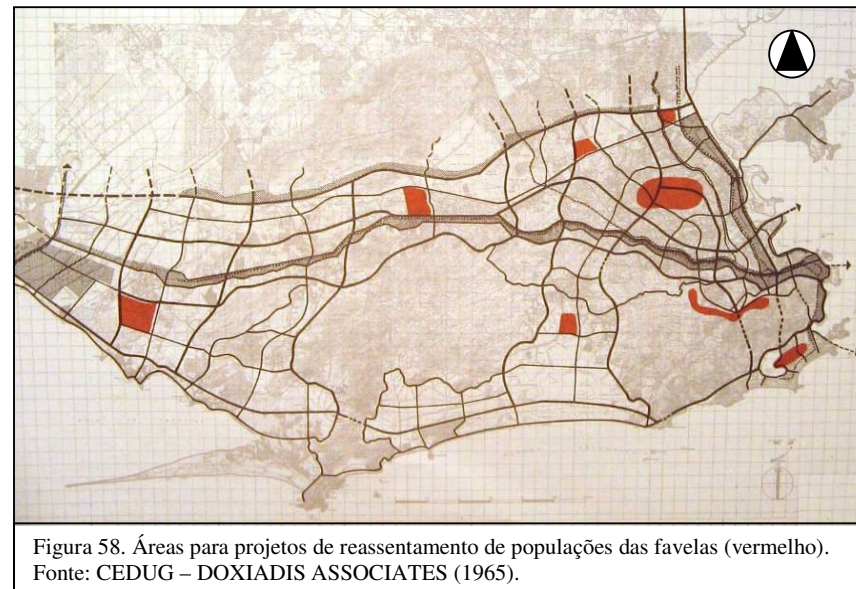
Apesar de que uma das recomendações do Plano quanto às favelas era evitar a segregação social por médio da integração de pequenos números de famílias de diferentes grupos de renda, um ponto determinante do programa apresentado era a subdivisão da população das favelas em dois tipos fundamentais: a) pessoas estabelecidas e com emprego fixo e b) recém-chegados em busca de emprego e outros residentes com trabalho não permanente. O grupo da categoria “a”

Econômicas e Institutos da Previdência, como por exemplo o conjunto IAPI na Penha na década de 1950.

deveria ser realocado em comunidades próximas aos seus locais de emprego para não atrapalhar, senão melhorar seus modos de vida. Já o grupo “b” seria localizado nas proximidades de fontes de empregos existentes ou propostas no Plano, que deveriam ser construídas com antecedência à realocação dessas populações. O princípio fundamental do reassentamento era, portanto, a noção de “distância tempo-dinheiro”, que depende da proximidade física e da existência de meios de transporte com preços acessíveis a essa população.

Partindo disso se propunha reassentar 7.000 famílias na Zona Sul das quais 5.650 em terrenos das favelas existentes, 19.300 na Zona Central das quais 13.450 em favelas existentes, 39.700 na Zona Norte das quais 13.600 em favelas existentes e 4.000 na Zona Oeste das quais 950 em favelas existentes. Dessa forma 33.650 famílias se reassentariam em favelas existentes na parte da cidade onde moravam e 36.350 seriam deslocadas para novas comunidades, estabelecendo uma proporção de 48,07 % e 51,93 %, respectivamente ⁴⁹⁴. Esses números exigiriam a definição pelo Estado de terrenos que seriam disponibilizados para o reassentamento dessas populações, aspecto sobre o qual no Plano apenas se recomenda a localização aproximada desses terrenos nas diferentes zonas da cidade (Figura 58). Reside aqui um dos pontos mais negativos do Plano Doxiadis.

⁴⁹⁴ CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES. 1965, p. 68-70 (Appendix V)



Apesar de que em termos do discurso a postura parece inclusiva e democrática, na prática a solução era uma obra de maquiagem que permitiria esconder ou extirpar os defeitos da zona sul, das áreas ricas da cidade, expulsando esses “defeitos” para outras áreas que não ficam claramente definidas. Nessas novas comunidades seriam construídas maioritariamente casas-núcleos (Figura 59), desenhadas arditosamente ocupando toda a fachada da frente do lote para que os “puxadinhos” ficassem nos fundos e, portanto, mantivesse a “aparência”. Resulta curiosa essa solução, pois Lacerda se posicionava totalmente contrário à construção de edifícios de apartamentos conjugados – tipologia que

Doxiadis também criticou –, que eram a mesma coisa que as casas-núcleo propostas no Plano. Pode-se dizer então que o Plano se aproveitava da obsolescência da lei em vigor que não previa as áreas nem as formas dos espaços que um apartamento devia ter, como o fizeram antes as construtoras responsáveis pela proliferação de edifícios de conjugados em Copacabana. Evidencia-se assim, que vigorava a máxima de “dois pesos e duas medidas” entre as políticas para a população rica e de classe média e aquelas para as camadas média-baixa e pobres que seriam, de fato, as mais afetadas pelo Plano, pelo menos no curto prazo, com os programas derruba-cortiço e derruba-favela que caracterizariam as ações de “renovação urbana” propostas.

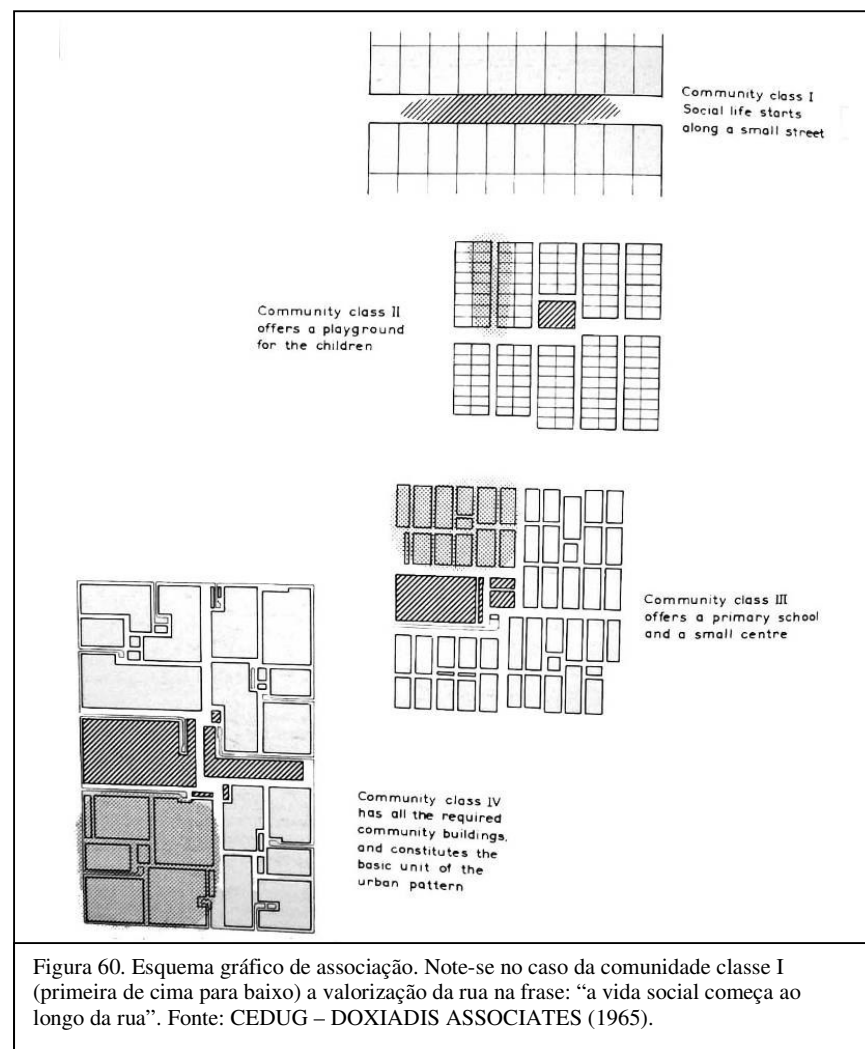


Figura 59. Croqui de estudo da habitação mínima. Em vermelho assinala-se o que se propõe como casa-núcleo, ou seja, os cômodos que compõem a fachada da casa. Fonte: Esquema da autora sob base de: CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES (1965).

Seguindo a idéia da construção de casas-núcleo, sugere-se que a maior parte do programa habitacional para as favelas se apoiasse na casa unifamiliar, predominantemente no tipo em fileira ou geminadas, apesar de se recomendar a construção de edifícios de apartamentos pré-fabricados total ou parcialmente tanto para incorporar variedade no desenho das comunidades, como para obter densidades altas em terrenos de alto valor, mas em menor medida, tendo em conta os custos de implementação desse tipo de sistema construtivo. Nessa direção, se esboçam desenhos típicos de comunidades compostas de casas unifamiliares que tem como aspecto positivo e interessante em termos urbanísticos o fato de que se caracterizam pela retomada do par rua / casa e pela recuperação da interação social e da noção de vizinhança, ao estabelecer como desejável que cada projeto habitacional do programa de favelas criasse comunidades classe III (500 casas) que constituíssem uma vizinhança estável e identificada, com sua própria escola primária, área de jogos, de idosos e crianças, serviços e comércio (Figura 60).

Apresentam-se três soluções para os casos de terrenos planos (5%), levemente inclinados (5-20%) e inclinados (20-50%) que partilham em comum o traçado de uma rua principal que segue a pendente do terreno de modo tangente servindo toda a comunidade e interligando-a à rede viária circundante, assim como também pela separação da circulação de pedestres que ativaria a dinâmica interna à comunidade. Estes princípios são aplicados nos três projetos pilotos detalhados no Plano,

os SPA 1, 2 e 3 – *Special Program of Action* – que se concentram numa nova comunidade que seria criada em Acari, na Zona Norte da cidade.



4.3.2. Três projetos pilotos para Acari: SPA 1, 2 e 3

Para a elaboração do primeiro projeto piloto (SPA1) foi selecionada a comunidade de Acari na Região Administrativa de Irajá, numa área que vinha sendo saneada desde os anos 1940 e beneficiada pela construção da Avenida das Bandeiras que chegava até Coelho Neto em 1949 e até Deodoro em 1954⁴⁹⁵. A escolha foi aprovada em Outubro de 1964⁴⁹⁶ e foi ampliada em Junho de 1965 quando se acordou que seriam realizados mais dois projetos pilotos nessa mesma área (SPA2 e SPA3), porém com características diferentes. O SPA1 focalizava-se num terreno plano com pendente de 5%, o SPA2 num terreno inclinado com pendente entre 30 e 40% e o SPA3 num terreno que combinava todos os tipos de inclinações.

Um aspecto importante do projeto de Acari é que põe em evidência que Doxiadis partilhava uma noção ampliada de habitat, semelhante à defendida pelos membros jovens do CIAM. De igual forma que os membros do grupo MARS, ao tratar a questão da habitação o Plano não se limita ao desenho de casas tipo, senão que vai além, esboçando comunidades e definindo a integração dessas em outras maiores que

⁴⁹⁵ ABREU, M. de A., 1987., p. 121.

⁴⁹⁶ A escolha de Acari se justifica a partir de três vantagens que oferecia a análise dessa comunidade: 1) continha todos os tipos de terrenos desde o ponto de vista topográfico, 2) faz parte de uma das comunidades classe V propostas no Plano contando em suas proximidades com indústrias ligeiras e pesada, um centro comunitário principal, assim como edifícios comunitários e serviços e utilidades públicos instalados e 3) tinha boa conexão com centros de emprego existentes oferecendo oportunidades de emprego imediato numa distância razoável.

garantiriam sua pertença a unidades auto-suficientes em termos de serviços e empregos, assim como a integração física das comunidades no corpo da cidade. Os três projetos pilotos para Acari se definem de forma integrada de modo a conformar duas comunidades de classe III (Figura 61). – o SPA1 seria uma delas e a junção da SPA2 e SPA3 formaria outra –, que juntas a outras do mesmo tipo integrariam uma comunidade classe IV e esta se interligaria a outras dessa categoria para formar uma comunidade classe V, o maior tipo de comunidade proposta no Plano Diretor da Guanabara (Figura 62).

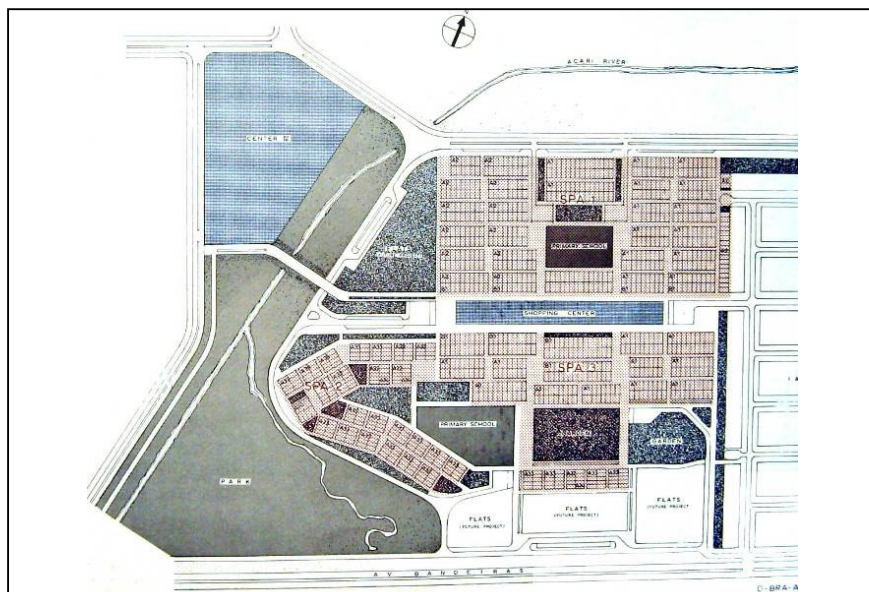


Figura 61. Três projetos pilotos para Acari. SPA1 comunidade classe III acima (rosa) e SPA 2 e 3 abaixo (rosa). Fonte: CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES (1965).

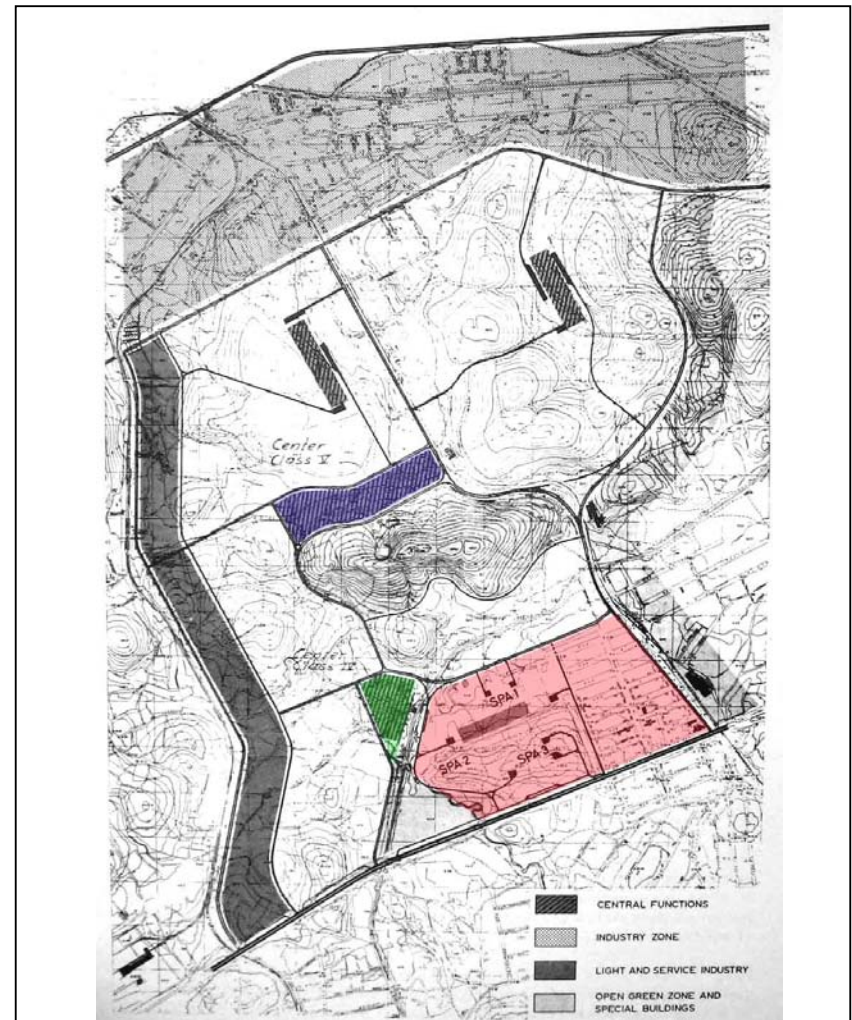
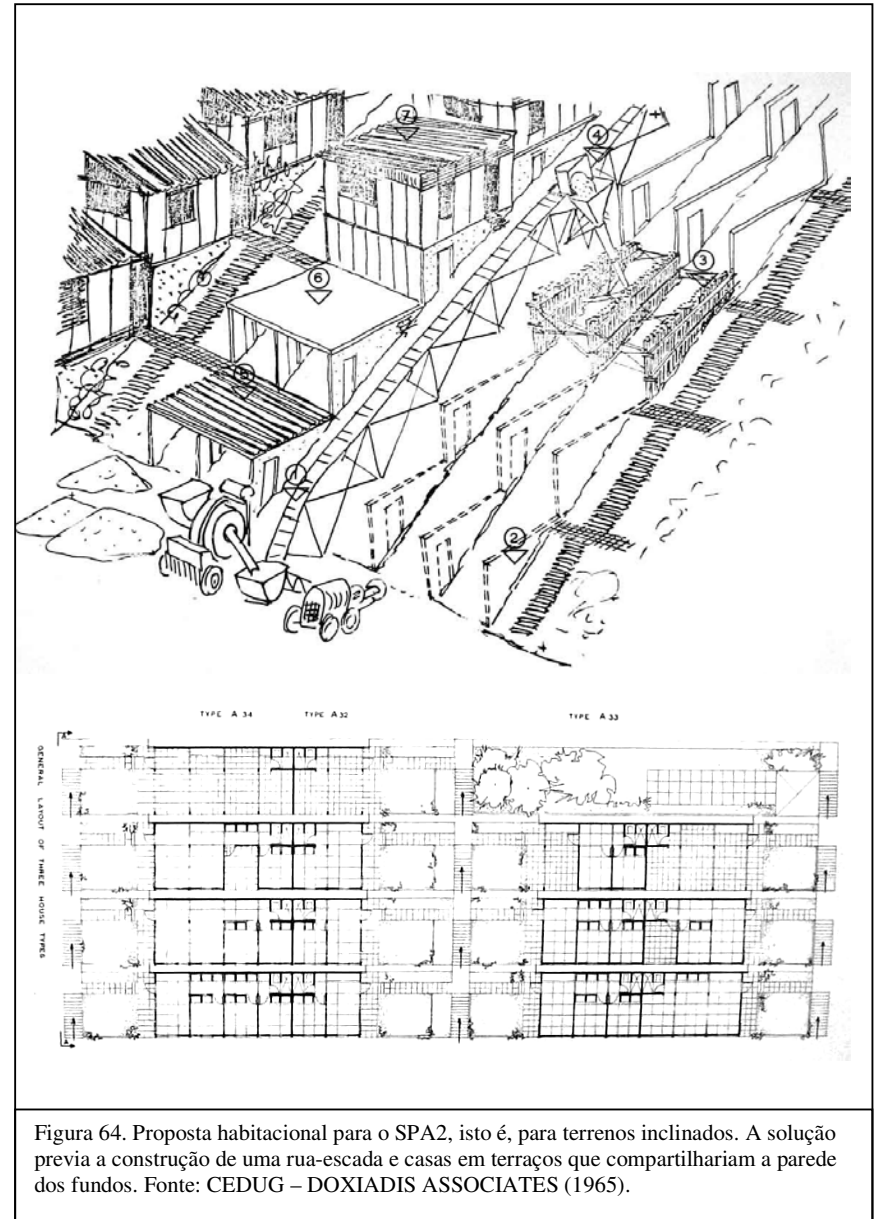
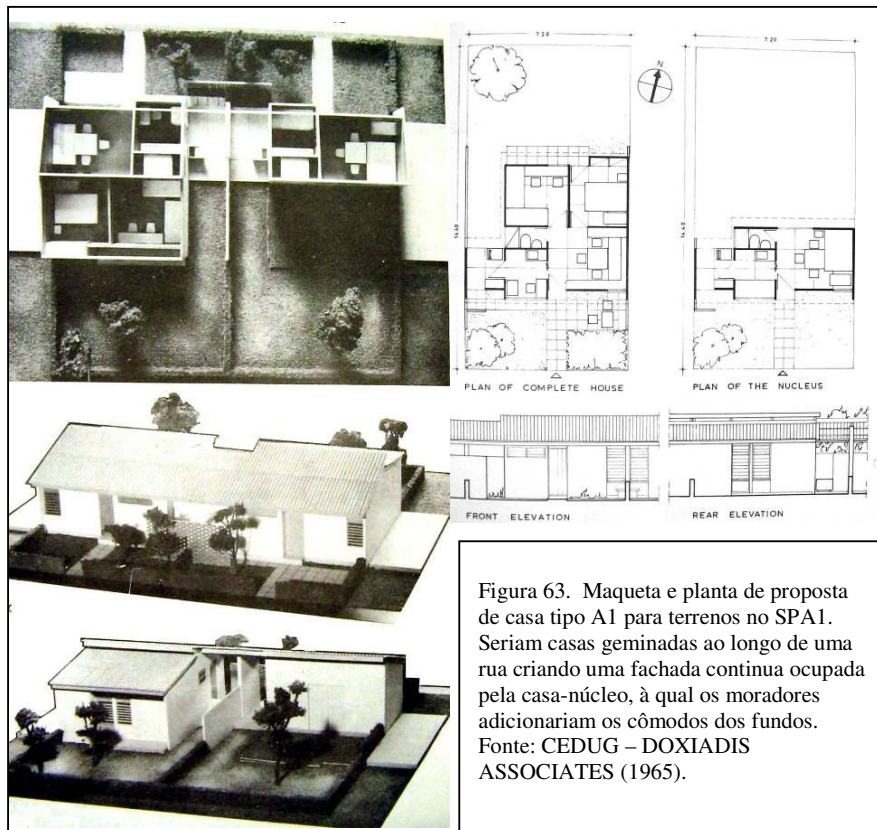


Figura 62. Localização dos três projetos pilotos para Acari (mancha vermelha). As duas comunidades classe três se integrariam a outras para formar uma comunidade classe IV com um centro classe IV (mancha verde). A comunidade classe IV se integraria a outras do mesmo tipo para formar uma comunidade classe V com centro classe V (mancha azul). Fonte: Esquema da autora sob base: CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES (1965).

No projeto dessas comunidades novamente o par casa / rua se torna o elemento central da forma urbana proposta com o qual se pretendia criar ambientes mais urbanos e, especialmente, mais próximos ao padrão de vida dessas comunidades, oferecendo tanto espaços privados como espaços públicos que favoreceriam a interação social entre os moradores e a criação de um sentido de lugar, tanto em terrenos planos (Figura 63), como em terrenos inclinados (Figura 64)



4.4. Valores culturais, clave da recuperação da interação social e da construção da identidade comunitária

O interesse dos membros jovens do CIAM pelo espaço urbano como gerador das relações humanas foi outro dos elementos que caracterizaram as discussões do CIAM do segundo pós-guerra (secção 1.4.4.). Estes debates traziam a tona preocupações a respeito da questão da identidade própria de cada lugar, da cultural local, da idiosincrasia social e arquitetônica das cidades existentes, do respeito às antigas formas urbanas. Disso resultava um questionamento da validade dos valores funcionais como “princípios universais” da arquitetura e urbanismo modernos, aumentando as preocupações no sentido de incorporar os valores culturais no desenho, o que começou a se manifestar através da assimilação dos gabaritos, do lote, da continuidade dos eixos da rua e calçadas e de elementos culturais e climáticos específicos.

Como já foi analisado no início deste capítulo, no Plano está presente o recurso a valores funcionais que remetem ao CIAM, embora de uma forma articulada com a concepção por escalas proposta por Doxiadis na grelha da Ekistics. No entanto, nota-se também a presença de alguns elementos que deixam de manifesto as preocupações com a incorporação dos valores culturais das sociedades estudadas. Isto se evidencia em três aspectos fundamentais: 1) no entendimento e fomento

do espaço urbano como gerador das relações humanas, 2) no planejamento centrado no homem como indivíduo, não como homem-tipo, e 3) no interesse em incorporar aspectos da cidade existente, tanto climáticos e paisagísticos, como da cultura urbana, familiar e construtiva local.

4.4.1. Espaço público, gerador das relações humanas

A necessidade de criação de praças públicas e outros espaços urbanos onde as pessoas possam se reunir como parques infantis e para os idosos, assim como um sistema de parques de vários tamanhos, é uma recomendação recorrente ao longo das várias escala de complexidade em que se desenvolve o Plano Doxiadis. Apesar desses espaços não serem essenciais à sobrevivência física e econômica do Estado, são considerados de vital importância enquanto geradores e condensadores das relações humanas e, portanto, influentes na saúde e personalidade dos homens, em sua capacidade produtiva dentro da sociedade, como se assinala no Plano:

“(...) Na cidade há uma necessidade de espaços públicos como praças, parques, centros comunitários e outras áreas onde as pessoas possam se reunir.” (183) “(...) A interação social para bem ou para mal é inevitável. Ela ajuda indivíduos e grupos a integrar seus papéis especializados na sociedade no comportamento da comunidade como um todo. Deve reforçar a motivação dos homens a aceitar construtivamente a necessidade de amoldar-se a padrões de vida

*socialmente saudáveis, e desenvolver valores que ressaltem a criatividade, a participação social e a cooperação.”*⁴⁹⁷

A criação de espaços públicos e verdes caracteriza as formulações para os vários elementos detalhados no Plano. É um elemento essencial na proposta para Copacabana, cujos decks de pedestres tanto circundando as quadras quanto em seus interiores, seriam grandes salões públicos de convívio e interação social que valorizariam o charme e a vida cultural e urbana do glamoroso bairro. No desenho das comunidades urbanas e em particular aquelas para as populações deslocadas das favelas, os espaços públicos, praças e jardins fazem parte de uma noção ampliada do habitat na qual estes espaços se apresentam como agregadores e unificadores das comunidades. O planejamento praticado e proposto por Doxiadis não se baseia na idéias de homem-tipo, mas na idéia do homem como individuo e como membro da sociedade, como se expressa no Plano:

*“Se o assentamento humano é para alcançar a meta final da felicidade e realização humana, o planejamento deve ser baseado no homem, como individuo e como membro da sociedade.”*⁴⁹⁸

Pode-se identificar uma aplicação desse pressuposto social e filosófico no Plano para a Guanabara na defesa da criação e fomento de comunidades não classistas, ou seja, comunidades compostas pelos vários segmentos da sociedade capazes de gerar grupos sociais ativos

⁴⁹⁷ CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES. 1965, p. 184.

⁴⁹⁸ *Ibidem*, p. 190.

culturalmente e um sentido de lugar e identidade; opondo-se aos condomínios, ou seja, a um planejamento que se baseia na classificação dos homens por tipos de acordo com a sua posição e nível social, que levariam a uma inércia cultural:

*“Colônias segregadas especializadas para diferentes grupos ocupacionais ou econômicos devem ser desencorajadas em favor de bairros residenciais planejados realisticamente compostos de vários segmentos representativos da sociedade. Comunidades isoladas especializadas tendem a acentuar diferenças que criam barreiras que levam a grupos de pessoas socialmente indesejáveis e inertes culturalmente.”*⁴⁹⁹

Este princípio se manifesta inclusive nas propostas para as favelas, baseadas na política básica de promover a integração social e econômica dessas populações e a interligação dessas comunidades ao resto do corpo urbano através de um desenho físico que punha ênfase na articulação dos novos bairros com o tecido urbano da cidade existente e, mais importante, a integração dessas vizinhanças na estrutura de comunidades hierarquizadas do Estado, como foi característico do projeto habitacional para Acari, já analisado.

A construção de um sentido de lugar e a recuperação da identidade característica de cada bairro e comunidade urbana foi outro dos pressupostos gerais do Plano. Este princípio se evidencia nas várias escalas de análise do Plano. Desde a definição das 24 comunidades de classe VI que respeitam a estrutura construída historicamente ao

⁴⁹⁹ *Ibidem*, p. 178.

preservar setores urbanos e bairros como Méir, Madureira, assim como o centro da cidade e a zona sul. Na escala urbana a construção da identidade é o mote principal que direciona a proposta para o bairro de Copacabana, onde se busca recuperar o sentido de lugar próprio dos sete setores em que o bairro era apreendido culturalmente pelos cariocas, relativos aos seis postos de salva-vidas das praias e ao pitoresco bairro de Peixoto próximo ao morro. O projeto visava a valorização da praia de Copacabana que já constituía um ícone da cultura urbana, lúdica e bossa nova do Rio de Janeiro dos anos 1960.

4.4.2. O diálogo com a cidade existente, a incorporação das tradições culturais urbanas, climáticas e construtivas locais

Uma das formas de diálogo entre a cidade proposta e a cidade existente se dá através do respeito e atenção às peculiaridades climáticas e paisagísticas da cidade. Respeitar e valorizar o charme da cidade de Rio de Janeiro, maiormente definido pela beleza do sitio paisagístico, como se sublinha no Plano em várias ocasiões:

*“Particularmente deve dar-se grande atenção à proteção da paisagem natural que constitui uma qualidade valiosa da Guanabara. Cada lugar deve ser examinado em base a esse critério (...)”*⁵⁰⁰

⁵⁰⁰ *Ibidem*, p. 70.

A valorização da paisagem é de fato uma das características do Plano, que se evidenciam especialmente na proposta de um parque litorâneo ao longo da porção d Baía da Guanabara que se estende entre o centro da cidade e seu limite norte. Esta proposta, de realizada, teria estendido o Parque do Aterro de Flamengo, recém inaugurado na época, às comunidades de rendas inferiores ao norte da cidade, tornando o Rio numa cidade mais equilibrada em termos do direito à cidade e à paisagem.

Por outro lado, a importância de conduzir pesquisas e experimentações sobre aspectos específicos da cultura construtiva local da Guanabara é uma das recomendações apresentada no Plano, especialmente sublinhada considerando o estabelecimento de um programa estável de treinamento do pessoal técnico do Estado. Para além das análises realizadas sobre as características culturais e climáticas do Estado, apresentadas no capítulo intitulado “Condições Ekísticas”; se apontava a necessidade de fomentar a realização de análise de materiais e métodos de construção de baixo custo que tomassem em conta as condições climáticas, assim como os padrões de vida das famílias e o ambiente cultural, tendo como foco principal o programa habitacional para os setores de baixa renda:

“Pesquisas extensivas em materiais de edificações, métodos de construção e standard espaciais, devem ser conduzidas para determinara a solução técnica mais adequada e econômica para uso durante o programa de longo-prazo. Este tipo de pesquisa será

*particularmente importante no que concerne o programa habitacional, onde materiais de construção, métodos de construção, condições climáticas, padrões familiares de vida e o ambiente cultural desempenham um papel tão importante.”*⁵⁰¹

Nesse sentido, a escolha da casa uni-familiar como solução mais recomendável para o programa habitacional, em especial, para a realocização das populações das favelas, respondia ao princípio de respeitar o padrão familiar e de modo de vida desses grupos sociais. O diálogo com a cidade existente também se dava através da assimilação dos gabaritos e dos eixos das ruas e calçadas principais, embora a proposta quanto à rede de transporte previa a gradual transformação do sistema de avenidas radiais existentes a um sistema circulatório em grade. Todos esses elementos permitem verificar a presença de preocupações a respeito da incorporação dos valores culturais específicos da população e da cidade em questão, o que pode ser interpretado como um mecanismo ou ferramenta de desenho que permitia fazer uma costura entre a cidade existente e a cidade futura.

⁵⁰¹ *Ibidem*, p. 181.

CAPÍTULO 5

F. Batista e o Town Planning Associates: as contradições da modernidade cubana, o prelúdio da crise

Preâmbulo

Nos anos 1950 Havana ganhou a maturidade como cidade moderna, mas ao mesmo tempo, edificou-se a representação da “cidade maldita”, da “cidade lúdica”, da “cidade hedonista”, entre outras versões que aludem às contradições vivenciadas nas várias esferas da sociedade de então. Neste capítulo se analisam os fundamentos econômicos e político-funcionais que motivam a elaboração do Plano, tomando como recorte temporal a etapa da República iniciada em 1902.

Analisa-se também os elementos que compõem a representação de Havana como “cidade moderna”, tanto em termos das práticas sociais da vida cotidiana, como através da identificação dos principais códigos arquitetônicos e urbanísticos que constroem a personalidade ainda indelével de Havana. A imagem da modernidade americana desempenhou um papel dominante nessa primeira metade do século XX, em particular, nos anos 1950, com a difusão do *american way of life* e, sobretudo, com o intenso volume de investimento daquele país. Nesse contexto, estudam-se também as contradições sociais inerentes a tão acelerado processo de modernização.

Por último, indaga-se o processo de contratação do *Town Planning Associates* pelo governo de F. Batista, para compreender os modelos de gestão e de planejamento em que se insere esta formulação urbanística.

5.1. O vai-vem político-econômico da jovem República: a força de atração do vizinho do norte

Na história econômica, política e sociocultural de Cuba ao longo do século XX, os Estados Unidos foram um ingrediente dominante que permeou o desenvolvimento da sociedade em suas várias esferas. A pressão dos interesses norte-americanos foi particularmente preponderante nas esferas da vida política e econômica.

Os negócios com o vizinho do norte começaram em finais do século XIX, quando a Ilha ainda se encontrava sob o controle de Espanha, com o florescimento das indústrias do açúcar e do tabaco, que definem a função ou base econômica própria da Ilha. Nesse período, a economia de serviços atrelada à agricultura – do açúcar e do tabaco –, não à indústria, encheu os cofres de Havana e lhe permitiu ao ambicioso governador, Miguel Tacón, construir um plano de ruas que colocou Havana na modernidade do século XIX⁵⁰².

A presença norte-americana na ilha superou as esferas econômicas e dominou a vida política e institucional do país quando no caminho da anelada independência de Espanha, os cubanos se depararam com a primeira intervenção norte-americana em Cuba. A ingerência do vizinho do norte, com evidentes motivos econômicos expansionistas – que visavam até a anexação de Cuba ao território norte-americano,

⁵⁰² SEGRE, R., 2002, p. 3

como aconteceu posteriormente com o vizinho Porto Rico –, foi justificada arditamente com a eclosão da guerra entre Espanha e Estados Unidos após a explosão do navio norte-americano *Maine* em 1898 frente à baía de Havana. Esse episódio imprimiu um caráter único ao desenvolvimento de Cuba que com “a independência de Espanha em 1898 substituiu uma potencia mundial de segunda ordem (Espanha) por uma potencia de primeira ordem (Estados Unidos)”⁵⁰³. Assim, no despertar do século XX, uma quinta parte da produção nacional de açúcar se concentrava em 19 engenhos açucareiros de propriedade de empresários norte-americanos, nos quais trabalhavam milhares de camponeses, que tinham que sobreviver os longos períodos entre a colheita e o plantio, que os desempregados a maior parte do ano. Como consequência disso, desde as primeiras décadas do século se intensificou o processo de migração urbana, especialmente para Havana.

Durante a primeira ocupação norte-americana (1898-1902) se produziu uma primeira grande afluência do capital do norte na economia cubana, tendo como alvo as indústrias do açúcar e do tabaco. Em 1902, com a fim da ocupação, o capital norte-americano em Cuba totalizava 100 milhões, dos quais 45 milhões na produção de tabaco e 25 na indústria do açúcar. Em 1902, após sucessivas compras de fábricas de charutos

⁵⁰³ *Ibidem*, p. 44.

por investidores americanos, 90 % das exportações de cigarros cubanos passaram ao controle norte-americano, junto com a metade da manufatura e produção de cigarros⁵⁰⁴. Os recursos minerais também foram alvo dos capitais norte-americanos no tempo da primeira intervenção, quando o interventor, Leonardo Wood outorgou 218 concessões de atividade mineradora a companhias americanas em sua maioria, que foram isentas de pago anual de impostos⁵⁰⁵.

Em 1902, a independência de Cuba se instituiu com a posse do primeiro presidente republicano, Tomás Estrada Palma, iniciando a ilusão da democracia com um período de aumento da prosperidade, processo que esteve relacionado, em maior medida, como incremento no fluxo de capital do norte. Porém a intervenção freqüente do governo norte-americano, em maior parte, devido à falta de governabilidade dos primeiros presidentes cubanos, foi dilapidando a crença nos políticos nacionais e abrindo passo à corrupção. O investimento norte-americano em Cuba aumentou ainda mais após o fim da intervenção quando em dezembro de 1903 se assinou um tratado entre os dois países que dava a Cuba uma preferência de 20% nas tarifas com respeito aos outros países nos Estados Unidos, e a cambio, Cuba dava aos exportadores americanos uma redução variando entre 25

% e 40 % da tarifa normal⁵⁰⁶. Nas eleições presidenciais de 1º de dezembro de 1905, Tomás Estrada Palma foi reeleito presidente quase sem oposição, em grande parte, por sua promessa ao povo de que em caso de desordem seriam enviadas imediatamente tropas norte-americanas para conter insurreições – o que da a medida da dependência dos Estados Unidos com que nascia a jovem república cubana. Os membros do partido Liberal, descontentes ante a reeleição de Estrada Palma, ameaçaram iniciar uma nova insurreição. Ante tal ameaça, Estrada Palma pateticamente, pediu ao governo dos Estados Unidos que enviasse dois navios e de 2000 a 3000 homens, pedido que foi negado pelo Presidente Roosevelt. No entanto, um estratagema de Estrada Palma⁵⁰⁷, levou a que em 19 de setembro de 1906 Roosevelt acedesse a enviar a Havana a Taft, secretário de guerra, e Bacon, subsecretário de Estado, abrindo passo à segunda intervenção norte-americana em Cuba (1906-09), iniciada inevitavelmente após a renúncia de Estrada Palma (1902-06) em 28 de setembro de 1906.

Em 1909, o novo presidente eleito, José Miguel Gómez (1909-13), sucedeu ao interventor Magoon no controle do país, que agora já mostrava evidências da maior influência exercida pelos Estados Unidos na vida cotidiana, que começava a substituir o poder econômico de

⁵⁰⁴ THOMAS, H., 1998, p. 466.

⁵⁰⁵ *Idem*.

⁵⁰⁶ *Ibidem*, p. 468.

⁵⁰⁷ *Idem*. Que conseguiu que o destróier *Denver* ancora-se no porto de Havana após persuadir a James Sleeper, o *chargé d' affaires* americano, que pedisse isso ao capitão do navio

Espanha. Os investidores norte-americanos começaram a se apoderar dos serviços urbanos, tanto das empresas de transporte público, quanto da eletricidade, telefone, entre outras. Em 1909, quando haviam 170 engenhos de açúcar no país, 34 % da produção provinha de engenhos pertencentes ao capital norte-americano, 35 % de espanhóis, e 31 % de cubanos⁵⁰⁸. Em 1909, Gómez foi sucedido por Mario García Menocal (1913-21), que foi conhecido como um homem mais identificado com os Estados Unidos e mais envolvido em subornos e corrupção, em comparação com o precedente, José Miguel Gómez – de Menocal se comenta que tinha começado a presidência com uma fortuna pessoal de um milhão que nos oito anos de seu governo passou para quarenta milhões⁵⁰⁹. No início de seu governo, o investimento norte-americano, maiormente em açúcar, já atingia 20 milhões de dólares, representando o 18 % de todo o investido por aquele país nos vinte e dois países de América Latina⁵¹⁰.

Durante seu governo, que coincidiu com a Primeira Guerra Mundial, aumentou o controle do capital norte-americano sobre a produção açucareira cubana, tendo estimado em 1919, o *National City Bank*, que entre 40 e 50 % dos engenhos de açúcar eram americanos, produzindo já mais de 50 % da produção total da Ilha. Esse aumento de

⁵⁰⁸ *Ibidem*, p. 501.

⁵⁰⁹ *Ibidem*, p. 525.

⁵¹⁰ *Ibidem*, p. 536.

investimento do capital norte-americano coincidiu com o período de aumento sucessivo dos preços do açúcar no mercado internacional, conhecido em Cuba como a “Dança dos milhões”, quando os preços duplicaram-se em pouco mais de dois meses – passaram de 10 centavos em 2 de março de 1920, para 22,5 centavos em 19 de maio de 1920⁵¹¹. Por outro lado, depois da guerra, os interesses de negócios norte-americanos se diversificaram rapidamente dirigindo-se também à monopolização dos serviços urbanos.

Em 1921, Alfredo Zayas (1921-25) sucedeu a Menocal na presidência do país. Um ano após sua eleição a vida política cubana tornou-se mais turbulenta com as revoltas dos estudantes frente à incompetência e corrupção que caracterizava a atmosfera política do país. O clima era particularmente agitado na universidade, onde exigiam uma urgente reforma universitária que, em grande parte, apelava a uma reforma da sociedade. Nesses anos constituiu-se a FEU (1923) – *Federación de Estudiantes Universitarios* –, que representava um novo desafio para os governantes cubanos, particularmente para Zayas, pois o novo líder estudantil, Julio Antonio Mella, tornou-se uma figura reconhecida em todo o país. Esse movimento surgido no primeiro quarto do século XX não seria interrompido até os anos 1960, e seria o principal antecedente e núcleo formador dos jovens rebeldes que lideraram a revolução de

⁵¹¹ *Ibidem*, p. 541-543.

1959. Zayas, encheu seus bolsos corrompendo a legislatura como tinha feito seu predecessor, dispondo dos fundos públicos em projetos de lei que o beneficiaram pessoalmente.

Em 1925, chegou ao poder Gerardo Machado (1925-33), que foi o primeiro grande ditador de Cuba. De origem duvidosa – e aparentemente com uma folha criminal extensa que justificou o misterioso incêndio da audiência de Santa Clara em 1899⁵¹² –, conseguiu aprovar a continuação de seu período de governo sem reeleição através de uma mudança na Constituição que lhe permitiu prorrogar seu mandato até 30 de maio de 1935. Esse estratagema provocou imediato descontentamento entre os políticos, o povo em geral e em particular entre os estudantes, sobretudo após o violento assassinato do líder estudantil Julio Antonio Mella em janeiro de 1929.

Entre 1925 e 1929, ano em que eclode a crise da bolsa de Nova Iorque, os homens de negócios dos Estados Unidos investiram em Cuba 1.5 bilhões de dólares, o que equivalia a um quarto de todo o investido na América Latina durante esse período. Essa foi a era em que os grandes “barões do açúcar” emergiram nas províncias mais ao leste da Ilha. Estrangeiros controlavam 78 % da terra cultivável da ilha, e os Estados Unidos consumia 50 % do açúcar produzido em Cuba⁵¹³.

⁵¹² *Ibidem*, p. 569, 587.

⁵¹³ SEGRE, R., 2002, p. 63.

Em 1933, uma revolta popular conseguiu derrubar Machado do poder. No entanto, as fortes convulsões políticas e econômicas provocadas pela depressão de 1929 e pela revolta popular de 1933 levaram, paradoxalmente, à emergência da figura política de Fulgencio Batista, que liderou o golpe de estado de 1935 e que voltaria à cena política nos anos 1940 e posteriormente em 1950 como presidente do país. Após a crise de 1929 houve uma queda das importações de açúcar cubano pelos Estados Unidos, que caíram de 50 % em 1925 para 28,6 % em 1932, assim com a queda de Machado em 1933 e a crise política que perdurou até os anos 1940s acabaram também dos dias da *belle époque* de Cuba⁵¹⁴. A revolução de agosto de 1933 conseguiu derrubar o regime de Machado, mas a falta de articulações entre os principais atores que protagonizaram dito movimento abriu passo a um período de muita instabilidade política, no qual se sucederam oito governos num período de sete anos – incluindo uma pentarquia. Durante esses convulsos anos, Fulgencio Batista ascendeu meteoricamente em sua carreira militar, passando de sargento taquígrafo a maior general, sendo eleito finalmente, em 1940, como presidente da República (1940-44).

Nos anos 1940, a ilusão da democracia cubana se fortaleceu ante a sucessão de governos eleitos democraticamente – Ramón Grau San Martín (1944-48) e Carlos Prío Socarrás (1948-52) –, embora foi um

⁵¹⁴ *Ibidem*, p. 71-72.

período em que a corrupção e as contradições sociais se exacerbaram. Mas, quase vinte anos após a revolução de 1933 que derrubou a Machado da presidência do país, a cena política vivenciou um dos momentos mais agudos e de maiores conseqüências para a política cubana quando em 10 de março de 1952 o golpe de estado liderado por Batista interrompeu o último ciclo de governos eleitos democraticamente em Cuba. A partir de então, os jovens estudantes, totalmente descontentes com o ambiente político e social do país, se tornaram atores cada vez mais presentes no convulso cenário político cubano dos anos 1950.

A instável situação política e econômica limitou o crescimento de Havana até os anos 1940, quando a Segunda Guerra Mundial produziu uma inesperada sorte nos lucros do açúcar cubano. Duas administrações se beneficiaram da alta dos preços do açúcar: Fulgencio Batista (1940-1944) e Ramón Grau San Martín (1944-48)⁵¹⁵. Nesses anos, os investidores norte-americanos investiram pesadamente na indústria ligeira – num momento em que a maior parte de América Latina estava experimentando a industrialização de substituição de importações –, localizando estas indústrias nos limites da cidade de Havana, atraindo

⁵¹⁵ O Presidente Grau San Martín estabeleceu o Diferencial de Açúcar, uma taxa adicionada as vendas de açúcar para ajudar a financiar projetos de trabalhos públicos.

trabalhadores que começaram a assentar-se ali, fazendo crescer os subúrbios mais do que as áreas centrais⁵¹⁶.

Havana saiu da depressão dos anos 1930s graças ao aumento dos preços do açúcar, e estes tiveram como efeito paralelo, um incremento no investimento no setor imobiliário, sobretudo na construção privada. Em 1939, o investimento em casas privadas ficou em 9 milhões de dólares, mas em 1946 tinha aumentado para 36 milhões⁵¹⁷. Mas, apesar desse *boom* construtivo, se fez pouco para melhorar as condições de vida dos mais pobres. As condições de vida das pessoas de baixos ingressos piorou progressivamente, proliferando *solares* e *ciudadelas* (casas cômodas) dispersas em todas as partes da cidade. Houve dois importantes projetos de casas populares financiadas pelo Estado – Pogolotti (1910-13) e Lutgardita (1929) –, mas foram apenas símbolos das ações de bem-estar do Estado. O mesmo significado teve o Bairro Obrero de Luyanó no governo de Grau San Martín⁵¹⁸.

No final dos anos 1940s, Grau San Martín, ante o fracasso das alianças para tentar sua reeleição em 1948, decidiu apoiar Prío Socarrás, membro da geração de estudantes de 1933 que tinha sido Ministro do Trabalho durante seu governo. Assim, nas eleições gerais de 1948, a

⁵¹⁶ *Idem.*

⁵¹⁷ *Ibidem*, p. 75.

⁵¹⁸ *Ibidem*, p. 75-76.

última eleição democrática realizada em Cuba, Carlos Prío Socarrás (1948-52) do Partido Autênticos, resultou eleito, vencendo os candidatos dos partidos Liberal, Democrático e Republicano – Eduardo Chibás, e Ricardo Núñez Portuondo –, que representavam também os interesses de Fulgêncio Batista⁵¹⁹. A eleição foi muito dividida, tendo Prío ganhado por uma margem de votos não muito grande – Prío obteve 900.000 votos, Núñez Portuondo 600.000, Eduardo Chibás 325.000 e Marinello, candidato do Partido Comunista, 142.000⁵²⁰.

Prío Socarrás, o “presidente da cordialidade” era conhecido pelo exagerado valor que dava ao dinheiro, por ter uma vida de pessoal luxuosa e cheia de conforto em sua fazenda La Chata e por seu sucesso em apaziguar os membros do Partido Comunista. Em seu governo aprovou-se a “lei anti-gangsterismo” através da qual se encarceraram alguns poucos inocentes ao tempo em que Prío entrou em excelentes relações com os líderes do gangsterismo⁵²¹. Quatro anos mais tarde, as eleições presidenciais de 1952 foram frustradas quando Fulgencio Batista subiu ao poder através, mais uma vez, de um golpe de estado. Batista era, de fato, candidato oficial às eleições de 1952 – o candidato dos Autênticos era Carlos Hevia, o partido comunista não apresentou nenhum candidato, mas aliou-se aos ortodoxos. Mas, Batista justificou

⁵¹⁹ THOMAS, H., 1998, p. 757.

⁵²⁰ *Idem*.

⁵²¹ *Ibidem*, p 760.

a necessidade de um golpe de estado ante as supostas alegações de que Prío Socarrás não aceitaria o fracasso de seu partido nas eleições de maio de 1952 e que planejava organizar um golpe de estado.

Após o golpe de estado de 1952 foi suspenso o Congresso e os direitos de reunião e de livre expressão e se definiu a realização de novas eleições somente no final do ano seguinte. Essas agressões contra a liberdade democrática provocaram uma forte oposição a Batista dos vários setores e grupos políticos e da sociedade, tensões que se mantiveram ao longo dos quase sete anos que esteve na presidência da República até a toma do poder por um grupo de jovens liderados por Fidel Castro. Castro, até então pertencente ao Partido Ortodoxo, veio a cena política depois do assalto ao *Cuartel Moncada* na oriental cidade de Santiago de Cuba em 26 de julho de 1953. O plano do assalto foi arquitetado por Fidel desde Havana, mas a ação aconteceu em Santiago de Cuba quatro meses antes das eleições prevista para novembro de 1953, numa tentativa de obter munições para armar seu movimento para futuros enfrentamentos, e ao mesmo tempo, erigir-se como líder de um movimento libertador heróico. Em outubro de 1953, Batista anunciou que haveriam eleições em novembro de 1954 e que os partidos teriam até fevereiro de 1954 para organizar-se. Nas eleições de novembro de 1954 o voto eleitoral devolveu Batista à presidência. Nas campanhas Batista se apresentava como libertador de Cuba do gangsterismo e dizia-se comprometido com o fim da anarquia e da

desordem política. Mas, na verdade, Batista conseguiu reeleger-se devido ao controle total que exerceu sobre a vida política do país após o golpe de marco de 1952, quando todos os partidos e direitos de reunião foram suspensos – somente em outubro de 1952 o novo código constitucional de Batista permitiu que a partir de janeiro de 1953 os partidos que estivessem organizados poderiam voltar a atuar novamente. Pouco mais de um mês após a eleição de Batista, foi criada a *Junta Nacional de Planificación*, em janeiro de 1955, ao qual sucedeu a contratação em julho de 1955 do escritório *Town Planning Associates* para a elaboração do Plano Piloto de Havana.

O encargo a Sert, canalizado através de seu escritório nova-iorquino se da num momento em que Batista pode ter pensado que se veria livre da maior parte das tensões político-sociais da primeira metade da década de 1950s. Pois a contratação se realiza apenas dois meses depois da anistia concedida em 15 de maio de 1955, a Castro, seu irmão e outro grupo de jovens seguidores, que foram postos em liberdade e pouco depois se exilaram em México. No entanto, apesar de ter sido eleito pelo voto, o novo governo de Batista não se viu livre de tensões políticas que, pelo contrário, só aumentaram na segunda metade da década de 1950, chegando a seu clímax com a toma do poder pelo grupo de rebeldes revolucionários em janeiro de 1959 – Castro e seus seguidores prepararam a invasão à ilha desde seu exílio em México.

Por outro lado, durante os anos 1950, experimentou-se um forte amento do investimento norte-americano em Havana, chegando a um estimado anual de 713 milhões de dólares durante a década que tinha como alvos principais a indústria ligeira e o setor de serviços. O domínio desses setores da economia implicou numa cada vez maior presença dos produtos, marcas e práticas comerciais norte-americanas em Cuba. Naqueles tempos, o diretório telefônico de Havana se confundia com a lista de qualquer diretório telefônico dos Estados Unidos: garrafas de refrigerantes (Coca-Cola, Pepsi Cola, Canada Dry, Royal Crow), de companhias farmacêuticas (Sherwin Williams, Glidden, Du Pont), de pneus (U.S. Rubber, Good Year, Firestone), também as lojas de departamentos norte-americanas da moda (Ten Cents, Sears, Roebuck, Woolworth) (Figura 65) apareceram nas maiores cidades de Cuba⁵²².

Mas, um aspecto negativo do desenvolvimento econômico nacional era que Havana se consolidou nesses anos como “cabeça desenvolvida de um país pobre”⁵²³, quando se exacerba a primazia da capital no desenvolvimento industrial nacional, gerando o 52,8% da produção nacional e o 75 % do total nacional no referente à produção de açúcar. Além disso, 80 % das importações recebidas chegavam pelo porto de Havana, assim como 60.7 % de seu consumo do dia-a-dia, e na capital

⁵²² SEGRE, R., 2002, p. 77.

⁵²³ COYULA, M., 1999, p. 12

se concentravam também três quartos dos profissionais e 90 % dos arquitetos cubanos⁵²⁴.



Figura 65. Fachada da loja Sear e propaganda da loja de departamentos Encanto, Havana nos anos 1950. Fonte: therealcuba.com

⁵²⁴ SEGRE, 2002, p. 80.

5.2. Havana moderna, o deslocamento de Espanha pelos Estados Unidos na construção da modernidade cubana.

Em muitos de seus mais importantes textos, Carpentier construiu e descreveu as facetas contrapostas de Havana. A “cidade fortaleza”, a “cidade convento”, a “cidade posada” dos tempos coloniais; a “cidade ópera”, a “cidade monumental” das primeiras décadas da República, assim como a “cidade espetáculo”, “cidade lúdica”, a “cidade maldita”, que constrói o ambiente dos anos 1950, marcados pelo interesse em torno do desenvolvimento do turismo e dos negócios norte-americanos na Capital do Caribe. Essas facetas contrapostas compõem o mosaico de representações de Havana como cidade moderna que se consolidou na primeira metade do século XX.

Nas primeiras décadas desse século, a imagem de atraso identificada com a massa de edificações coloniais começou a ser substituída por uma imagem moderna identificada com o florescimento arquitetônico e a qualidade da arquitetura eclética que “conseguiu estabelecer uma continuidade entre o velho e o novo”⁵²⁵. Entre os principais ícones arquitetônicos dessa etapa sobressaem a Bolsa de Havana (1903) e o Banco Nacional de Cuba (1907) de José Toraya; a Lonja del Comércio de Tomás Mur (1909), a Câmara de representantes de Emilio Heredia (1911); o Nacional City Bank de New York (1925), desenhado pelo

⁵²⁵ SEGRE, R., 1996, p. 717.

escritório nova-iorquino de Walker & Gillette. O ambiente cultural, político-social dos espaços urbanos do *ring* de Havana – resultado da eliminação das muralhas –, mobilizam o imaginário da modernidade. Ali se erigiram símbolos dos poderes que tencionavam a vida cultural do país. Dentre os representantes do Estado se alçam o Capitólio Nacional (1929) de Raúl Otero, Govantes e Cabarrocas (Figura 66), o Palácio Presidencial (1920) de Paul Beleau e Carlos Maruri, o Instituto de Segunda Enseñanza (1925) de Benjamin de la Veja.



Figura 66. O Capitólio Nacional (1929). Fonte: Arquivo Roberto Segre

Por outro lado, o poder econômico dos grupos espanhóis se expressa na construção das sedes da Asociación de Dependientes del Comercio (1907) de Arturo Amigo, o Cassino Espanhol (1914) de Luis Dediote, o Centro Gallego (1915) de Paul Beleau (Figura 67), e o Centro Asturiano (1927) de Manuel Busto ⁵²⁶. A nova dinâmica da vida cultural e socioeconômica da capital se reflete também na proliferação, nessa área central, dos luxuosos hotéis desenhados para os turistas norte-americanos maiormente.



Figura 67. O Centro Gallego. Fonte: Arquivo Roberto Segre

⁵²⁶ SEGRE, R., 2003, p. 69.

Destaca-se o Isla de Cuba, o Plaza (1908) de José F. Mata, o hotel Sevilla Bitmore (1908/1923) de Arellano e Mendoza. Nesses anos consolidou-se a “personalidade de Havana” que “resultou mais próxima das estruturas clássicas surgidas neste período, que (...) conformam o município de Centro Havana, que configura uma paisagem citadina mais pregnante que a existente no núcleo histórico originário⁵²⁷.

Mas, para a modernidade eclética começa a ser substituída progressivamente pela modernidade tecnológica proveniente dos Estados Unidos, que irrompe nas dinâmicas da vida urbana com a chegada do cinematógrafo, o automóvel e o bonde elétrico.⁵²⁸ Como sublinha Coyula, em 1910 se abriu o serviço telefônico automático em Havana, antes que em Nova Iorque. Em 1913, se completaria o sistema de esgoto da capital, desenhado para o dobro dos trezentos mil habitantes existentes então. Em 1922 começaram as transmissões de rádio, e em 1949 as de televisão. Os cinemas de Havana na década dos 1950 eram mais luxuosos e confortáveis que os de muitas cidades européias e Cuba era o país com mais alto per capita de Cadillacs⁵²⁹.

Por outro lado, várias obras relevantes foram feitas por arquitetos norte-americanos, como a já demolida Catedral Episcopal (Bertram Goodhue,

1905), a Estação Central de Ferrocarril (Kenneth Murchinson, 1912) a Aduana (Barclay, Parsons e Klapp, 1914)⁵³⁰. A firma norte-americana Schultze and Weaver – autores do Waldorf-Astoria em Nova Iorque (1931) –, fez também várias obras importantes em Havana, como a ampliação do Hotel Sevilla (1923), o balneário de La Concha, o Jockey Club do Hipódromo oriental Park, e o Cassino Nacional, as três últimas em 1928; e o escritório McKim, Meade & White fez também uma das obras mais importantes de Havana, o Hotel Nacional⁵³¹ (1930), na frente da fachada litoranea da *Avenida del Malecón* (Figura 68).

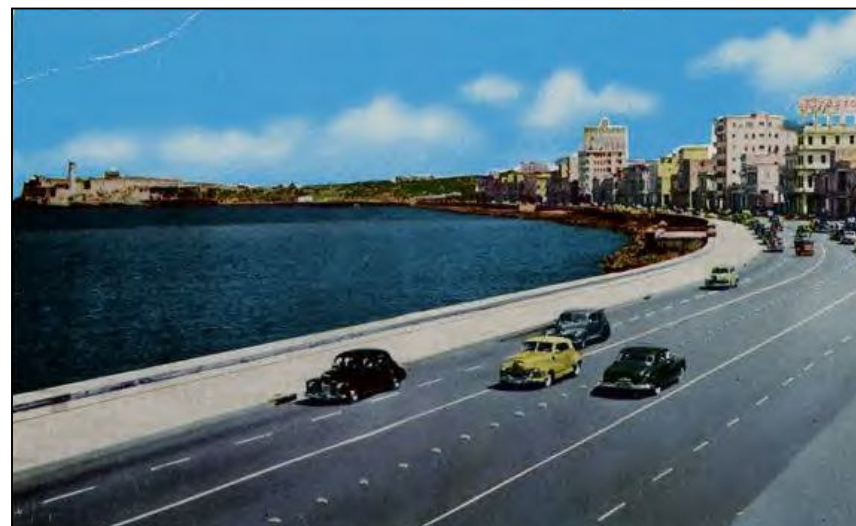


Figura 68. *Avenida del Malecón*, Havana dos anos 1950. Fonte: therealcuba.com

⁵²⁷ SEGRE, R., 1996, p. 718.

⁵²⁸ COYULA, M., 1999, p. 10

⁵²⁹ *Idem.*

⁵³⁰ *Ibidem*, p. 11.

⁵³¹ *Idem.*

Nos anos 1920 e 1930, a difusão do *american way of life* também chegaria ao traçado urbano, com a urbanização de Miramar (Figura 69), e Country Club, que seguiam o padrão das ruas sinuosas, lotes grandes e muito verde do subúrbio americano, articulado a um novo club social que daria nome ao bairro tinha como atividade principal um esporte sem arraigo e Cuba, o golf⁵³².



Figura 69. Avenida de Céspedes em Miramar, Havana dos anos 1950. Fonte: Arquivo Roberto Segre.

A imagem da modernidade urbana se construía, paralelamente, através da assimilação de novos estilos – como o Art-Decô que se difundiu entre 1925 e 1945 – e através de novas práticas sociais vinculadas ao desenvolvimento do automóvel, do cinematógrafo e do turismo. As novas atividades e práticas sociais provocavam mudanças nos gostos, hábitos, costumes e no comportamento social em geral, como descreve Alejo Carpentier em 1939:

*“Nossa cidade, ao civilizar-se, transformava-se rapidamente. Uma sede imensa de amor e de ouro enchia os corações, ao tempo em que se erigiam palácios em todas as ruas. Homens e mulheres adquiriam hábitos mais livres e uma alegre desenvoltura, que se fazia mais provocativa sob o sol brilhantíssimo do trópico. (...) Em menos de cinco anos, as modas sucessivas ao serviço da universal luxúria, tinham desnudado, ante os olhos dos homens, todas as mulheres da capital. (...)”*⁵³³

A década dos anos 1940 foi marcada pela consolidação da influência norte-americana, na apenas na política e na economia, mas na vida cotidiana, através da proliferação de produtos de consumo norte-americanos que transformam e modernizam num curto lapso de tempo os hábitos e práticas sociais dos cubanos, e em particular, dos havaneses – os produtos americanos inundaram os mercados cubanos que inclusive passaram a ser chamados de *grocery*⁵³⁴, tanto os automóveis, como as roupas, cigarros e toda sorte de objetos de

⁵³² *Idem.*

⁵³³ CARPENTIER, A., 1939, p. 30. *Apud:* ÁLVAREZ-TABÍO ALBO, E., 2000, p. 113.)

⁵³⁴ : ÁLVAREZ-TABÍO ALBO, E., 2000, p. 236.

consumo, assim como os “produtos culturais” urbanísticos como os clubs, nightclubs, os bairros residências em cul-de-sac, os fast-food, os cinemas, entre outros. Nesses anos, a cultura europeia começa a ser progressivamente substituída pela irradiação da cultura norte-americana e seus principais produtos culturais dos anos 1940s e 1950s: as lojas Woolworth, Sears e os Ten Cents; os fast foods, os cinemas, entre outros.

Nos anos 1940, esses novos referenciais dão lugar à espacialidade das lojas de departamentos – os Almacenes Ultra (1935) de Alberto Prieto –, às estruturas publicitárias das salas cinematográficas – o cinema Moderno (1928) de E. López Rovirosa; o Fausto (1938) de Saturnino Parajón, o Astral e o Arena. Com a chegada de lojas de departamentos norte-americanas – Sears, Ten Cents, Woolworth – a idéia do shopping com ar condicionado prolifera no centro da cidade, abrindo então as portas lojas famosas como El Encanto e Flogar, que levaram a um declínio da vida comercial das ruas dessa parte da cidade e em bairros ricos como Vedado, Miramar, onde ganharam notoriedade La Rampa e La Copa, assim como as cadeias Ekloh. Essas novas lojas ofereciam a possibilidade da compra em grandes quantidades nos bairros de altos ingressos, onde também proliferaram usos comerciais e de lazer como bares, cafés ao ar livre e nas galerias sombreadas, lojas de fast-food em esquinas estratégicas. Essa Havana do ócio, dos bares, restaurantes, nightclubs e hotéis, foi descrita nas letras de Cabrera Infante:

*“Li o letrero do restaurante Humboldt Club e pensei na Estrela que comia ali sempre (...) Bar San Juan e Club Tikoa e La Zona y el Cuervo e o Éden Rock onde uma noite uma negra se enganou e desceu as escadas até a porta e entrou a comer ali e a mandaram embora com uma desculpa que era uma exclusiva (...) e La Gruta onde todos os olhos são fosforescente porque as criaturas que habitam este bar e club e cama são pejes abissais e Pigal ou Pigalle ou Pigale porque de todas essas formas se diz e Wakama Self Service e Marakas e seu menu em inglês e seu menu afora e suas letras em chinês em neon para confundir a Confúcio, e Las Cibeles e o Colmao e o Hotel Flamingo e o Flamingo Club (...)”.*⁵³⁵

A proliferação dos *clubs* nos bairros dos grupos sociais mais abastados foi também um dos grandes protagonistas das mudanças nas práticas sociais e gostos dos havaneses mais ricos, conseqüentes da difusão cada vez maior do *american way of life*. A idéia dos clubes (Figura 70), para a burguesia se difunde nos melhores bairros da capital, onde se situam com seus nomes em inglês o *Havana Yacht Club*, o *Country Club*, o *Vedado Tennis Club*, o *Havana Biltmore Yacht and Country Club*, o *Miramar Yacht Club*, onde se praticam esportes também importados como o pólo, o golf e o tennis⁵³⁶. Esta impressão foi plasmada nas letras de Isadora Duncan em sua estância em Havana nos anos da grande guerra e da “dança dos milhões”:

“Gastón aproximou uma cadeira a mim, que era a festejada, e durante alguns minutos animou a conversação, falando de esportes. Agora lhe apaixonava o pólo. Era muito mais aristocrático, e até mais decente

⁵³⁵ CABRERA INFANTE, G., 1991, p. 78-79. *Apud*: ÁLVAREZ-TABÍO ALBO, E., 2000, p. 113.

⁵³⁶ ÁLVAREZ-TABÍO ALBO, E., 2000, p. 120.

que o foot ball, mas eram necessários cavalos especiais que não haviam em nosso país todavia. Jogava-se no acampamento de Columbia, onde o introduziram os oficiais do exército dos Estados Unidos.”⁵³⁷



Figura 70. Havana Yacht Club. Fonte: Arquivo Roberto Segre

Esse deslocamento atingiu profundamente o imaginário da modernidade que constrói a hegemonia social tanto em termos econômicos como políticos. Assim, “ao tempo em que Gerardo

⁵³⁷ DUNCAN, I., 1955, p. 164-165. *Apud*: ÁLVAREZ-TABÍO ALBO, E., 2000, p. 113.

Machado, ex-militar da guerra de independência, aspirava viver e morrer em Paris; o sargento Fulgencio Batista, rapidamente ascendido a presidente e ditador, se sente fascinado por Miami.”⁵³⁸

A crescente norte-americanização da vida política, econômica e social do país inunda os âmbitos de vida tanto privados como públicos, transformando tanto as práticas domésticas cotidianas, como a própria vida urbana da capital, na qual, começa a tornar-se cotidiano desde inícios do século XX a presença de investidores norte-americanos, como descreve Carlos Loveira num de seus textos das primeiras décadas do século XX:

*“Num assento fronteiro ao meu viaja um norte-americano, grande e vermelho, que veste de khaki, se toca com cinza texano e usa botas-polainas de couro amarelo. Lê um nutrido e voluminoso magazine de pueris aventuras (...) Y entre outras coisas que o gigante não seria ousado de fazer num pullman de seu país – como o do khaki e as botas-polainas – suga um “Corona de la Corona” [charuto] e ocupa todo o assento da frente com os pés em alto e com uma série de rolos de mapas e plano, rotuados The Cuban Land Co., The Tropical Land Co., The West Indies Land Co., The Pan-american Land Co.”*⁵³⁹

Nos anos 1950 erigem-se outros importantes ícones da modernidade de Havana. Somavam-se à paisagem capitalina os edifícios públicos do conjunto da *Plaza Cívica* (Figura 71), o *Tribunal de Cuentas* (1953) de Aquiles Capablanca, o *Teatro Nacional* (1958) de Arroyo e Menendez,

⁵³⁸ SEGRE, R., 1996, p. 719.

⁵³⁹ LOVEIRA, C., 1984, p. 30. *Apud*: ÁLVAREZ-TABÍO ALBO, E., 2000, p. 113

assim com outros importantes edifícios como o *Coliseo de la Ciudad Deportiva* (1957) de Arroyo e Menéndez, a Companhia Cubana de Eletricidad (1958) de Jorge L. Echarte.⁵⁴⁰ Por outro lado, com a aprovação da *Ley de Propiedad Horizontal* (1952) proliferaram os edifícios altos de apartamentos, dentre os quais se destacam o FOCSA (1956) de Ernesto Gómez Sampera (Figura 72) e o Retiro Médico (1958) de Antonio Quintana.



Figura 71. Conjunto da Plaza Cívica em construção, Havana anos 1950. Fonte: therealcuba.com



Figura 72. Edifício FOCSA, junto a outros edifícios altos que definem o skyline litorâneo da Havana dos anos 1950. Fonte: therealcuba.com

⁵⁴⁰ SEGRE, R., 1996, p. 722.

O *Cabaret Tropicana* (1951) de Max Recio (Figura 73), era então um dos centros de gravidade dos circuitos do turismo e do lazer da Havana dos anos 1950, cuja vocação turística foi definida pela *maffia* norte-americana e os personagens políticos, que configuravam um ambiente hedonista e frívolo, mais próximo aos modelos de Las Vegas e Miami, onde “as obras de Morris Lápidus constituíam o paradigma do desenho hoteleiro, (...) com todos os atributos do *kitsch* comercial de essa década, em parte obviados no Havana Hilton de Welton Beckett.”⁵⁴¹.



Figura 73. Show en el Tropicana. Fonte: therealcuba.com

⁵⁴¹ *Idem.*

Para Coyula, três obras de grande envergadura mostram o peso econômico e político dos Estados Unidos em Cuba durante essa década: a Embaixada Norte-americana, atual sede da *Sección de Intereses de los Estados Unidos* (Harrison & Abramovitz, 1952) (Figura 74), o Hotel Havana Riviera (1957) propriedade do notório Meyer Lansky, – um projeto de Johnson e Plevitzki que substituiu o inicialmente encarregado, Philip Johnson –; e o Hotel Habana Hilton (atual Habana Libre) (Figura 10), construído em 1958 por Welton Beckett, hotéis que, com seus cassinos de jogos se uniam ao Capri e outros mais numa apressada conquista do mercado turístico norte-americano que buscava converter Havana em Las Vegas do Caribe.⁵⁴²



Figura 74. Embaixada dos Estados Unidos em Havana (1952). Fonte: Arquivo Roberto Segre

⁵⁴² COYULA, M., 1999, p. 12.

5.3. A “Pompéia perversa do Caribe”: entre a corrupção, a máfia e os vícios do turismo internacional

As contradições sociais e urbanísticas que se vão acumulando em Havana na primeira metade do século XX, são conseqüências do fato de que a capital vinha sendo puxada em direções opostas. Uma era configurada pelos poderes sociais e econômicos que queriam fazer de Havana uma cidade moderna, e a outra pela tentativa de frear a busca por poder político que acompanhasse a pujança econômica, o que identifica com a insistência de Espanha em preservar sua última colônia na América⁵⁴³. De fato, as guerras de independência interromperam o desenvolvimento da cidade e trouxeram decadência durante as últimas décadas do século XIX. Este declínio se deteve somente com a presença norte-americana durante a primeira intervenção (1898-1902)⁵⁴⁴. A pobreza urbana foi exacerbada no final do século XIX durante a *reconcentración*, processo identificado com a ação do exercito espanhol liderado pelo Capitão General Valeriano Weyler, que tentou forçar a população rural rebelde a concentrar-se em cidades designadas onde poderiam ser contidos mais facilmente. Nesses anos, aproximadamente cem mil pessoas foram reassentadas em Havana onde passaram a morar em lugares improvisados chamados *yaguas*.

⁵⁴³ SEGRE, R., 2002, p. 51

⁵⁴⁴ ÁLVAREZ-TABÍO ALBO, E., 2000.

Agrupados nos limites da cidade, esses bairros miseráveis foram acometidos por epidemias de febre tifóide, disenteria, cólera.⁵⁴⁵

Durante os anos da intervenção norte-americana, as autoridades norte-americanas iniciaram vários projetos que visavam, sobretudo, estabelecer infra-estrutura básica que garantisse o crescimento de uma cidade moderna. Nesses anos iniciou-se o desenho e construção da Avenida del Malecón, entre outras vários projetos públicos de maior importância⁵⁴⁶. Mas, mesmo assim os problemas urbanos de Havana somente se intensificam nas décadas posteriores.

Nos anos 1930 era já evidente o deterioro do centro histórico, onde proliferavam as casas de cômodos dentro de velhas e imensas casas abandonadas, onde já naquele então, cem mil pessoas sem recursos habitavam em *ciudadelas*.⁵⁴⁷. Por outro lado, a decadência social dessas áreas se evidenciava pelo surgimento de atividade menos aceitas pela sociedade, como a prostituição, que alastrou-se nos mais de duzentos

⁵⁴⁵ SEGRE, R., 2002, p. 52.

⁵⁴⁶ SEGRE, 2002, p. 53. O autor cita entre eles: Primeiro, completaram a rede de água ao longo da cidade. Segundo, expandiram as redes de iluminação elétrica das ruas, telefones e gás natural. Terceiro, o estabelecimento de um amplo sistema de esgoto e coleta de lixo. Quarto, a extensão das ruas pavimentadas e terminação algumas estradas que iriam satisfazer a demanda de alguns poucos que já tinha automóvel. Quinto, a substituição dos trens puxados por cavalos por bondes elétricos que iam até os novos bairros de Vedado e que se estenderam gradualmente a outros subúrbios.

⁵⁴⁷ SEGRE, 2003, p. 70.

bordeis que estava registrados em Havana, a maioria na cidade velha e nas áreas industriais próximas aos bairros de imigrantes.⁵⁴⁸

Outro elemento novo na complexa dinâmica urbana de Havana foi a variação na composição étnica da cidade que começa a evidenciar-se nas primeiras décadas do século XX quando a capital aceitou refugiados e imigrantes provenientes de Europa e dos impérios coloniais em conflito. Nas primeiras três décadas do século XX chegaram a Cuba mais de meio milhão de imigrantes. O mercado imobiliário absorveu o crescente número de novos imigrantes e seus negócios, mas como resultado disso, a cidade dobrou em tamanho, com uma população em 1925 de pouco mais de meio milhão.⁵⁴⁹ Nesse novo mosaico urbano, os imigrantes espanhóis, os trabalhadores da classe meia baixa, por exemplo, se assentaram em lugares bem estabelecidos como *Centro Habana*, *Calzada del Monte*, e *Jesús Maria*, em casas modestas, ao tempo que os menos afortunados ocupavam em 1904 os 2.839 *solares* (casas antigas subdivididas e convertidas em casas de cômodos para os mais pobres) existentes no centro da cidade, que abrigavam 86.000 pessoas numa cidade de um quarto de milhão de habitantes então.⁵⁵⁰

⁵⁴⁸ SEGRE, 2002, p. 45.

⁵⁴⁹ *Ibidem*, p. 53

⁵⁵⁰ *Ibidem*, p. 58.

O ingrediente mais perigoso do caldeirão político-social da Havana dos anos 1950 foi a rede de reações estabelecidas entre o governo e o crime organizado que controlava os cassinos, o jogo e o narcotráfico. Essas relações vinham sendo tecidas desde a queda de Machado, quando o crime organizado desde os Estados Unidos aumentou suas operações em Havana nos anos 1950, onde nomes temidos das famílias da máfia que disputavam o mercado dos cassinos e do jogo, como Charles Lucky Luciano, Santos Trafficante, e Meyer Lansky, tornaram-se parte do cotidiano da cidade. Como sublinha Segre, o governo de Batista nos anos 1950 participava desse lucrativo negócio através da aprovação de concessões e licenças para a construção de complexos turísticos multimilionários. O turismo do Caribe estabeleceu firmas multinacionais ao longo do eixo Miami – Havana – Las Vegas, contando em Havana com características únicas.⁵⁵¹

A articulação entre políticos e os notórios mafiosos que estabeleceram sua nova sede na Havana dos anos 1950, visava particularmente o desenvolvimento do turismo internacional, ao qual vinham atreladas as atividades ilícitas dos jogos dos cassinos e do narcotráfico. O capital das grandes “famílias” do crime organizado erigiu muitos dos principais hotéis da Havana dos 1950, somando o *kitsch* como novo

⁵⁵¹ *Ibidem*, p. 77.

estilo arquitetônico ao ambiente e a imagem da Havana dos anos 1950, a “cidade maldita” de Carpentier:

“ – Não dizia teu marido que este país não tinha conseguido criar-se, no presente, um estilo arquitetônico original? Aqui você tem: Hotel Riviera. Grande estilo Lucky Luciano...Mas este somente é um começo: agora conhecerás o estilo “família Frank Costello”, da melhor época, com preciosos retoques de George Raft, o qual significa uma invaluável mistura de maffia e Hollywood – como quem dissera, passou do românico ao gótico. O estilo Lucky Luciano é mais flamígero [em referência ao Hotel Flamingo]. O da família Costello-Raft, é mais misterioso e mais soterrado, situa-se mais perto do O Angel Azul, Caligari e o expressionismo alemão...”⁵⁵²

A intenção de tornar Havana o centro de gravidade de um “complexo regional” para o turismo internacional se manifesta na abertura do túnel sob a Bahia que permitiria a expansão da cidade para o leste onde se encontravam as melhores praias da capital e a conexão com o balneário de Varadero. O túnel facilitava essa conexão através da Via Blanca que oferecia uma nova via expressa e belas perspectivas litorâneas para a viagem de menos de duas horas entre Havana e Varadero. Essa nova dinâmica urbano-regional da Havana de final dos anos 1950 criada com a abertura do túnel e sua conexão com o *Malecón* e a Via Blanca, foi exaltada nas letras de Cabrera Infantes:

“Não outra coisa que uma busca eram nossas viagens continuas, intermináveis, uma viagem só infinita pelo *Malecón* (...) e log

⁵⁵² CARPENTIER, A., 1997, p. 415. *Apud*: ÁLVAREZ-TABÍO ALBO, E., 2000, p. 113. A ação do texto *La consagración de la primavera*, de Alejo Carpentier, tem lugar na Havana de meados dos anos 1950.

*regressávamos por todo o Malecón até Quinta Avenida e a Playa de Marianao, quando seguíamos ao Mariel e nos afundávamos no túnel da Bahia e aparecíamos em Matanzas a comer e logo a Varadero a jogar para voltar na meia-noite, de madrugada a Havana.”*⁵⁵³

5.4. TPA e JNP: a tentativa de desenvolver o planejamento urbano e regional em Cuba

A elaboração do Plano de Havana fez parte de uma iniciativa de planejamento de caráter nacional. O contrato entre o *Town Planning Associates* e o Ministério de Obras Públicas de Cuba foi assinado em 1º de julho de 1955 – autorizado pelo Decreto presidencial N° 2337 de 1º de julho de 1955⁵⁵⁴. Da parte do Ministério de Obras Públicas de Cuba esteve presente o Arquiteto Nicolás R. Arroyo Márquez, então Ministro de Obras Públicas, que foi membro fundador do Grupo ATEC (1941) – *Agrupación Tectônica de Expresión Contemporánea*, onde se congregaram boa parte dos jovens arquitetos que formaram a filial cubana do CIAM –, e que foi um dos poucos arquitetos latino-americanos a participar dos congressos CIAM no segundo pós-guerra – esteve presente no CIAM 6 (Bridgwater, 1947), onde se registrou pela primeira vez a participação de latino-americanos reconhecidos

⁵⁵³ CABRERA INFANTE, G., 1991, p. 296. *Apud*: ÁLVAREZ-TABÍO ALBO, E., 2000, p. 113.

⁵⁵⁴ MINISTÉRIO DE OBRAS PÚBLICAS, 1955, p. 1. Special Collections, Frances Loeb Library, Harvard Graduate School of Design. Folder Call Number: SA312.

oficialmente pelos CIAM⁵⁵⁵. Da parte do *Town Planning Associates* esteve presente o alemão naturalizado norte-americano Paul Lester Wiener em nome próprio e em representação de José Luis Sert e Paul Schultz, os outros dois membros do TPA⁵⁵⁶.

A Havana dos anos 1950 marcou “um tempo de intensa aderência a arquitetura e o planejamento moderno”⁵⁵⁷, quando a maioria dos profissionais adotou o Estilo Internacional disseminado nos Estados Unidos e introduzido em Cuba via Miami. Porém, foi também um tempo em que “um grupo de profissionais que questionaram a perda da identidade cubana e experimentaram novas formas de expressar o legado cultural do urbanismo do país em clave moderna”⁵⁵⁸.

Essa polarização se fez mais evidente em 1953 no debate público em torno do projeto do Monumento a José Martí na *Plaza Cívica* ou *Plaza de la República*. Nessa ocasião, eclodiu o embate entre acadêmicos – que apoiavam a continuidade da proposta dos anos 1920 do francês J.C.N. Forestier, com os prédios monumentais da Biblioteca Nacional e o Palácio da Justiça – e o novo grupo que buscava incorporar o legado cultural colonial na gramática moderna. A crise se instaurou quando o Presidente Fulgencio Batista decidiu construir o monumento a partir da

⁵⁵⁵ *Idem.*

⁵⁵⁶ *Idem.*

⁵⁵⁷ SEGRE, SCARPACI, COYULA, 2002, p. 76.

⁵⁵⁸ *Ibidem*, p. 76-77.

imagem acadêmica e monumental do projeto ganhador do segundo lugar – da equipe liderada por Enrique Luis Varela⁵⁵⁹. Esse episódio mobilizou intensos debates no *Colegio de Arquitectos de Cuba* e marcou a entrada em cena do grupo moderno que vinha se organizando desde a década de 1940, quando se associaram na fundação do Grupo ATEC. O novo grupo de arquitetos cubanos estreitou contatos com mestres europeus do CIAM que deram conferências em Havana entre 1940 e 1950: Richard Neutra (1945), Walter Gropius (1949) e Joseph Albers (1952). O arquiteto espanhol J.L. Sert teve contato com o grupo ATEC em 1939 quando esteve em Havana vários meses aguardando o visto para entrar como exilado nos Estados Unidos, e a partir de 1947 esses contatos se estreitaram quando Sert, então presidente dos CIAM, tornou-se o porta-voz do Movimento Moderno na América Latina. Um episódio que sintetiza o afastamento dos jovens profissionais cubanos dos códigos da arquitetura e do urbanismo acadêmico foi a “queima dos Viñolas” – os tratados de Viñola – em 1947, que ocorre na faculdade de arquitetura durante o período de decanato de Joaquim Weiss⁵⁶⁰.

Por outro lado, Havana dos anos 1950 foi também marcada pela efervescência da preocupação com os problemas urbanos da capital, que motivaram uma série de encontros e debates entre os anos 1940 e 1950 na Primeira Conferência Nacional de Arquitetos (1948), na

⁵⁵⁹ *Ibidem*, p. 76-77.

⁵⁶⁰ SEGRE, 2003, p. 74.

celebração do Dia Mundial do Urbanismo no dia 8 de novembro de 1950, na oitava Conferência Pan-americana de Arquitetos (1954) e, particularmente, na Primeira Conferência Nacional de Planejamento, que teve lugar em 1956⁵⁶¹, no ano seguinte a contratação do TPA. As preocupações com as contradições urbanas vivenciadas na capital cubana se alastravam desde os anos 1920 quando a cidade experimentou um intenso incremento demográfico. Nessa época, um grupo de profissionais que podem ser identificados como os primeiros urbanistas cubanos – Raul Otero, Camilo García de Castro, Enrique J. Montoulieu e Martínez Inclán – elaboraram uma série de formulações urbanísticas que visavam definir diretrizes para o crescimento da capital e apontavam os terrenos vazios no centro da cidade, da propriedade de Enrique Conill conhecida como *Loma de los Catalanes*, como localização adequada para uma nova praça cívica que seria o novo foco das estruturas da centralidade da capital. Assim, no final da década de 1920 a cidade ganhava seu primeiro plano global de reorganização urbana quando em 1925 foi contratada uma equipe liderada pelo francês J.C.N. Forestier para planejar o futuro da capital.

O intenso crescimento urbano dos anos 1920 se manteve ao longo das décadas posteriores e alcançou seu clímax nos anos 1950 quando a cidade ultrapassou um milhão de habitantes. Em vinte anos a cidade

⁵⁶¹ SEGRE, SCARPACI, COYULA, 2002, p. 81.

passou dos 558.000 habitantes de 1924, para uma cifra próxima a 1.200.000 habitantes em 1958. Daí que as questões urbanas e de planejamento vieram à tona como nunca antes nos círculos do meio profissional e governamental de Havana.

Nesses anos, Pedro Martínez Inclán (1883-1957), que chefiava a cadeira de Planejamento Urbano da Universidade de Havana, foi o mais ardente porta-voz da necessidade de realizar um Plano Diretor para promover o crescimento balanceado da cidade. Inclán, que nos anos 1920 discutia o crescimento da capital a partir do urbanismo acadêmico francês, demonstrou sua filiação as idéias do Movimento Moderno com a publicação de *Código de Urbanismo. Carta de Atenas. Carta de La Habana*⁵⁶² que traduzia a doutrina urbanística da Carta de Atenas do CIAM às condições do continente americano com o objetivo de propor uma “Carta de América”. É nesse contexto, de intenso debate urbanístico e de fortalecimento do grupo de profissionais afiliados ao CIAM, que se dá a contratação do escritório nova-iorquino liderado por J.L.Sert. De fato, as relações estabelecidas entre Sert, Eugenio Batista e Mario Romañach, quando Sert passou por Havana em 1939, foram um antecedente importante da contratação do TPA em 1955. A necessidade de pensar o futuro da capital, sublinhada por Sert, alcançou os meios de comunicação da época, através da publicação na revista *Espacio*⁵⁶³, de

⁵⁶² INCLÁN, P.M., 1949.

⁵⁶³ Revista *Espacio* N° X-XI, p.18-21.

julho-outubro de 1953 – da entrevista realizada a Sert por Reynaldo Estevez e Samuel Biniakonski, e de um artigo intitulado “Estudios de Sert para Cuba”. O TPA foi contratado para cooperar com a *Junta Nacional de Planificación*, criada cinco meses antes em 27 de janeiro de 1955 pelo Decreto-Lei N° 2018. Nessa nova agencia governamental, congregaram-se alguns dos mais importantes profissionais cubanos de então, merecendo especial relevância, a indicação de Enrique J. Montolieu como chefe do Plano Nacional, e de Mario Romañach, como chefe do Plano de Havana.

O contrato oficial previa uma duração de um ano – durante o qual cada planejador receberia honorários de \$ 10.000⁵⁶⁴ – que poderia ser prorrogada de ano em ano, dois anos mais como máximo, em caso de que fosse solicitado pela *Junta Nacional de Planificación*⁵⁶⁵, o que acabou acontecendo. Assim, a contratação do escritório nova-iorquino estendeu-se por três anos até 30 de junho de 1958, sendo publicada a versão final do Plano Piloto de Havana em março de 1959, mais de dois meses após o 1° de janeiro de 1959, data em que o Exército Rebelde

⁵⁶⁴ MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, 1955, p. 3. Special Collections, Frances Loeb Library, Harvard Graduate School of Design. Folder Call Number: SA312. Em conceito de honorários, o contrato previa a soma de \$10.000 dólares mensais para cada planejador, como estipulado pelo contrato para o primeiro ano, que previa as mesmas condições de pago em caso de prorroga.

⁵⁶⁵ *Ibidem*, p. 1 e 2. Fixou-se por contrato, o mês de janeiro como data limite para a Junta Nacional de Planificación comunicasse sua decisão de solicitar a prorroga do contrato, segundo os artigos 21 e 27 da Lei Orgânica do Orçamento vigente na época.

consegue tomar Havana e que marcou uma mudança radical na política urbanística e geral em Cuba e que, pelo menos no discurso e na política, tornou arquivo morto o Plano Piloto de Havana do TPA.

Mas o processo de prorroga, apesar de desejado pela *Junta Nacional de Planificación*, viu-se afetado, embora não impossibilitado, pelas turbulências políticas vivenciadas em Havana na segunda metade da década de 1950. Em carta do Ministro de Obras Públicas, Nicolás A. Arroyo, de 28 de junho de 1957 a respeito do segundo e último ano de prorroga do contrato, Arroyo informava ao TPA que devido a que o Congresso da República não tinha votado a lei de orçamento para o ano fiscal de 1957 a 1958, a prorroga teria que ser pelo prazo de três meses, prorrogáveis por sua vez por iguais lapsos de tempo⁵⁶⁶.

Pelo contrato os membros do TPA enquanto consultores deveriam prestar vários serviços à *Junta Nacional de Planificación* dentro do Ministério de Obras Públicas, dentre os quais oferecerem consultas sobre o funcionamento e organização da *Junta*, realizar estudos estatísticos, treinamento de especialistas cubanos e visitas periódicas à ilha – serviço 1-3 e 14-15 do contrato⁵⁶⁷. O contrato estipulava também

⁵⁶⁶ ARROYO, N.A., 1957. Arroyo explicitava que a prorroga por três meses obedecia ao preceituado na Constituição da República de Cuba que dispõe no último parágrafo de seu artigo 258, que se o Orçamento Geral não fosse votado antes do primeiro dia do ano econômico em que deva reger, entender-se-á como prorrogado por trimestres conjuntamente com a Lei de Bases, que tenha vindo regindo.

⁵⁶⁷ MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, 1955, *Ibidem*, p. 2-5. O contrato compreendia os seguintes serviços: 1) Realizar consultas referentes à organização e estruturação da *Oficina*

a divisão de tarefas entre o TPA e a JNP, de modo que cabia ao escritório nova-iorquino colaborar com a Junta para a elaboração do Plano Regulador Nacional que ia muito além do Plano para Havana, assim como oferecer consulta no referente aos planos para outras regiões e cidades que tinham como ponto em comum o fato de serem pontos de interesse turístico importantes para o país, como fica definido dentre os serviços a serem oferecidos:

“(…) 4) *Cooperar com a Junta na determinação dos limites regionais das Unidades de Planejamento, que servirão de base inicial aos trabalhos sobre o Plano Regulador Nacional, Regionais e Urbanos que empreenderá a Junta;* 5) *Realizar consultas referentes aos planos gerais da Rede Viária Nacional e das regiões, usos do território, zonas de reserva (parques nacionais); determinação das zonas metropolitanas e urbanas e suas áreas de influência e extensão; cálculos de crescimento e movimento da população, rede turística nacional, etc.;* (…); 7) *Realizar desenhos preliminares que servirão de base ao Plano Piloto da cidade de Trinidad, em Las Villas, que deverá terminar a Junta.* (…); (…); 9) *Colaboração e consulta nos trabalhos de desenho e redação do Plano Regulador de Varadero.;*

Central da Junta Nacional de Planificación e das Oficinas Regionais y Urbanas; 2) Organizar os trabalhos de pesquisa e estatística (surveys), selecionando o material de planejamento existente, classificando-o e juntando-o. Determinar sistemas para completar esse material de modo que sirva de base aos trabalhos da *Oficina Central* da Junta e das regionais e urbanas; 3) Confeccionar listas bibliográficas e de organização do material de referencia, arquivos de informação, etc., Realizar consultas com bibliotecas especializadas em planejamento em distintas universidades dos Estados Unidos e Europa (...); (…); 14) Treinamento de pessoal cubano nas oficinas dos planejadores em Nova Iorque, visando a especialização de dito pessoal em trabalhos de planejamento, para poder assegurar uma continuidade deste trabalho em Cuba.; 15) Prover pessoal treinado pelos planejadores, sempre que a Junta o solicita com a devida antecipação; (…); 17) Visitas periódicas dos planejadores a Havana e a distintos pontos do país (...).

10) *Colaboração e consulta nos trabalhos de desenho e redação dos Planos Reguladores de Trinidad e a Isla de Pinos. (...)*”⁵⁶⁸

O TPA ficava responsabilizado especialmente pela elaboração de um Plano Piloto preliminar que serviria de base para a posterior elaboração do Plano Regulador de Havana que seria de responsabilidade da *Junta Nacional de Planificación*. O Plano Piloto de Havana deveria cumprir uma série de características:

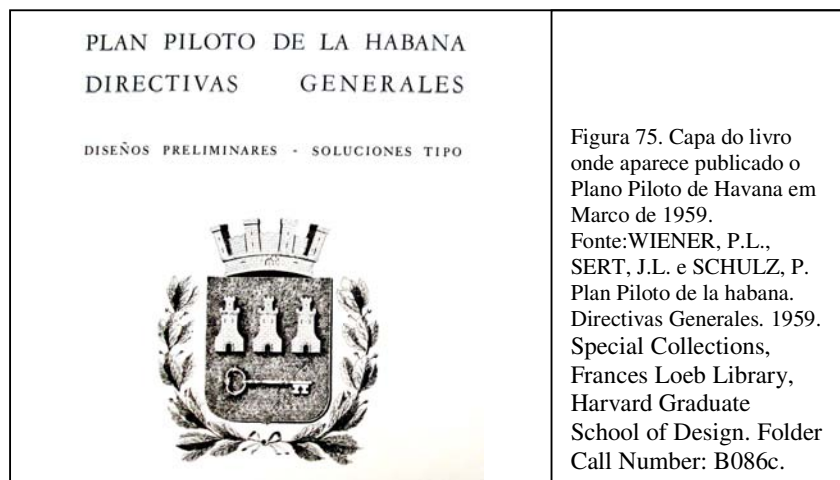
“(…) 6) *Confeccionar desenhos preliminares que sirvam de base para o Plano Piloto de Havana, que deverá terminar a Junta. Compreenderá dito Plano Piloto, estudos dos usos da terra na zona metropolitana, rede viária, sistemas de parques e zonas verdes de reservas, e rede de serviços sociais, redes de esgoto, aquedutos, etc. Dito Plano Piloto, compreenderá assim mesmo um esquema de estudo da Região Metropolitana de Havana, que determinará os enlaces principais de dita região com o Plano Regulador Nacional.* (…); 8) *Colaboração e consulta nos trabalhos de desenho e confecção dos Planos Reguladores da Grande Havana (Zona Metropolitana e Urbana), trabalhos que se realizarão na Oficina Central da Junta e no escritório dos planejadores em Nova Iorque (...).*”⁵⁶⁹

Este caráter preliminar do Plano Piloto – que o diferencia do Plano Doxiadis que era um plano mais detalhado, um Plano Diretor – foi sublinhado pelo TPA no Plano, onde se deixa de manifesto que trata-se de um “Plano piloto preliminar, do qual deve desenvolver-se o plano regulador. É em essência um anteprojeto onde se põem em relevo os

⁵⁶⁸ MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, 1955, *Ibidem*, p. 3, 4.

⁵⁶⁹ *Ibidem*, p. 3.

pontos principais que logo, deverão desenvolver-se com mais detalhes na execução do plano regulador.”⁵⁷⁰ (Figura 75).



Entre outras exigências constava em contrato também que o TPA deveria prover “soluções tipo” para unidades residenciais, comerciais e industriais, assim como gabaritos, e soluções viárias. Ditas soluções deveriam servir não apenas para o Plano de Havana, senão para todos

⁵⁷⁰ WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P. Plan Piloto de La Habana. Directivas Generales. Marco, 1959, p. 4. Special Collections, Frances Loeb Library, Harvard Graduate School of Design. Folder Call Number: B086a.

.Acrescenta-se: “(...)Ao elaborar estes desenhos preliminares tem-se tido em consideração a cuidadosa análise feita até a data, pelas secções do plano regulador da Havana, trabalho que não tem sido terminado ainda e que deverá ir sendo atualizado a medida que avancem os trabalhos do plano regulador definitivo.”

os outros planos regionais e urbanos de interesse da *Junta Nacional de Planificación*, visando a definição de uma legislação urbanística geral, assim como também critérios para a questão do valor da terra, do uso do solo e das redes viárias:

“(…) 12) Prover “Standards” (soluções tipo) de unidades residenciais, comerciais, industriais, rede viária, parques e diagramas de altura, etc., que sirvam de guia e orientação para estabelecer um critério de legislação geral.(...); 18) Estudos preliminares de legislação que permitam a realização dos planos aprovados pela Junta. Ditos estudos deverão realizar-se em colaboração com especialistas cubanos.; 19) Estudos referentes ao regime de impostos que a realização e natureza dos estudos de planejamento determinem. Estes estudos também podem necessitar da assistência de especialistas cubanos e estrangeiros.; 20) Consultas referentes a redes viárias e sistemas gerais de transporte e comunicações. (...)”⁵⁷¹.

Essa conotação das soluções como tipos ou exemplos foi sublinhada pelos membros do TPA que sublinham no Plano a intenção de unicamente apresentar alguns exemplos de soluções tipo (“standards”) que servissem de norma a muitas outras aplicações à organização de setores residências, comerciais e industriais, ao planejamento de parques e aos diagramas de controle de gabaritos de edificação, que serviriam de diagramas de guia e orientação para estabelecer um critério de regulação geral de edifícios.

⁵⁷¹ MINISTÉRIO DE OBRAS PÚBLICAS, 1955, *Ibidem*, p. 4, 5.

O Chefe Técnico do escritório do *Plan Regulador Nacional* dentro da *Junta Nacional de Planificación* era o arquiteto e planejador Eduardo Montoulieu, figura de renome no urbanismo cubano. Além de ter elaborado na década de 1920 importantes formulações urbanísticas para Havana, foi presidente do Grupo ATEC (1941) no momento de sua fundação, unindo-se assim a outros arquitetos cubanos que manifestavam sua filiação às idéias dos CIAM. Em memorando de 24 de novembro de 1955 Montoulieu registrava os objetivos do movimento planejador iniciado com a criação da *Junta Nacional de Planificación* dentro do Ministério de Obras Públicas, assim como também expressava as dificuldades técnicas enfrentadas pelas limitações da informação existente:

*“A JNP tem entre outras responsabilidades a de fornecer informação, plano e programas que permitam ao governo realizar, por meio de um programa integrado e consistente, seus propósitos de desenvolvimento econômico e progresso social. Esta importante função, em seus aspectos a curto e longo prazo, cristalizará num eficiente planejamento físico eventualmente. O processo para iniciar o Planejamento Físico, no entanto, não precisa esperar a terminação completa do econômico-social ou a suas Diretrizes Gerais. Havendo reconhecido já que ambas devem marchas paralelas e relacionadamente...”*⁵⁷²

Um dos objetivos principais do escritório de planejamento nacional era, como Montoulieu testemunha, o empenho em determinar as Regiões

⁵⁷² MONTOULIEU, E., 1955, “Memorandum”. 24 de novembro de 1955, p. 1. Special Collections, Frances Loeb Library, Harvard Graduate School of Design. Folder Call Number: SA312.

Básicas de Desenvolvimento, entendidas não como regiões geográficas, mas como regiões determinadas por fatores econômico-sociais e de produção-população. Nesse sentido, o Plano Regulador Nacional propunha a determinação, o estudo aprofundado⁵⁷³ e planejamento de Regiões de Desenvolvimento, segundo uma ordem de prioridades e de modo coordenado⁵⁷⁴.

5.4.1. Uma “cidade espetáculo e do lazer” nas Antilhas.

Fazer de Cuba o centro de gravidade do turismo internacional no Mar Caribe foi, sem dúvida, um dos principais objetivos que motivam a elaboração do Plano Piloto do TPA para Havana. A posição da cidade de Havana no centro do Caribe tinha facilitado o desenvolvimento da cidade como núcleo de comunicações aéreas entre Norte América, Centro América e América do Sul. Essa inserção da capital havanaense na nova estruturação das comunicações internacionais se apresentava para o governo e a JNP como uma possibilidade de desenvolver o turismo na Ilha. Nesse sentido, partia-se de uma estratégia que propunha, de um

⁵⁷³ Para a análise das Regiões de Desenvolvimento alçavam-se um conjunto de fatores: a) geografia física, b) geografia humana, c) transporte-comunicações, d) indústrias, e) comércio, f) agricultura, g) atividade mineradora, h) educação, i) atividades recreativas, j) saúde pública, k) posição internacional (turismo, importações, etc.), l) governo-administração, m) valores históricos-arqueológicos, n) consciência “regional”, etc. MONTOULIEU, E., 1955, p. 2. *Ibidem*.

⁵⁷⁴ *Ibidem*, p. 2.

lado, dirigir as principais ações no sentido de reforçar as conexões com os fluxos de turistas dos Estados Unidos e, do outro, enlaçar a capital com os centros turísticos do país:

*“Havana tem comunicação direta com a população da costa leste dos Estados Unidos e do Canadá e também com as grandes cidades do Middlewest e da costa do Pacífico. (...) As comunicações aéreas tem trazido a Havana grande número de turistas e permitem aos habitantes mover-se facilmente a qualquer ponto da Europa ou América (...) Ao mesmo tempo as comunicações aéreas facilitam o movimento de pessoas e mercadorias aos pontos mais remotos da ilha de Cuba, pois as linhas aéreas nacionais enlaçam Havana com Santiago de Cuba, Camaguey e as principais cidades da República, assim como com os centros turísticos existentes, ou em desenvolvimento, em Varadero, Trinidad e a Ilha de Pinos”*⁵⁷⁵.

Ou seja, Havana, que era então o centro do turismo mais importante da Ilha deveria estar bem enlaçada com os centros turísticos de Varadero, Trinidad, a Ilha de Pinos, e o Valle de los Viñales, entre outros. Mas, no desenvolvimento do plano regional e metropolitano de Havana se considerou também a distribuição dos principais núcleos urbanos na Ilha, a população e o caráter de ditos núcleos e a produção das distintas indústrias e sua localização. O sistema de enlaces por rodovia tinha melhorado notavelmente nos últimos anos, e deveria completar-se com o avanço dos estudos regionais e urbanos. (Figura 76 e 77).

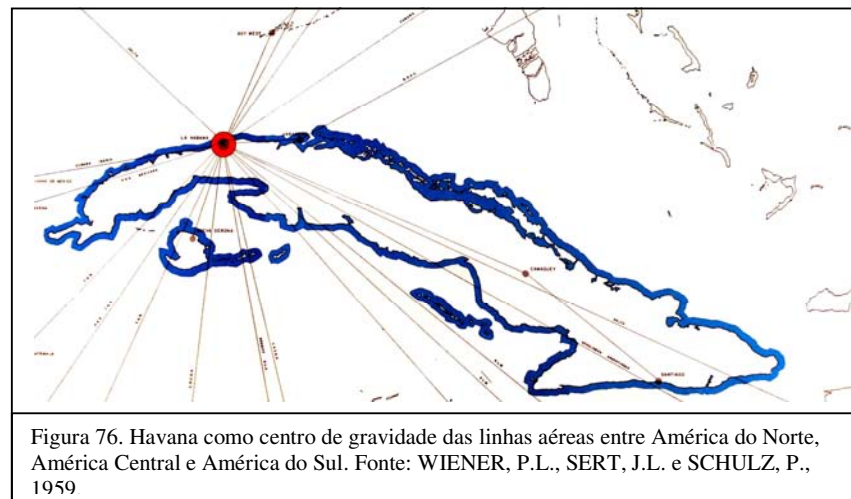


Figura 76. Havana como centro de gravidade das linhas aéreas entre América do Norte, América Central e América do Sul. Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959

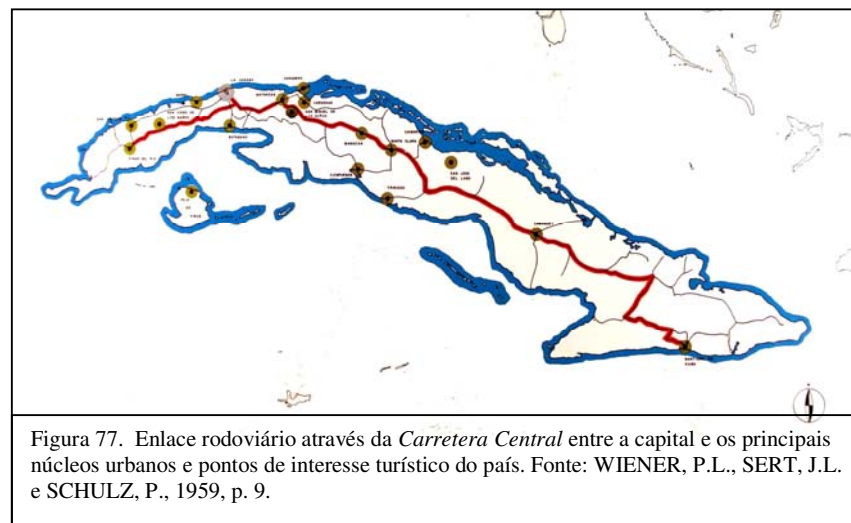


Figura 77. Enlace rodoviário através da Carretera Central entre a capital e os principais núcleos urbanos e pontos de interesse turístico do país. Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959, p. 9.

⁵⁷⁵ WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959, *Ibidem.*, p. 6.

5.4.2. Havana, “cidade atração” para ações de organismos internacionais na América Central.

Através da iniciativa de planejamento nacional empreendida pelo Ministério de Obras Públicas de Cuba na segunda metade da década de 1950 pretendia-se estabelecer um marco institucional que permitisse estreitar relações com organismos internacionais como o Banco Interamericano de Reconstrução e Desenvolvimento (World Bank, Washington) e as Nações Unidas. Este objetivo ficou registrado em memorando que Wiener dirige ao Conselho Diretor da JNP em 03 de janeiro de 1956⁵⁷⁶. Nessa missiva se faz referência à preparação a pedido do ministro Nicolás Arroyo, de um Esquema Básico Preliminar sobre o plano para ser apresentado ao Presidente da República, Fulgencio Batista – ocasião na qual estariam presentes Wiener e Sert que viajariam a Cuba entre 15 de março e 4 de abril de 1956. A apresentação era também uma ferramenta de convencimento e uma mostra de capacidade de organização nas negociações com o Banco Interamericano de Reconstrução e Desenvolvimento.

Por outro lado, no memorando Wiener também registra a possibilidade de cooperação com as Nações Unidas, sublinhando as conversações tidas entre o Ministro Nicolás Arroyo e Ernest Weissman – na época

⁵⁷⁶ WIENER, P.L., “Memorandum”. 03 de Janeiro de 1956, p. 2. Special Collections, Frances Loeb Library, Harvard Graduate School of Design. Folder Call Number: SA303.

chefe da *Division of Housing and Planning* das Nações Unidas – e ele mesmo, com o objetivo de estabelecer um programa de cooperação técnica entre as Nações Unidas e a *Junta Nacional de Planificación*⁵⁷⁷. Propunha-se estabelecer também um acordo de cooperação no marco da “Point Four Operation of U.S. Government” por intermédio de Wiener a quem o ministro Arroyo solicitou que se encontrasse com Mr. Johnston, chefe da operação na Embaixada norte-americana em Havana, para a finalização desse acordo⁵⁷⁸.

Dentre os arquivos sobre o Plano Piloto de Havana que constam no arquivo da coleção especial dedicada a José Luis Sert na Frances Loeb Library da Harvard Design School, consta um artigo publicado pelo *Diário de la Marina* em 18 de julho de 1956 onde se noticiava que a criação de uma “Junta para crear una Universidad de las Américas” tinha sido aprovada em Washington um dia antes, 17 de julho de 1956, pela Comissão de Relações Exteriores do Senado, que aprovou por unanimidade o projeto de designar um comitê com a tarefa de

⁵⁷⁷ WIENER, P.L., “Memorandum”, 1956, p. 7. *Ibidem*. O programa inicial consistia de quatro pontos principais: a) estudo de legislação: uso de solo, zoneamento, criação de uma autoridade metropolitana para Havana, implementação legal de planos pilotos futuros; b) estudo das potencialidades no uso de energia solar em referencia especialmente à Isla de Pinos; c) um programa educacional de planejamento em cooperação com a União Pan-americana e a Organização das Repúblicas Americanas; d) um possível acordo de negócios para 30 ou 50 hotéis pagáveis por Cuba em 30 anos, etc.

⁵⁷⁸ *Idem*.

estabelecer uma Universidad de las Américas⁵⁷⁹. A moção foi promovida pelo senador democrata Mike Mansfield que declarou que o plano seria de grande importância para transformar “a política da boa vizinhança” entre as nações americanas, apontando a Porto Rico como uma sede conveniente⁵⁸⁰.

Nos arquivos sobre o Plano Piloto na Coleção Especial da Frances Loeb Library da Harvard Graduate School of Design consta também carta enviada uma semana depois, em 25 de julho de 1956, por Eduardo Montouliou, arquiteto chefe do *Plan Regulador Nacional*, ao Presidente da República de Cuba, a respeito da criação da “Universidad de las Américas”, assunto que como ele mesmo registra, tinha sido trasladado a seu departamento em 23 de julho de 1956⁵⁸¹. Nessa missiva Montouliou confirmava sua opinião a respeito da importância que teria para a Ilha desde o ponto de vista turístico, a instalação da referida universidade:

“Concordo plenamente com a opinião manifestada pelo Sr. Orenco Nodarse, Presidente do Instituto Cubano de Turismo, sobre que

⁵⁷⁹ DIARIO DE LA MARINA. “Junta para crear una Universidad de las Américas.” 18 de julho de 1956. Special Collections, Frances Loeb Library, Harvard Graduate School of Design. Folder Call Number: SA312.

⁵⁸⁰ *Idem*.

⁵⁸¹ MONTOLIEU, E. s/t. Carta ao Senhor Presidente. 1956, p. 1. Special Collections, Frances Loeb Library, Harvard Graduate School of Design. Folder Call Number: SA312.

*“seria de enorme conveniência para incrementar o turismo si se conseguisse que dita Universidade fosse instalada em Cuba”.*⁵⁸²

Na carta, Montouliou também sublinhava a importância que teria o oferecimento de apoio oficial do governo no sentido da criação da Universidad de las Américas em Cuba. Sugeriu formas específicas em que tal apoio poderia concretizar-se, sublinhando a possibilidade do governo oferecer terrenos e edificações nas áreas de propriedade do Estado, especificamente nos terrenos da Havana del Este ou no acampamento de Columbia no lado oeste da cidade. Além disso, assinalava a conveniência de iniciar uma troca de impressões não oficial com o Dr. Anatole A. Solow, chefe da divisão de habitação e planejamento dentro da OEA, a respeito do interesse do Estado cubano no assunto da referida universidade e para facilitar o conhecimento das vantagens apresentadas por Cuba em comparação com Porto Rico, que tinha sido apontado como localização conveniente pelo Senado norte-americano⁵⁸³. Montouliou sugeriu também nessa ocasião, a criação de uma Escola de Planejamento na Universidad de las Américas, e se oferecia como mediador nas trocas entre Solow, assim como também com Nelson Rockefeller a quem tinha proposto em 1942 – quando

⁵⁸² *Idem*

⁵⁸³ *Ibidem*, p. 3,4.

Rockefeller foi coordenador de Assuntos Interamericanos – , a criação de um centro educacional dessa magnitude, como ele mesmo lembra⁵⁸⁴.

5.5. A equipe cubano-americana: um diálogo sereno

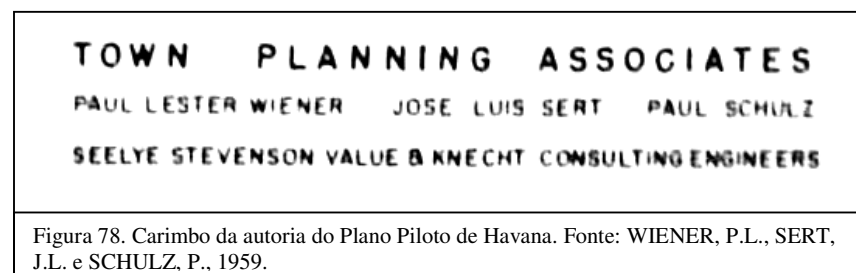
A equipe cubano-norte-americana foi formada pelos membros do *Town Planning Associates* e pelos técnicos da *Junta Nacional de Planificación*. Coube à JNP na fase de desenvolvimento do Plano pelo TPA – que antecederia a elaboração do Plano Regulador pela JNP –, a função de coletar dados e elaborar planos, dentro de um programa de trabalho estabelecido pelo TPA desde Nova Iorque, detalhado no Memorandum enviado por Wiener em 3 de janeiro de 1956⁵⁸⁵.

Do lado norte-americano, para além dos membros do TPA, isto é, Sert, Wiener e Schulz, na elaboração do Plano colaboraram outros especialistas sediados naquele país. A equipe de engenheiros especializados em transporte e circulação *Seelye Stevenson Value &*

⁵⁸⁴ *Ibidem*, p. 4.

⁵⁸⁵ WIENER, P.L., “Memorandum”. 03 de Janeiro de 1956, p. 1-4. Special Collections, Frances Loeb Library, Harvard Graduate School of Design. Folder Call Number: SA303. No Memorandum de Wiener ao Consejo Director da Junta Nacional de Planificación, define-se um Programa de Trabalho para a JNP que solicitava a elaboração de diversas análises e planos, dentre eles: um plano regional, um mapa de uso de solos da região e da área metropolitana de Havana, mapa dos valores da terra ao longo das estradas principais, mapa das áreas verdes, plano das linhas férreas existentes e dos projetos para a nova área portuária, mosaico de fotos aéreas da área metropolitana, apresentação gráfica das informações dos censos, mapa dos limites políticos das municipalidades, etc.

Knecht Consulting Engineers foi a responsável pelo desenvolvimento de toda a malha viária principal e de enlace tanto no plano regional como nas propostas mais pontuais como a elaborada para Havana Velha. Daí que, na autoria do livro aparecem em primeiro lugar os membros do TPA e seguidamente a firma de engenheiros, (Figura 78). Para além da equipe de engenheiros, colaboraram com o TPA o professor Charles Haar da Universidade de Harvard, que elaborou dois relatórios a respeito de legislação urbana e do controle dos bairros que serviriam de base para a ação da *Junta Nacional de Planificación*. Também participou como consultor o escritório *Sasaki and Walker Ass.*, a respeito do estudo dos jardins situados entre as das fortalezas del Morro e da Cabana onde estaria inserido o novo Palácio Presidencial.



Durante a elaboração do plano, Sert teve diálogo direto com arquitetos cubanos. Para além dos Arquitetos Nicolás Arroyo e Eduardo Montouliou a cargo do Ministério de Obras Públicas e do Plano Nacional, respectivamente, Rita Gutierrez, membro fundadora do

Grupo ATEC (1941), foi um dos principais canais de comunicação usados por Sert. Em carta do arquiteto espanhol a la arquitecta cubana Rita Gutiérrez de 15 de maio de 1956 se faz menção aos trabalhos referentes ao projeto do setor residencial da Quinta de Palatino, que fez parte do Plano Piloto de Havana do TPA, assim como também se confirma a próxima visita de Sert a Havana no dia 15 de junho de 1956⁵⁸⁶. Outros arquitetos cubanos como Mario Romañach, Nicolas Quintana e Jorge Mantilla foram sugeridos pelo TPA para a continuação do projeto da Havana Velha considerando a bem sucedida experiência por eles empreendida de articulação dos códigos da arquitetura do Movimento Moderno com a gramática da arquitetura colonial cubana.

5.5.1. Fases da elaboração do Plano

Em 1956, nos relatórios I e II intitulados “Análisis de Consultas y Programas Futuros” os consultores apresentaram à Junta um apanhado de seus trabalhos. Neles apareciam já as idéias dos engenheiros da firma *Seelye Stevenson Value & Knecht* no relatório com as recomendações sobre “La nueva red vial” de 26 de marco de 1956. De igual forma se apresentavam relatórios de “Preliminares de uma lei de

⁵⁸⁶ SERT, J.L.. Carta a Miss Rita Gutiérrez, 15 de Mayo de 1956(b), p. 1. Special Collections, Frances Loeb Library, Harvard Graduate School of Design. Folder Call Number: SA312.

urbanização e análise de legislação existente”e de “Legislación y métodos de control de repartos”, elaborados em colaboração com o professor Charles Haar da Universidade de Harvard, com data de 02 de maio de 1956⁵⁸⁷. Apresentavam-se também relatórios sobre vários outros aspectos como a organização e funcionamento da JNP, a saber: Investigação de diferentes organizações de planejamento, Quadros organizativos da *Junta Nacional de Planificación*, Organização e programas da *Junta Nacional de Planificación*, Programas de trabalho das distintas secções dos planos reguladores⁵⁸⁸. Assim como também estudos preliminares sobre o Plano nacional, a Área metropolitana de Havana, Varadero, Trinidad e Iha de Pinos, e recomendações e pautas para a reunião e seleção da informação necessária para estabelecer as bases analíticas dos novos planos reguladores.

Dois anos após a contratação do TPA, em 27 de junho de 1957 Sert apresentou à JNP um relatório preliminar sobre o Plano Piloto da área metropolitana de Havana⁵⁸⁹, no qual se definem os aspectos gerais do plano geral, porém ainda não se apresenta a proposta para Havana Velha que foi desenvolvida pelo TPA no último ano a serviços da JNP. Nesse relatório se discriminam as secções em que se dividiriam os

⁵⁸⁷ WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959. *Ibidem*, p. 3.

⁵⁸⁸ *Idem*.

⁵⁸⁹ SERT, J.L. “Havana Pilot Plan. Basic Directives”. 27 de Junho de 1957. Special Collections, Frances Loeb Library, Harvard Graduate School of Design. Folder Call Number: SA303.

estudos prévios realizados em cooperação entre o TPA e a JNP, tomando como base quatro principais áreas de influência da capital cubana e analisando tanto aspectos urbanos de uso de solo e transporte, como aspectos econômicos, populacionais, sociais, entre outros: 1) Havana na geografia do Caribe⁵⁹⁰, 2) Havana e a Ilha de Cuba⁵⁹¹, 3) Região de Havana⁵⁹² e 4) Zona metropolitana de Havana⁵⁹³.

Em missiva de 23 de Abril de 1958, pouco mais de dois meses antes do fim do contrato do TPA, Sert enviou um programa de trabalho ao engenheiro Vicente Salles, Presidente da *Junta Nacional de Planificación*, num relatório em inglês, *Work Program for the Planning Office of the Junta Nacional de Planificación*, no qual esboça um

⁵⁹⁰ SERT, J.L. “Havana Pilot Plan. Basic Directives”. 27 de Junho de 1957. *Ibide*, p. 1.. Nesse item sublinhou-se a rede de linhas internacionais de transporte (aérea e de navegação) e a posição estratégica da cidade de Havana na área do Caribe.

⁵⁹¹ *Idem*. Nessa secção analisaram-se seis aspectos principais: o esquema geral de usos de solo na ilha, fatores econômicos gerais, produção, distribuição da população e núcleos urbanos principais, transportes e comunicações e volumes de trânsito.

⁵⁹² *Idem*. Na escala da Região de Havana analisaram-se aspectos semelhantes: determinação dos limites da zona de influência, usos da terra existentes, fatores econômicos existentes, distribuição da população existentes, transportes e vias de comunicação existentes.

⁵⁹³ *Idem*. Na dimensão da zona metropolitana de Havana se detalham um maior número de elementos, entre outros: plano administrativo mostrando município e limites existentes, crescimento da cidade de Havana e evolução histórica, usos da terra existentes, fatores econômicos existentes, distribuição e densidade de população existentes, transportes e vias de comunicação existentes, condições gerais de habitação existentes, distribuição de indústrias existentes e sua importância e tipos, centros educativos, médicos e outros serviços sociais existentes, espaços livres e parques públicos e semi-públicos existentes, plano viário principal (incluindo estradas, linhas férreas, terminais, rios navegáveis e canais, portos e aeroportos existentes), sistemas de transporte em comum existentes (ônibus, terminais de ônibus, bondes, entre outros), redes de saneamento.

programa de trabalho para a continuação dos trabalhos da Junta que priorizava a continuação dos estudos em dois pontos que considerava prioritários: (a) a conclusão do estudo analítico do “The Habana Master Plan” e (b) a determinação dos standards gráficos para suplementar a “Ley de Urbanizaciones”⁵⁹⁴.

No referente à finalização dos trabalhos do Plano Diretor de Havana sublinhava a importância de continuar as pesquisas “in situ” iniciadas e o estudo mais detalhado de duas áreas específicas da cidade que poderiam implicar em mudanças importantes no Plano. A primeira delas seria o porto, requerendo análises específicas das condições existentes, drenagens e características da Bahia, assim como de sua área de influência, incluindo as zonas industriais, os acessos viários e ferroviários e o Canal de Cojimar. Outra área requerendo estudos especiais seria a do Rio Almendares, sobre a qual era urgente realizar estudos topográficos, de uso de solos, plano das ruas nas margens e a determinação de áreas sujeitas a inundações⁵⁹⁵.

No que diz respeito ao trabalho de determinar standards gráficos para suplementar a “Ley de Urbanizaciones”, assunto no qual se encontrava trabalhando o escritório nova-iorquino na época, o TPA solicitava que

⁵⁹⁴ SERT, J.L. *Work Program for the Planning Office of the Junta Nacional de Planificación*. Em: Carta a Don Vicente Salles Ing. 23 de Abril de 1958, p. 1. Special Collections, Frances Loeb Library, Harvard Graduate School of Design. Folder Call Number: SA313.

⁵⁹⁵ *Ibidem*, p. 1-2.

fossem realizados estudos específicos dos standards em uso em elementos como a habitação, as áreas recreativas e espaços públicos e jardins, nos edifícios públicos, nas redes de utilidade pública (água, eletricidade, telefone, esgoto, etc⁵⁹⁶). A análise dos padrões em uso serviriam de base para os novos Standards propostos que constituiriam os regulamentos da “*Ley de Urbanizaciones*”, com o qual se visava estabelecer requerimentos que pudessem ser cumpridos pelos agentes que intervêm no processo de construção e desenvolvimento das cidades.

Mais dois assuntos de ordem geral são considerados no programa de trabalho estabelecido então. De um lado, um estudo das condições de zoneamento existentes que seriam o ponto de partida para a determinação do plano de 3-dimensões da cidade, isto é, das relações entre edifícios e áreas abertas, assim como os gabaritos limite, os recuos da linha do lote, entre outros fatores. Nesse ponto Sert assinalava como referencia ou guia importante o trabalho proposto para Nova Iorque pelo grupo Harrison, Ballard & Allen⁵⁹⁷. Do outro lado, se apontava a necessidade de estudar as condições (condicionales) para os centros históricos de Havana Velha, Trinidad e Nueva Gerona, sublinhando-se que esses estudos seriam aplicáveis a outras partes do

⁵⁹⁶ *Ibidem*, p. 2-3.

⁵⁹⁷ *Ibidem*, p. 3-4.

país e contribuiriam ao esboço da legislação em estudo⁵⁹⁸. Em 09 de maio de 1958, na fase final dos trabalhos do TPA, Sert enviou a Vicente Salles um relatório preparado pelo professor Charles Haar em colaboração com o TPA, intitulado “*The Law and Techniques of Controlling Subdivision*”⁵⁹⁹, resultado das discussões tidas na ocasião da visita de Haar a Havana em maio de 1956, quando constatou-se que a questão de controlar a subdivisão dos lotes parecia ser uma das mais cruciais que a *Junta* teria de enfrentar. Nessa missiva informava também que se encontravam trabalhando num relatório sobre auto-estradas com acesso limitado que seria enviado ao departamento técnico da *Junta*.

Nesse período de três anos Sert e Wiener visitaram Havana em várias ocasiões, assim como foram a Nova Iorque alguns arquitetos cubanos. Mas, aos especialistas cubanos da *Junta Nacional de Planificación* coube fundamentalmente nessa primeira fase de elaboração do Plano Piloto para Havana a dedicação aos trabalhos de pesquisa, atualização e de recopilação de documentação. Os especialistas cubanos apresentavam já um grado avançado de maturidade, tendo reunido o grupo ATEC os principais arquitetos integrados na filial CIAM em Cuba, de reconhecida importância na América Latina, perdendo apenas para os grupos brasileiros e argentinos. No entanto, a contratação de

⁵⁹⁸ *Ibidem*, p. 4.

⁵⁹⁹ *Ibidem*, p. 1.

uma equipe nova-iorquina pode ser entendida dentro do marco do interesse governamental no sentido de dar uma dimensão acorde com os padrões internacionais do primeiro mundo ao desenvolvimento do turismo não apenas em Havana, mas nos outros principais destinos turísticos do país, como Varadero, Trinidad e Ilha de Pinos. O Plano do TPA representava, portanto, a institucionalização do desejo de converter Havana na “capital do turismo, do ócio e do lazer do Caribe” – o que já tinha sido antecipado por Martínez Inclán em 1925, quando imaginava que Havana deveria ser a “Niza do Caribe” para 25 milhões de turistas norte-americanos.

*“Havana deveria ser, a Canária de Américas para o aprovisionamento dos navios e a Niza do Caribe para todos os povos do Norte e ainda para os do sul. O porto mais seguro e melhor equipado do mundo. A cidade dos jardins e das flores com a frente de água mais bela de América”*⁶⁰⁰.

O Plano também representa uma estratégia oportuna para a definição por força da lei dos terrenos urbanos que converteriam a capital num “bom negócio” para os capitais turísticos, imobiliários e a máfia nova-iorquina que tinha adotado a capital cubana como sua base de operações ao longo dos anos 1950, quando as autoridades estadunidenses recrudesceram a perseguição a esses grupos. No eixo Miami – Las Vegas – Havana, a capital cubana seria então a terceira ponta de um “triângulo pecaminoso”.

⁶⁰⁰ MARTÍNEZ INCLÁN, P., 1925, p. 182.

CAPÍTULO 6

**J. L. SERT e o *Urban Design*:
reajustes no compromisso com o urbanismo moderno**

Preâmbulo

Neste capítulo analisam-se as posições teórico-conceituais de José Luis Sert, colocando ênfase em seu papel como protagonista nas discussões que marcaram a última fase dos CIAM e, especialmente como criador do Urban Design. O Plano de Havana foi elaborado pelo Town Planning Associates, mas neste capítulo nos dedicamos apenas a J. L. Sert considerando os objetivos de nosso trabalho. O trio Wiener, Sert e Schultz compunha a sociedade principal do TPA, mas dentre eles Sert era o principal responsável pelas questões urbanísticas, cabendo a Schultz aspectos contáveis basicamente e estando Wiener mais dedicado à articulação política e de negócios. Coloca-se a ênfase em Sert considerando que foi ele o criador e idealizador do programa de Urban Design quando se desempenhava como Presidente dos CIAM e como decano da Harvard University Graduate School of Design.

Na análise de suas idéias recorreu-se a fontes primárias e secundárias, sendo particularmente importante a revista *Harvard Design Magazine* No 24, intitulada “The origins and evolution of urban design, 1956-2006”, publicada pela Harvard University Graduate School of Design. Nesse número, cinquenta anos após a conferencia de 1955 na qual Sert lançou a idéia do *Urban Design*, se publicaram trechos originais da conferencia de 1955, assim como também análises críticas e historiográficas sobre essa nova direção que emergiu dos CIAM.

6.1. SERT, entre CIAM e *Urban Design*: o deslocamento da Europa aos Estados Unidos.

A história profissional de Jose Luis Sert (01/07/1902–15/03/1983) se confunde com a história dos CIAM. Foi um dos mais importantes líderes do CIAM tanto na Europa de pré-guerra como nos Estados Unidos de pós-guerra. Formado na Espanha nos tempos da gênese dos CIAM⁶⁰¹, após graduar-se como arquiteto, se trasladou a Paris em 1929 para trabalhar junto a Le Corbusier e Pierre Jeanneret no ateliê de Paris. Nesse mesmo ano assiste ao CIAM 2 (Frankfurt), primeiro dos congressos que assistiu ininterruptamente entre 1929 (CIAM 2, Frankfurt) e 1956 (CIAM 10), ano em que apresenta o *Urban Design* na Harvard Graduate School of Design.

Como o CIAM, sua trajetória profissional foi marcada pelos obstáculos que colocaram os regimes europeus de direita ao desenvolvimento das novas idéas na arquitetura e no urbanismo, interrompidas definitivamente com a Segunda Guerra. Nos primeiros dez anos como arquiteto tornou-se o principal representante dos CIAM na Espanha através das realizações de seu escritório em Barcelona, que funcionou entre 1929 e 1937, mas especialmente através de sua participação no núcleo CIAM Espanha, isto é, o GATCPAC (*Grup d'Arquitectes i*

⁶⁰¹ Em 1929, aos 27 anos de idade, formou-se arquiteto na *Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona* – cidade que se tornou o ícone da obra do arquiteto espanhol Antonio Gaudi .

Tècnics Catalans per al Progrés de l'Arquitectura Contemporània) – transformado em GATEPAC em finais dos anos 1930 (*Grupo de Arquitectos y Técnicos Españoles para la Arquitectura Contemporânea*) –, que visava agrupar arquitetos espanhóis entorno da nova arquitetura e agregar a representação espanhola. Dos anos 1930 é seu primeiro plano urbanístico, o Plano Diretor de Barcelona conhecido como Plan Macià (1933-1935), elaborado junto a Le Corbusier e Pierre Jeanneret, assim como também os edifícios de apartamentos dúplex na rua Muntaner (Barcelona, 1930-1931) e a Casa Bloc (Barcelona, 1932-1936) que constituem um dos primeiros exemplos da arquitetura racionalista espanhola⁶⁰². Mas sua obra em Espanha foi interrompida em 1939, com o fim da guerra civil espanhola. – somente retomada décadas depois⁶⁰³ –, quando foi cancelado pela ditadura franquista o seu direito de exercer a profissão.

Assim, dois anos após ter desenhado o pavilhão espanhol da Exposição Internacional de Paris (1937) em colaboração com Luis Lacasa – que

⁶⁰² Dentre seus outros projetos na Espanha podem ser citados: o Povoado de Veraneio em Costa Brava (1929); Casa Duclos, Sevilla (1929-1930), Proyecto Estudios con residencias nacala Sant Vicens, Menorca (1930), o Local da GATCPAC, Barcelona (1931), a Casa Galobart, Barcelona (1932), Escola Elemental en Palausolitar, Barcelona (1932), Grupo escolar en la avenida Bogatell, Barcelona (1932), o Centro de esparcimiento Ciutat de Repòs i de Vacances em Barcelona (1934), as Casas de fin de semana, Garraf (1934-1935).

⁶⁰³ De sua segunda etapa de projetos em Espanha podem ser citados o Estudio para Joan Miró, Son Abrines (1957-58), Casas en Punta Martinet, Ibiza, (1966-71), Apartamentos em Punta Martinet, Ibiza (1969), Edificio de residencias Les Escalles Park, Barcelona (1973), Centre d'Estudis d'Art Contemporani, Fundació Joan Miró, Barcelona, (1972-1975), o Edificio para la *Caja de Ahorros de Cataluña* e o Centro Cultural, Barcelona (1976), o Projeto *Puerta Catalana*, área de serviço na auto-estrada do Mediterrâneo, La Junquera, Espanha (1976).

abrigou obras de Alexander Calder, Pablo Picasso e Joan Miró (o Chafariz de Mércurio, O Guernica e uma pintura de Miró) –, em 1939 se exilou nos Estados Unidos onde reiniciou sua vida em Nova York.

6.1.1. Sert na América, entre o CIAM e o TPA

Os anos 1940 foram marcados pelo esforço em estabelecer-se profissionalmente nos Estados Unidos, para o qual contribuiu sua dedicação à difusão das idéias dos CIAM no meio profissional local. Os contatos propiciados através de Giedion e Le Corbusier e a publicação do livro *Can our Cities Survive?* (1942) propulsaram os seus primeiros passos na vida acadêmica e profissional nos Estados Unidos. De um lado, retomou sua prática projetual em 1941 quando se associou a Paul Lester Wiener na criação do *Town Planning Associates*, com sede em Nova York – ao qual se somou Paul Schulz em 1945. Do outro, deu início seu labor de educador em universidades norte-americanas como Harvard (1941, 1943), Columbia, Princeton (1943), Yale (1944).

Sert assumiu um objetivo maior em solo americano, o de promover a agenda urbanística dos CIAM nos Estados Unidos e no resto do continente. No ano de 1942 se concretizou o que pode ser entendido como o primeiro passo importante na tarefa de difundir o CIAM no meio profissional americano com a publicação, junto com e Jacqueline Tyrwhitt, do livro *Can Our Cities Survive? An ABC of Urban*

Problems, Their Analyses, Their Solutions: Based on the Proposal Formulated by CIAM, (1942). A obra foi uma tentativa de levar a Carta de Atenas às circunstâncias americanas, focalizando os problemas existentes nas cidades da época, especialmente as norte-americanas, e colocando, no método dos CIAM, as respostas que a Carta de Atenas oferecia para esses problemas.

Um ano mais tarde se fez realidade outro importante passo no esforço por estabelecer uma nova base para o CIAM em solo americano quando cria, junto a Giedion, o *CIAM Chapter for Relief and Post War Planning* (1943) associado à Organização das Nações Unidas. Mas sua posição de liderança nos CIAM se consolidou nos anos 1940 através de papel de aglutinador de grupos CIAM na América Latina, assim como através da elaboração, junto a seus sócios do TPA, de importantes planos que marcaram a história urbanística da região nos anos 1940.

Desde seus primeiros anos nos Estados Unidos buscou aproximar-se a América Latina, inaugurando um novo momento na relação CIAM – América Latina, especialmente a partir do primeiro congresso de pós-guerra (1947) quando se confirma sua posição de liderança com sua nomeação a presidente dos CIAM, função que ocupou até o último CIAM (Dubrovnik, CIAM 10, 1956). Seu primeiro contato foi com o grupo cubano, quando passou pela ilha em 1939 em trânsito aos Estados Unidos – chegou a Nova York desde Havana em 26 Junho de 1939 –, mas seus relacionamentos se expandiram na década de 1940 e

1950 através do *Town Planning Associates*. A primeira experiência do TPA na América Latina foi a Cidade dos Motores em Brasil (1945), projeto de cidade nova associada à instalação de uma fábrica de motores localizada a uns 50 quilômetros do Rio de Janeiro. As relações que levaram à contratação da equipe americana começaram a ser tecidas na Feira Mundial de New York em 1939. Naquela ocasião, Lúcio Costa e a Niemeyer, encarregados de projetar o Pavilhão Brasileiro, associaram-se ao escritório de Paul Lester Wiener, responsável pelos interiores e *stands* de exposição.

Pouco depois, Niemeyer convidou Wiener para unir-se a ele e a Fernando Saturnino de Brito, que tinha sido encarregado do projeto da nova cidade na Baixada Fluminense associada à fábrica de motores de avião. Wiener aceitou, mas propôs substituir Saturnino de Brito por José Luis Sert, membro CIAM com o qual ele acabara de formar o *Town Planning and Associates* em 1941⁶⁰⁴. Dessa forma, finalmente em Maio de 1943 Wiener e José Luis Sert foram encarregados pela Comissão Brasileira de Fábricas de Avião, para desenhar a nova cidade, projeto conhecido como Cidade dos Motores. A obra *Town Planning Associates* na América Latina foi ampla e diversa e inclui projetos para cidades novas (Cidade dos Motores, Chimbote, Tumaco), conjuntos habitacionais (Pomona, Maracaibo, Venezuela) e cidades existentes

⁶⁰⁴ MUMFORD, E., 2000, p. 144.

(Bogotá, Medellín, Havana). O Plano da Cidade dos Motores em Brasil (1943-45) iniciou a obra do TPA na região que, após outros importantes trabalhos em Peru, Colômbia e Venezuela⁶⁰⁵, foi encerrada com o Plano Piloto de Havana no final dos anos 1950, último da série de planos urbanísticos de larga escala produzidos como membro do *Town Planning Associates*.

O ano de 1956 – em que é contratado para a elaboração do Plano de Havana – foi um divisor de águas na vida profissional de Sert, quando paralelamente a dissolução dos CIAM (1956), lança o programa do Urban Design na *Harvard Graduate School of Design*, onde foi Decano e chefe do departamento de arquitetura desde 1953. Dois anos mais tarde, em 1958, sobrevém a dissolução da sociedade da *Town Planning Associates*, e a fundação no mesmo ano do escritório *Sert, Jackson and Gourley* – junto a Huson Jackson e Ronald Gourley este último abandona a sociedade em 1963 que passa a se chamar *Sert, Jackson and Associates*. Resultam dessa sociedade os importantes edifícios que projeta para várias universidades nos Estados Unidos, como a Universidade de Harvard – o Edifício Peabody Terrace de residências para estudantes casados (1961-1963), Holyoke Center (1958-1965), Centro de estudo das religiões mundiais (1960), Faculdade de Ciências

⁶⁰⁵ Proyecto Nueva ciudad de Chimbote, Perú (1947-1948), Plan director de Medellín, Colômbia (1949), Plano e propuestas para o hábitat tropical de Tumaco, Colômbia (1949), Urbanización La Pomona, La Pomona, Venezuela (1951), Plano diretor de Bogotá, Colômbia (1947-1953).

(1972-73) –, o M.I.T. – Residência de estudantes (1975) –, a Universidade de Boston – Biblioteca Mugar (1963-1966), Centro de Estudantes (1963-1966), a Torre da faculdade de Direito (1963-1966) – ; assim como em Canadá e França: Universidad de Guelph, Ontario (1965-1968) e Escola Regional de Bellas Artes, Besançon (1968).

Ao longo dos anos 1950 e até 1969 continua como decano e professor da *Harvard Graduate School of Design* e se engaja na transformação do programa de ensino dessa importante instituição através da introdução do programa e da idéia do *Urban Design* que inaugura em 1956. Em 1969, se aposenta aos 67 anos de idade da *Harvard Graduate School of Design*, onde foi nomeado Professor Emérito e Doutor Honoris Causa – mesma distinção que lhe concede um ano mais tarde a Universidade de Boston (1970). Enquanto arquiteto foi também premiado por sua obra recebendo em 1970 a Medalha e Cadeira Honorária de Arquitetura Thomas Jefferson e em 1976 a Medalha de Ouro da *Academie d'Architecture* de Francia.

Em sua obra arquitetônica o tema da residência teve sempre um lugar protagônico – de igual forma que na obra de Le Corbusier –, e foi marcada pela influência dos *pátios* mediterrâneos que trouxe de sua terra natal que se reflete em sua própria casa construída no *Cambridge's Shady Hill neighborhood* entre 1957 e 1958, na época em que trabalhava no Plano Piloto de Havana.

Também projetou obras ligadas ao tema religioso – Igreja no centro cívico, Puerto Ordaz, Venezuela (1951), Capelha do *Government Center* de Boston (1967), Convento Carmel de la Paix, Mazille, Francia (1972) –, e vários prédios públicos e comerciais como a Embaixada dos Estados Unidos, Bagdad, Irak (1960), o Escritório da *New England Gas and Electric Association*, Cambridge (1961), a Área central de negócios, Worcester (1965), o Centro de comércio e transporte South Station, Boston (1966), Centro Cultural Latino-americano, Miami (1967), Edifício de escritórios 44 Brattle Street, Cambridge (1973). Em sua obra arquitônica destacam-se também dois importantes exemplos de museus: a Fundação Marguerite y Aimé Maeght, Saint-Paul-de-Vence, na França (1968) e o Centro de Estudos de Arte Contemporânea da Fundação Joan Miró, Barcelona (1972-75).

6.1.2. Sert e o início do deslocamento do CIAM em solo americano

Um ano após a sua chegada aos Estados Unidos e ainda antes da retomada dos CIAM no pós-guerra, Sert esteve pessoalmente envolvido no que foi um dos primeiros episódios do processo de mudança dos CIAM no contexto norte-americano. No ano de 1940 os princípios da Cidade Funcional dos CIAM foram postos em questão por Lewis Mumford, membro fundador da Regional Planning Association of América – RPPA. Nesse ano, Sert pediu a Lewis Mumford que

escrevesse a introdução do livro *Can Our Cities Survive?* com o objetivo de persuadir alguma editora norte-americana sobre a importância de introduzir nos Estados Unidos o ideário dos CIAM, em especial a Carta de Atena.

Mas, como seu filho Eric Mumford explicitou, naquela ocasião Lewis Mumford se negou a escrever a introdução da obra porque não podia concordar com a idéia defendida pelo CIAM de que toda a vida de uma cidade pudesse estar contida nas funções de habitar, recrear-se, circular e trabalhar⁶⁰⁶. As críticas de Lewis Mumford ressaltavam a carência de consideração dos aspectos ligados às funções culturais, políticas e educacionais da cidade, como expressa em sua resposta:

*“(...) As quatro funções da cidade não me parece adequadas para cobrir o campo do planejamento de uma cidade: habitar, trabalhar, recrear-se, transportar-se são importantes. Mas e as funções políticas, educacionais e culturais da cidade: o que há com o papel desempenhado pela disposição e planejamento dos edifícios que concernem a essas funções na evolução do desenho da cidade. (...) Os órgãos de associação política e cultural são, desde meu ponto de vista, as marcas distintivas de uma cidade: sem eles, há somente massa urbana... Considero sua omissão como o defeito maior do planejamento urbano cotidiano, e sua ausência no programa do CIAM me parece inexplicável. (...)”*⁶⁰⁷

As críticas ressaltam justamente as funções que mais tarde os debates dos CIAM, e especialmente Sert, tentam retomar na obra *The Heart of the City*. Apontaram para uma possível “quinta função”, o papel

⁶⁰⁶ MUMFORD, E., 2000, p. 133.

⁶⁰⁷ MUMFORD, L., 1940. Lewis Mumford to Sert. *Apud*: MUMFORD, E., 2000, p. 133.

cultural e cívico das cidades, que ocupou os CIAM a maior parte das próximas décadas⁶⁰⁸. Para Eric Mumford, o reflexo das críticas de Lewis Mumford é visível já em 1943 no plano da Cidade dos Motores (Brasil) elaborado por Sert e Wiener, onde se desenha um “centro cívico” muito mais elaborado; e considera que a defesa de Sert e Giedion da idéia dos “centros cívicos” ou “*urban cores*”, tema central do CIAM 8, é uma consequência direta das críticas colocadas pelo historiador urbano norte-americano.

Por outro lado, o tema da “nova monumentalidade” proposto por Giedion pouco depois é consequência das reflexões desenvolvidas nos Estados Unidos em colaboração com Sert e o pintor Fernando Léger em “*Nine Points on Monumentality*” (1943). Nesse ensaio Sert, Giedion e Léger discutiram a necessidade de colaboração entre artistas, pintores e escultores, atendendo à iniciativa do grupo da *American Abstract Artists* (AAA) que os convidou a contribuir a um volume sobre esta questão⁶⁰⁹. Nesse manifesto se introduziu pela primeira vez a questão da monumentalidade nas discussões da arquitetura moderna, tema que foi desenvolvido por Giedion com mais detalhes históricos em seu texto “*The need for a new monumentality*” (1944). Posteriormente, também por encargo da AAA, Sert estabeleceu a ligação entre essa problemática e o urbanismo CIAM no texto “*The Human Scale in City Planning*”,

⁶⁰⁸ MUMFORD, E., 2000, p. 142.

⁶⁰⁹ *Ibidem*, p. 151.

onde se “ênfatiza a necessidade de “planejar para valores humanos” e de desenhar cidades baseadas em unidades de vizinhança compactas.”⁶¹⁰. Ao interesse pela idéia norte-americana do *neighborhood planning*, se soma a importância de ressaltar o valor dos “centros cívicos” como estimuladores da vida social e cultural da comunidade.

O contexto do segundo pós-guerra veio a reforçar a necessidade de dar uma resposta plausível à realidade urbanística das cidades existentes e levou a uma reconsideração da importância de discutir esta temática no âmbito dos CIAM. Foram estas inquietações, entre outras, que deram lugar à escolha do tema de “*The Heart of the City*” como assunto central do CIAM 8 em Hoddesdon (1951) que propunha voltar o olhar ao centro da cidade, à área central como núcleo da vida pública. A escolha do tema refletia os efeitos da sub-urbanização, as mudanças que experimentavam as cidades existentes no contexto dos anos 1950, como Sert destacou no congresso:

“(…) nos demos conta de que se queremos fazer algo com nossas cidades temos que falar de novo em termos urbanos e cívicos [o CIAM] deve enfrentar o difícil problema do coração da cidade.”⁶¹¹

A partir desse encontro começam a se definir novas questões, em parte ligadas à problemática das cidades existentes. O livro que resultou do

⁶¹⁰ MUMFORD, Eric. *Opus. Cit.*, p. 151.

⁶¹¹ SERT, J.L., 1952, *Apud*: MUMFORD, E., 2000, p. 203.

CIAM 8 – *The Heart of The City* (1952) –, introduziu uma mudança na posição com relação às áreas centrais e históricas na qual os valores culturais são retomados. Na seção denominada “*Historic Districts of the City*” o CIAM propõe que os edifícios históricos deveriam ser respeitados somente quando “são a pura expressão de culturas prévias e são do interesse geral”, e quando sua conservação não significasse que seus habitantes tenham que viver em condições insalubres e quando as principais artérias de trânsito podem ser organizadas definitivamente as novas direções que surgem do interior do próprio CIAM.

6.2. O *Urban Design*, uma nova direção pós-CIAM.

Sert foi um dos mais importantes arquitetos da chamada “segunda geração” dos CIAM e foi, em especial, um líder e ativista emblemático das preocupações que marcaram os CIAM de pós-guerra. Apesar de sua fidelidade à matriz moderna, é possível observar em sua obra, tanto arquitetônica como urbanística, uma marca própria.

Do lado da arquitetura, o feliz cruzamento entre os traços racionalistas e a influência mediterrânea definiu o caráter de muitas de suas residências, inclusive a dele próprio, que com seus três *pátios* e atmosfera introvertida tornou-se um referencial de sua obra. Do lado do urbanismo, sua especificidade é resultado da articulação da firme base da Carta de Atenas, com sua experiência com a cultura, clima e

tradições urbanas das cidades hispano-americanas – que marcou o trabalho do TPA –, e com as idéias que surgem no contexto norte-americano como a *neighborhood unit*, as preocupações com os centros cívicos enquanto “quinta função” e com a escala humana.

A idéia do *Urban Design* por ele proposta, que foi a base de transformação do programa da *Harvard Graduate School of Design*, representa uma tentativa de ajustar os princípios do urbanismo moderno ao contexto completamente novo colocado pelas cidades norte-americanas do segundo pós-guerra, marcadas por um rápido processo de suburbanização. Com relação à matriz dos CIAM, o *urban design* constitui um esforço de superação das limitações colocadas pela abstração funcional – que visava despir o urbanismo moderno das práticas de embelezamento anteriores. Nesse sentido, se caracteriza pela ênfase não apenas nas funções, mas na forma urbana, no espaço público e na retomada dos elementos artísticos.

Como o próprio Sert declarou em sua intervenção na *First Urban Design Conference* em 1956, o *urban design* seria um reajuste, uma nova direção no sentido de retomar aquela parte do planejamento que lida com a forma física na qual a imaginação e as capacidades artísticas desempenham um papel central:

“(...) nos últimos anos, a fase científica tem sido mais enfatizada que a artística. Isto foi devido a uma reação natural contra as práticas do passado, quando o planejamento urbano era baseado na aproximação

*superficial da “city beautiful”, que ignorava as raízes dos problemas e visava somente efeitos de fachada. O desenho urbano é aquela parte do planejamento urbano que lida com a forma física da cidade. Esta é a fase mais criativa do planejamento urbano e aquela em que a imaginação e as capacidades artísticas podem desempenhar um papel mais importante. Também pode ser em alguns aspectos a fase mais difícil e controversa; e por todos estes fatores tem sido menos explorada que outros aspectos. Com a nova aproximação à arquitetura, paisagismo, engenharia de trânsito e planejamento urbano, fórmulas aceitas tem que ser jogadas fora.”*⁶¹².

Sert deixava transparecer que a nova aproximação à cidade através do *urban design* permitiria retomar aspectos da cidade que foram negligenciados pelos CIAM e ao mesmo tempo atualizar esse corpo doutrinário ao novo contexto urbano e intelectual de final dos anos 1950. Um primeiro ponto de contato com os princípios que levaram à criação da doutrina urbanística dos CIAM é a defesa da nova disciplina como multidisciplinar e de síntese com relação às práticas da época baseadas na excessiva especialização em arquitetura, paisagismo, urbanismo, trânsito, entre outras:

“(...) Agora parece igualmente lógico que o progresso nas diferentes profissões seja aproximado cada vez mais, de forma que uma síntese possa ser alcançada em termos do desenho urbano. (...) Como os instrumentos de uma orquestra, estes elementos do desenho urbano todos tem sua parte no desempenho do todo. (...) Acredito que estamos conscientes que planejadores urbanos, paisagistas e arquitetos somente

⁶¹² SERT, J. L., 1956, p. 5.

*podem ser parte de uma equipe maior de especialistas requerida para resolver os problemas do desenho urbano. (...)”*⁶¹³

O *urban design* se auto-intitulava como uma nova disciplina harmonizadora do conjunto, mas o que a diferenciaria seria sua crença nas cidades e na recuperação dos valores humanos e culturais, pois como Sert sublinhava “(...) O designer urbano deve primeiro que todo acreditar em cidades, sua importância e seu valor ao progresso humano e cultural”⁶¹⁴ A necessidade de colaboração entre artistas, pintores escultores e arquitetos nos processos de criação do espaço já vinha sendo discutida por Sert desde os anos 1940, especialmente através das reflexões desenvolvidas nos Estados Unidos em colaboração com Giedion e o pintor Fernando Léger em “*Nine Points on Monumentality*” (1943), como já foi mencionado. Vale lembrar que no desenho do Pavilhão de Espanha para a Exposição Internacional de Paris (1937) Sert experimentara a integração entre artistas em sua colaboração com o escultor Alexander Calder e os pintores Pablo Picasso e Joan Miró

Outro ponto central levantado por Sert em sua intervenção sobre o *urban design* que é consoante com as “discussões transgressoras” dos CIAM de pós-guerra, é a necessidade de colocar o Homem como elemento essencial da cidade, da vida urbana:

⁶¹³ SERT, J. L., 1956,, p. 5-6.

⁶¹⁴ *Ibidem*, p. 5-6.

*“(...) Devo recomendar que todos nos interessados nos problemas do desenho urbano consideremos o homem como o centro destes problemas; sendo o respeito por todas as coisas humanas o fator guia...”*⁶¹⁵

Defendia-se a necessidade de retomar os problemas da cidade existente como única via de inverter o processo de descentralização / suburbanização vivenciado nas cidades norte-americanas. Mas em lugar de promover uma descentralização no sentido de favorecer o contínuo crescimento como no caso de Doxiadis e a Ekistics, Sert estava preocupado em reverter o processo de descentralização através de uma recentralização que significaria uma volta à cidade, ao centro cívico, evidenciando-se o impacto que teve nele as críticas de Lewis Mumford:

*“(...) A geração mais jovem deste país (...) é menos orientada ao subúrbio que as mais velhas, na medida em que tem se tornado ciente de que o alastramento descontrolado de nossas comunidades somente agrava os problemas, e que a solução recai em voltar a dar forma à cidade como um todo. O processo necessário não é de descentralização, mas de recentralização. Acredito que haverá uma reversão nas tendências nos próximos anos, na medida em que cresce o interesse nos problemas da cidade apropriada, (...) de fazer a cidade um melhor lugar (...)”*⁶¹⁶.

A necessidade de “planejar para valores humanos” reclamada por Sert também remonta ao texto de 1943 e mais especificamente a seu texto “*The Human Scale in City Planning*” que desenvolveu posteriormente.

⁶¹⁵ *Ibidem*, p. 6.

⁶¹⁶ *Ibidem*, p. 6.

Chamava a atenção para idéias norte-americanas como a unidade de vizinhança (*neighborhood unit*), assim como também para a questão do núcleo da cidade, dos centros cívicos, como caminhos férteis para planejar respeitando os valores humanos e estimulando a vida social e cultural da comunidade

Sert também sublinhava a necessidade de considerar a questão das diferentes escalas, aspecto que caracterizou um dos principais temas ou “discussões transgressoras” do CIAM de pós-guerra, como foi analisado no capítulo 1 (1.4.1). A contraposição à concepção por funções da Carta de Atenas, em favor da concepção por escalas defendida pelo grupo MARS e pelos jovens que logo fundam o Team X também era compartilhada por Sert e assinalada como um dos elementos que distinguiriam o *urban design* do urbanismo dos CIAM:

“... Quanto mais se trabalha neste campo... mais se chega à convicção que não podemos trabalhar com fórmulas muito simples que são repetidas indefinidamente. Se queremos colocar um elemento de vida nas cidades temos que ter o formal e o informal, o íntimo e o monumental. Se cada pequeno lugar quer ser monumental então finalmente, quando chegamos ao centro da cidade, não há mais monumentalidade. Então todo é uma questão de escalas e do contraste comparativo entre escalas. Agora sabemos que a nova cidade pede uma série de novos elementos...”⁶¹⁷

Neste ponto o autor retoma também as discussões a respeito dos centros cívicos e da monumentalidade que marcaram não apenas o CIAM 8

dedicado ao “Coração da Cidade”, mas que remontam a inícios da década de 1940 quando Lewis Mumford lhe apontou a necessidade de uma “quinta função”, que considerasse as funções políticas, educacionais e culturais da cidade. A preocupação com essa “quinta função” se refletiu nos planos elaborados para várias cidades latino-americanas como a Cidade dos Motores, a Cidade Nova de Chimbote, e os planos diretores de Bogotá e Havana. Neles Sert aprofundou em detalhes a solução dos centros cívicos e incorporou, com sua sensibilidade mediterrânea, aspectos vernaculares e tradições construtivas locais, assim como questões culturais, ecológicas e climáticas que vieram a definir o caráter individual da obra do *Town Planning* na América Latina.

Evidencia-se assim, que a proposta do *Urban Design* se apresenta como uma nova direção pós-CIAM que surge do próprio núcleo dos CIAM e como consequência das críticas e questionamentos que identificamos como “discussões transgressoras” colocadas ao longo dos anos 1940 e 1950. Resta entender em profundidade em que medida estas idéias se refletem no Plano de Havana que é o último plano urbanístico que realiza como membro do TPA e que é elaborado entre 1955 e 1958, no período de lançamento do programa de *urban design* em Harvard.

⁶¹⁷ *Ibidem*, p. 9.

CAPÍTULO 7

**Havana, último Plano do TPA:
crepúsculo do CIAM e nascimento do *Urban Design***

Preâmbulo

Neste capítulo se analisa o Plano Piloto de Havana a partir dos pontos de discussão detalhados no Capítulo 1 (secção 1.4.), de igual forma como realizado com o Plano Doxiadis para a Guanabara. A análise busca identificar no Plano os princípios urbanísticos que caracterizaram as principais “discussões transgressoras” do contexto de ruptura dos CIAM que dão lugar ao surgimento de novas “direções pós-CIAM”; assim como contribuir a uma reflexão crítica sobre o Plano.

Partimos da importância do recurso a fontes primárias, assim como fontes não convencionais como testemunhos literários e crônicas sobre Havana da época. Nessa direção, estudo do Plano realizou-se através da versão original em espanhol: *Plano Piloto de Havana: directivas generales. Diseños preliminares – soluciones tipo*, publicada em março de 1959. A obra é um livro raro devido a que foram publicados poucos exemplares e a que foi rejeitada pelas autoridades urbanísticas cubanas depois dos anos 1960. Tivemos acesso a este material e a outros documentos primários sobre o trabalho do TPA em Havana graças ao arquivo José Luis Sert na *Frances Loeb Library da Harvard Graduate School of Design*, em especial, graças à colaboração da arquivista Mary Daniels e de Fabíola López-Durán, doutoranda do MIT, que muito gentilmente solicitou e digitalizou o material para que pudesse chegar a nós. Agradecemos especialmente a estas colaboradoras.

7.1. Constelação urbana, setores urbanos e centros cívicos, estratégias de recentralização em várias escalas

O Plano Piloto para Havana foi o último plano de larga escala elaborado pelo TPA, pois a sociedade Wiener – Sert – Schulz se acabou em finais de 1958. No ano seguinte se desintegrou também o CIAM, o que fechou um ciclo especialmente para J.L. Sert que tinha sido presidente daquela organização e que desde 1955 vinha concentrando seus esforços, na esfera acadêmica, no lançamento do programa do *Urban Design* em Harvard, como já foi mencionado. Assim, o Plano Piloto para Havana foi elaborado num momento de transição dentro da estrutura do TPA e especialmente na trajetória profissional de J.L. Sert.

A Havana dos anos 1950 sofria os problemas e complexidades inerentes a uma cidade que, em menos de trinta anos, tinha dobrado sua população, passando de 558.000 habitantes entre 1924, para mais 1.200.000 habitantes nos anos 1950s. Paralelamente, vivenciava um processo de descentralização e dispersão em direção aos subúrbios que se alastrava desde inícios do século XX, (Figura 79), no qual as áreas suburbanas cresciam a ritmos maiores que a área central. Ao tempo que a população de Havana cresceu a um taxa de 45 %, passando de 837.670 habitantes em 1943 para 1.216.762 dez anos mais tarde, os bairros das áreas centrais cresceram somente 17 % no mesmo

período⁶¹⁸. A Grande Havana concentrava uma alta porcentagem da população do país, abrigando 1.361.600 habitantes em 1958, de um total de 6.548.300 que constituía a população nacional; processo que foi acompanhado de uma expressiva expansão da malha urbana que passou de 800 hectares em 1899 a quase 5.000 hectares em 1958⁶¹⁹. Com a difusão do *american way of life* através da disseminação das residências uni-familiares “uma aura de progresso rápido invadiu os estilos de vida e substituiu os lentos ritmos Caribenhos de Havana”⁶²⁰.

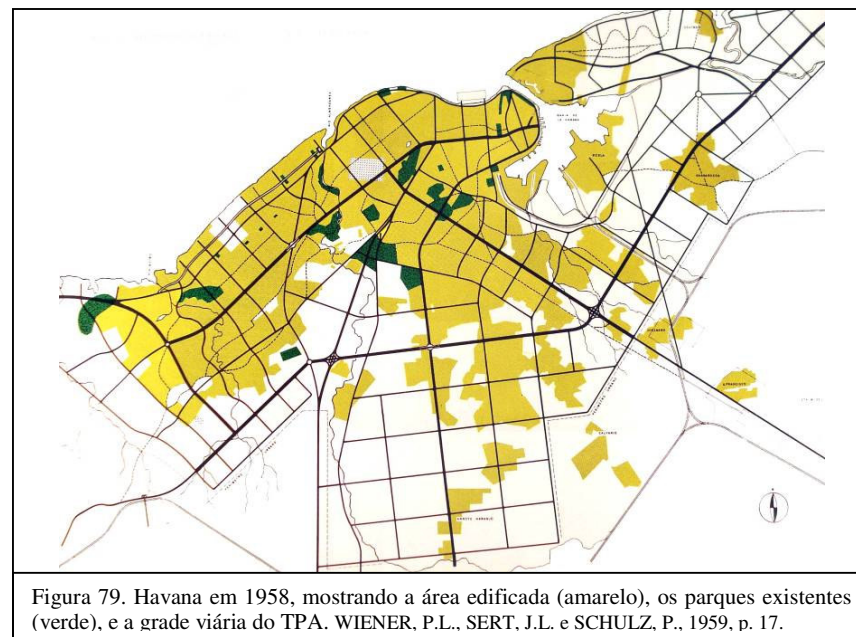


Figura 79. Havana em 1958, mostrando a área edificada (amarelo), os parques existentes (verde), e a grade viária do TPA. WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959, p. 17.

⁶¹⁸ SEGRE, R., SCARPACI, J., COYULA, M., 2002, p. 72.

⁶¹⁹ *Ibidem*, p. 78, 43.

⁶²⁰ *Ibidem*, p. 78.

A crescente suburbanização colocava em pauta a possibilidade de mudanças na estrutura urbano-regional da cidade semelhantes às ocorridas nas cidades norte-americanas que se caracterizavam pela constante necessidade de *commuting*, como apontaram então os membros do TPA:

*“Adaptar-se-ão os habitantes de Havana ao “commuting” das cidades norte-americanas, ou preferirão como até agora morar mais perto do centro da cidade e viajar durante os finais de semana a Varadero, as praias do litoral norte, ou outros pontos do país? É difícil, senão impossível, prever as futuras mudanças econômicas e técnicas e sua influência nos costumes de Cuba. (...)”*⁶²¹

O processo de dispersão urbana ganhou força em meados do século XIX quando a demolição da muralha impulsionou “o crescimento urbano de Havana e seu desafio político com relação à idéia de continuar servindo com armazém de Espanha”⁶²². A partir desse momento começa a expansão em direção oeste e sul. O plano de obras públicas promovido pelo governador Miguel Tacón (1834-38), inspirado nos trabalhos de L’Enfant para Washington, e urbanização do bairro das Muralhas, na imagem das capitais européias de onde herda o nome de *Ring* de Havana (1860s) – em alusão ao *Ring* de Viena –, lançaram as bases e principais linhas de urbanização da área central de Havana. Em 1837, a cidade ganhou também sua primeira linha de trem

⁶²¹ WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959, p. 10.

⁶²² SEGRE, R., SCARPACI, J., COYULA, M., 2002, p. 3.

– que tornou Cuba o sexto país a instalar linhas férreas, mesmo antes de a Espanha ter uma – de 35 quilômetros que ligava Havana ao povoado de Bejucal, que lançou outra importante direção de dispersão urbana. Em meados do século XIX, as *Ordenanzas de Construção* (1862) difundiram os códigos neoclássicos que caracterizaram as galerias das grandes avenidas da área central, dando à capital a imagem única da “cidade das colunas” descrita nas letras de Alejo Carpentier:

*“(...) Eram calçadas de colunas; avenidas, galerias, caminhos de colunas, iluminadas a giorno, tão numerosas que nenhuma povoação as tinha em tal reserva, dentro de uma desordem de ordens que mal parava um dórico nos eixos de uma fachada (...) Assistia-se, de portal em portal, a agonia das últimas ordens clássicas usadas na época. (...)”*⁶²³

Os primeiros automóveis chegaram a Havana entre 1898 e 1902 e em 1901 se instala o sistema de bondes. Estas mudanças ocorrem nos anos da primeira intervenção norte-americana logo após a independência de Espanha, período que coincide com o início da construção da famosa *Avenida del Malecón*, avenida litorânea que oferecia uma conexão rápida entre o centro colonial e as novas urbanizações a oeste da cidade. Frente à dispersão urbana que caracterizava a Havana dos anos 1950, o objetivo central da proposta do Plano Piloto de Havana é promover uma “recentralização” da cidade, o que se manifesta nas estratégias e ações propostas em várias escalas, desde a dimensão regional até os bairros

⁶²³ CARPENTIER, A., 1939, p. 50-52.

urbanos. Embora de uma forma menos evidente que no Plano Doxiadis para a Guanabara, o Plano Sert para Havana se caracteriza por uma aproximação à cidade através de uma concepção por escalas, na medida em que, a “recentralização” da cidade se conseguiria através de uma série de estratégias específicas em distintas escalas de abordagem.

Uma primeira escala de análise foi a dimensão regional. Partindo da necessidade, em principio, de “criar um plano flexível que se poderá variar quando ditas mudanças assim o exigam”⁶²⁴, se estabelece a definição de uma estrutura de tipo “constelação” a ser aplicada na região como chave da proposta de “recentralização” da cidade. Parte-se de que a estrutura urbano-regional constitui o esqueleto da cidade:

*“Um plano piloto e um plano regulador requerem que se respeitem certos fatores gerais da estrutura urbano-regional que constituem o esqueleto da cidade em questão; este uma vez definido nos planos, não deverá alterar-se, embora possam permitir-se certas modificações na medida em que estas apareçam necessárias, devido as inevitáveis mudanças que traz consigo o processo de crescimento urbano.”*⁶²⁵

A definição de limites precisos da região de Havana deveria ser analisada com posterioridade pela *Junta Nacional de Planificación* considerando as características do país⁶²⁶, em particular, o

⁶²⁴ WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959, p. 10.

⁶²⁵ *Ibidem*, p. 4.

⁶²⁶ *Ibidem*, p. 4, 6. . “(...) Estes estudos não tratam de definir os limites precisos da região ou da zona metropolitana, coisa que deverá analisar-se a seu devido tempo pela Junta Nacional de Planeamiento...” A definição dos limites regionais é especialmente difícil, pois as facilidades de comunicação e de transporte fazem que esses limites sejam cada dia mais indeterminados.

desenvolvimento da região de Havana e o crescimento de sua população em relação a outras regiões e populações da Ilha.

A região de Havana definia-se aproximadamente nos limites da Província Havana, ou seja, estendendo-se até os povoados de Artemisa e Mariel ao oeste, o Estreito da Florida ao norte, o povoado de Seiba ao leste e o Mar Caribe ao sul⁶²⁷, área definida levando em conta a possibilidade de crescimento nos próximos cinquenta anos. Essa região é base para a elaboração do Plano Piloto de Havana, especialmente no que diz respeito à consideração de critérios constantes como a geologia e usos do solo existentes, e especialmente a rede de estradas existentes que influencia todos os sistemas na área metropolitana de Havana. Os diagramas da região de Havana são determinados pela estrutura viária (Figuras 80) que se compõe de vias existentes e novas, estrutura que vinha determinada pela forma da Ilha de Cuba em geral, baseada nas comunicações leste-oeste tendo como eixo principal a Carretera Central.

Acreditamos, não entanto importante, que se estudem as regiões da Ilha e se considere o caráter de cada uma destas e sua importância como centros de produção, antes de determinar a região da Havana propriamente dita. A Ilha de Cuba é na realidade uma grande região já que não se encontram em Cuba, como em outros países, diferenciais radicais de clima, topografia, cultivos e costumes, senão que o país inteiro e suas distintas partes apresentam mais semelhanças que contrastes.

⁶²⁷ *Ibidem*, p. 10.

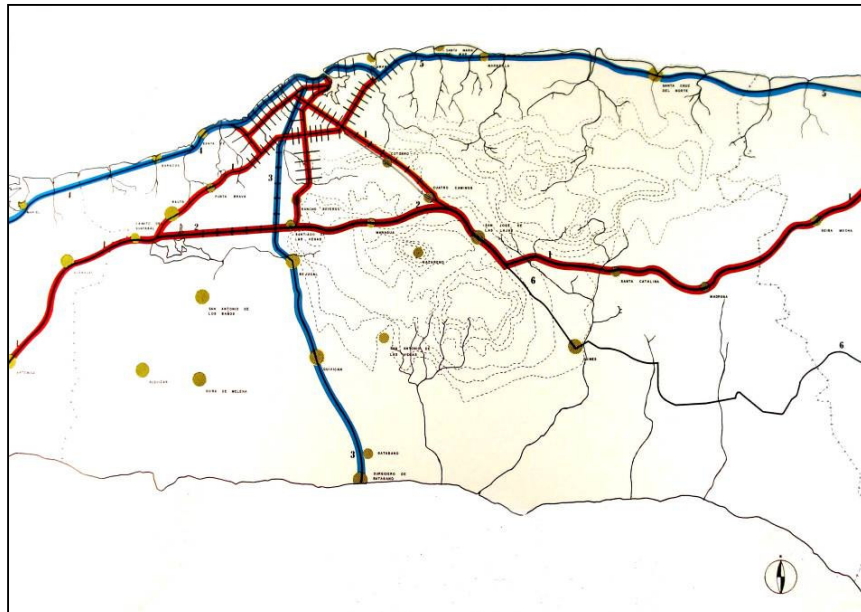


Figura 80. Mapa da região de Havana coincidente com a Província Havana. Destacam-se os povoados existentes (pontos amarelos) e as principais auto-estradas existentes e vias propostas no plano viário para realizar os enlace necessárias. A auto-estrada em cor vermelha corresponde à Carretera Central (espinhaço central que une as províncias vizinhas) e seu indicam na mesma cor, mas em traço mais fino as vias propostas de enlace com as principais avenidas de Havana, as auto-estradas em cor azul corresponde ao circuito norte (a paralela ao litoral) e ao circuito sul (a que atravessa até a costa sul da Ilha). Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959, p.11.

Considerava-se, além disso, o circuito norte que enlaça diretamente os povoados da costa do Estreito da Florida, que na direção oeste se prolonga na recente auto-estrada da Via Blanca. Este circuito permitiria um fácil enlace com os centros recreativos e de fim de semana do litoral. Inclui-se no plano regional, assim mesmo, uma via que partindo

do centro da cidade se dirige ao sul, ao enlace com a Ilha de Pinos. Na época a *Carretera Central* se desviava do centro da Ilha para penetrar na cidade de Havana. Para solucionar essa dificuldade no sistema viário se propunha no esquema de plano regional a construção de uma via de enlace – desde Quatro Caminos a Caimito de Guayabal, passando perto de Manágua e Santiago de las Vegas.

Esta e outras vias indicadas no plano regional eram apenas sugestões, pois sua localização deveria ser estudada cuidadosamente pelo escritório nacional de planejamento com os dados que aportasse o Ministério de Obras Públicas. A nova via de enlace seria similar ao que se chamava comumente nos Estados Unidos um “by pass”. As demais vias deste diagrama básico vinham definidas pela localização dos centros urbanos principais. Seguiam uma direção paralela às vias existentes, mas seriam vias de transito rápido, com acessos limitados coisa muito difícil de obter-se tentando modificar as vias já desenvolvidas, onde haviam edificações custosas e freqüentes interseções de ruas secundárias.

A busca de um critério de equilíbrio no desenvolvimento regional era da maior importância no planejamento nacional que partia do principio de dar a cada região e cidade o tamanho e importância que resultasse mais benéficos para a economia nacional. A distribuição das populações na região tenderia a constituir um sistema de “constelação urbana”, de maneira que, dentro da área regional e perto da zona

metropolitana que constituiria a cidade propriamente dita, haveria uma série de pequenos povoados que poderiam desenvolver-se livremente, sempre que cumprissem os requisitos da Lei Nacional de Urbanizações, que obrigava a ditos povoados a estabelecer serviços independentes sem incrementar os custos dos serviços urbanos⁶²⁸.

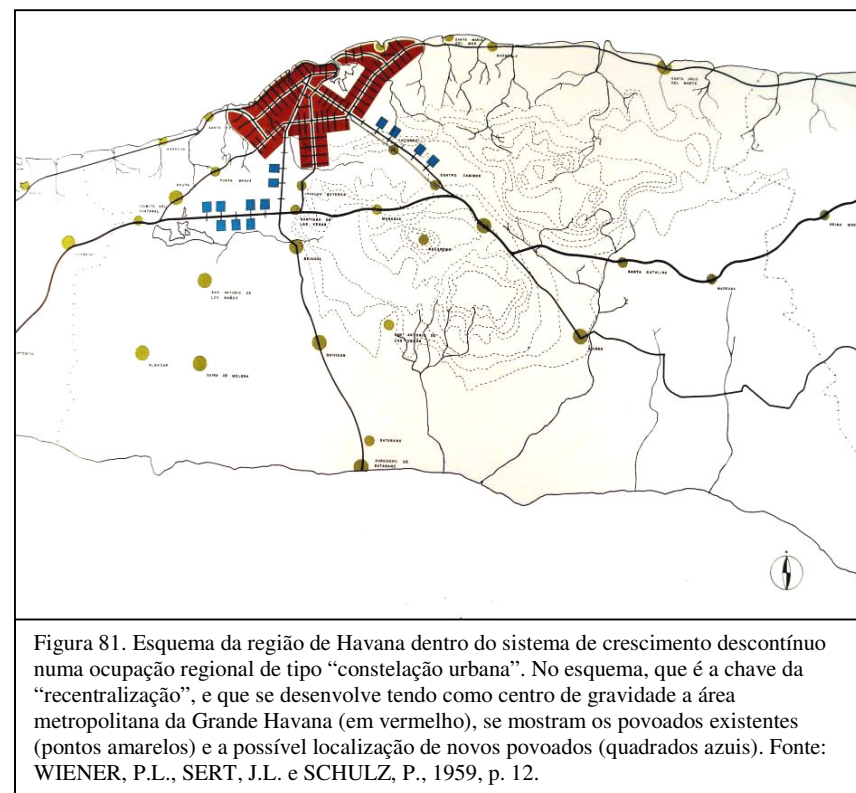
Partindo da idéia da “constelação urbana”, a solução ao crescimento urbano seria um traçado descontínuo que permitiria a centralização das populações através do crescimento de novos povoados dentro da região de Havana e, ao mesmo tempo, a conservação das melhores zonas agrícolas⁶²⁹. Este crescimento num “traçado descontínuo” se justifica na previsão, como parte dos estudos do Plano, de um incremento populacional na região que influiria no desenvolvimento dos povoados situados nos limites regionais, (Figura 81).

O crescimento de Havana durante os últimos anos não guardava uma relação equilibrada com o crescimento do país e embora parecesse desejável que a cidade continuasse crescendo, os membros do TPA questionavam até que ponto seria conveniente que se concentrasse tão grande atividade de negócios e produção num só ponto do país⁶³⁰.

⁶²⁸ *Ibidem*, p. 12.

⁶²⁹ *Idem*.

⁶³⁰ *Ibidem*, p. 6.



No Plano se sublinhava a necessidade de entender a proposta para Havana como uma guia dentro do que chamam “conceito moderno de planejamento”. Essa defesa de um “planejamento flexível” como conceito moderno permite rastrear uma tentativa inicial de superar o fracasso e cristalização que caracterizou a maior parte dos planos de larga escala elaborados nos anos 1950 e 1960. A busca de uma solução

mais flexível está intimamente relacionada com o esforço em colocar a cidade existente no centro das atenções novamente, como se evidencia num fragmento do Plano em que se recorre à metáfora organicista para justificar a necessidade de levar em conta as constantes mudanças que caracterizam a evolução das cidades, aspecto que evidencia uma mudança com relação à abstração do urbanismo CIAM de pré-guerra:

*“(...) devemos ter em conta que uma cidade é um organismo vivo que muda constantemente e que um plano regulador não pode pretender mais do que guiar ditas mudanças. O conceito moderno de planejamento não trata de imprimir soluções únicas, senão mas bem orientar as mudanças que a estrutura da cidade e o progresso de nosso tempo recomendam. O plano regulador será, portanto, uma guia flexível, facilitando e não dificultando o desenvolvimento urbano.”*⁶³¹

Na escala da área metropolitana se estabelecem limites populacionais mais precisos. A resposta ao crescimento urbano neste caso é a cidade finita, ou seja, a limitação do crescimento e do número de habitantes, estabelecendo-se como Área Metropolitana a área edificada existente e sua futura saturação até no máximo três milhões de habitantes:

*“A área metropolitana da cidade virá definida pela consolidação das áreas edificadas existentes até sua saturação e pela limitação da cidade a uma população de uns 3.000.000 de habitantes, que nos parece suficiente para o término do tempo que podemos planejar atualmente. Supomos que em dita área metropolitana existiram serviços urbanos de todo gênero em forma centralizada e continua.”*⁶³²

⁶³¹ *Ibidem*, p. 4.

⁶³² *Ibidem*, p. 10.

O TPA se posicionava assim contrário à expansão física da cidade, embora se mantivesse a favor dos subúrbios e do “crescimento descontínuo” que pressupunha a estrutura da “constelação urbana”. Partindo de que deveria dotar-se a cidade de todos os serviços apropriados, o TPA desaconselhava a extensão do limite da zona metropolitana, pois o custo das instalações e conservação dos serviços seria excessivo. Se a cidade viesse a requerer maior crescimento poderia este obter-se pelo sistema de traçado descontínuo (constelação urbana). Assim, na definição de uma população de 3.000.000 de habitantes para a Área Metropolitana de Havana se levava em conta a quantidade considerável de terrenos a urbanizar e a possibilidade de uma melhor utilização dos terrenos existentes dentro da zona urbanizada, sem necessidade de recorrer a densidades muito altas na área central da cidade e conservando densidades baixa nas áreas limítrofes.

Fora da zona metropolitana de desenvolvimento contínuo da cidade, poderiam criar-se novos núcleos ou unidades de setor, sempre que estes cumprissem os requisitos da nova Lei de Urbanizações, que obrigavam a dotar estes bairros com todos os serviços necessários, que não poderiam costear a organização metropolitana central da cidade. Ditos povoados se desenvolveriam num só lado da auto-estrada e se estabeleceriam comunicações com esta em pontos determinados, isto

com o objetivo de não permitir que o sistema de ruas cortasse a rodovia principal em múltiplos pontos em curtas distancias.

7.1.1. Hierarquia viária e setores urbanos: a concepção hierárquica através de uma concepção por escalas

Se na escala regional a chave da “recentralização” é o estabelecimento de uma estrutura de tipo “constelação urbana”; na escala urbana correspondente à área metropolitana, a divisão em “setores urbanos” articulada à localização de “centros cívicos” são as principais ferramentas urbanísticas que permitem definir uma distribuição da população urbana, na qual os centros cívicos atuam como centros de gravidade da estrutura de recentralização. Desse modo, se processa uma aproximação à cidade na qual se usam recursos diferentes em várias escalas – regional, metropolitana, setores urbanos ou bairros –, mas com um mesmo objetivo, o de promover uma recentralização urbana. Propõe-se a divisão da área metropolitana de Havana em quatro setores urbanos principais: central, sul, leste, oeste⁶³³; (Figura 82), que teriam

⁶³³ *Ibidem*, p. 26. A zona central, que corresponde aproximadamente às zonas de mais alta densidade, a zona oeste que se estende desde o Rio Almendares, e a auto-estrada ao sul até o perímetro urbano do lado ocidental e que coincide aproximadamente com o Rio Jaimanitas. A zona sul, que se estende ao sul da via central de circular e está limitada ao oeste pela auto-estrada ao sul e ao leste pela linha férrea de entrada à zona do porto e se estende ao sul até o perímetro urbano, e a zona leste que compreende os bairros da Havana del Este, o bairro de Olimpo, as áreas dos novos bairros ao longo da Via Blanca e os povoados de Regla e Guanabacoa. A nomenclatura de setores tem sido determinada de acordo com ditas zonas e

como função facilitar a classificação dos usos da terra e, sobretudo, permitir liberdade de traçados dentro da área de cada setor, considerando que nas vias interiores do setor não haveria necessidade de estabelecer separação do trânsito, sendo todas vias de trânsito lento.

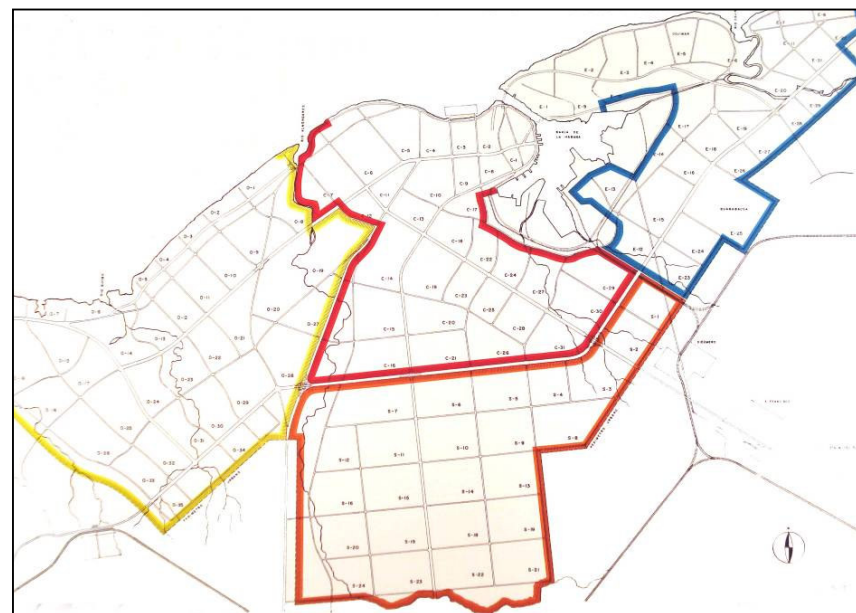


Figura 82. Divisão da cidade em quatro setores urbanos definidos pelas principais artérias de trânsito. O central (vermelho) abrangendo Havana Velha, Centro Havana, Vedado e os bairros ao sul até a primeira avenida circular o setor sul, para além da primeira avenida circular e ao sul da Plaza de la Revolución; o oeste (amarelo) incluindo os bairros ao oeste do Rio Almendares; e o leste agrupando os novos desenvolvimentos ao sudeste e leste da Baía. Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959.

cada setor leva uma letra e um número. Os setores próximos ao litoral em cada zona são os de numeração mais baixa.

A idéia da divisão da cidade em setores tinha sido aplicada por Sert no Plano de Bogotá. Estes setores estariam determinados pela subdivisão da rede viária principal, constituída por uma hierarquia de vias que vão da V_1 à V_7 , classificação proposta por Le Corbusier. Os setores urbanos estariam limitados pelas vias de enlace V_3 , que fariam a conexão entre as V_1 e V_2 (Figura 83) e que apresentariam uma divisão do trânsito rápido e de serviço.⁶³⁴



Figura 83. Diagrama das vias principais da malha de artérias. Mostrando em vermelho as V_1 e V_2 , que estabelecem, os limites entre os setores urbanos. Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959.

⁶³⁴ *Ibidem*, p. 14.

A definição dos setores urbanos tem similitudes com a divisão em comunidades classe VI proposta por Doxiadis para a Guanabara, partilhando em comum a idéia de subdividir a cidade em setores que não seriam atravessados por artérias de alta velocidade e nos quais haveria liberdade de desenho visando abrir espaço para as peculiaridades e as identidades do lugar.

Por outro lado, a divisão em setores urbanos é a base utilizada para estabelecer um esquema de densidades de ocupação que vem a confirmar a estratificação social existente na Havana de final dos anos 1950 (Figura 84 e 85). A expansão urbana tinha evidenciado as diferenças entre os diversos estratos da sociedade e a massa edificada das distintas épocas, ao ponto que, na Havana de inícios do século XX podiam distinguir-se três partes distintas: a Havana “velha” (os velhos quarteirões limitados na linha da antiga muralha), a “nova” Havana (partes de Centro Havana, Vedado e Cerro) e a Havana “suburbana” (novos desenvolvimentos em pontos a oeste e sul da cidade)⁶³⁵. A Havana suburbana “se tornaria mais americana que espanhola, deixando para trás o estilo arquitetural do Velho Mundo”⁶³⁶. As classes mais abastadas começaram a ocupar os bairros mais afastados ao oeste da cidade como Nuevo Vedado, Miramar, Country Club, lugares incluídos na malha urbana com a construção das pontes sobre o Rio

⁶³⁵ SEGRE, R., SCARPACI, J., COYULA, M., 2002, p. 46.

⁶³⁶ *Ibidem*, p. 49.

Almendares – em Quinta Avenida e Calle 23. Nesses novos desenvolvimentos residenciais, nos quais a segregação residencial foi mais aguda, o carro e o *commuting* se tornaram uma prática cotidiana

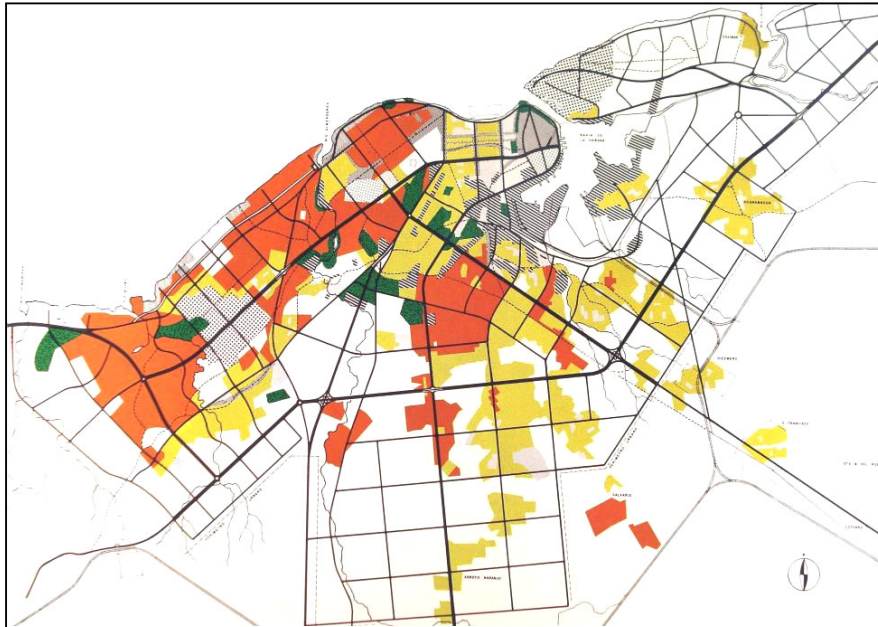


Figura 84. Esquema de usos de solo na Área Metropolitana de Havana, 1955-58. Em vermelho, residências de classe alta e média; em amarelo, residências de classe baixa; em cinza claro, solares onde moram os mais pobres; em quadriculado, escritórios e residências; em cinza escuro, comércio e escritórios, em cinza listrado, indústrias; em cinza médio, áreas recreativas; em verde, parques e áreas verdes; em pontilhado, zona militar. Destaque-se que esta última zona, de propriedade do Estado é constituída por dois grandes terrenos, um ao leste da Bahia onde se propunha a extensão da cidade pelo TPA e outro na massa urbana ao oeste da cidade onde proliferavam bairro da classe alta, que são confirmados pelo TPA. Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959.

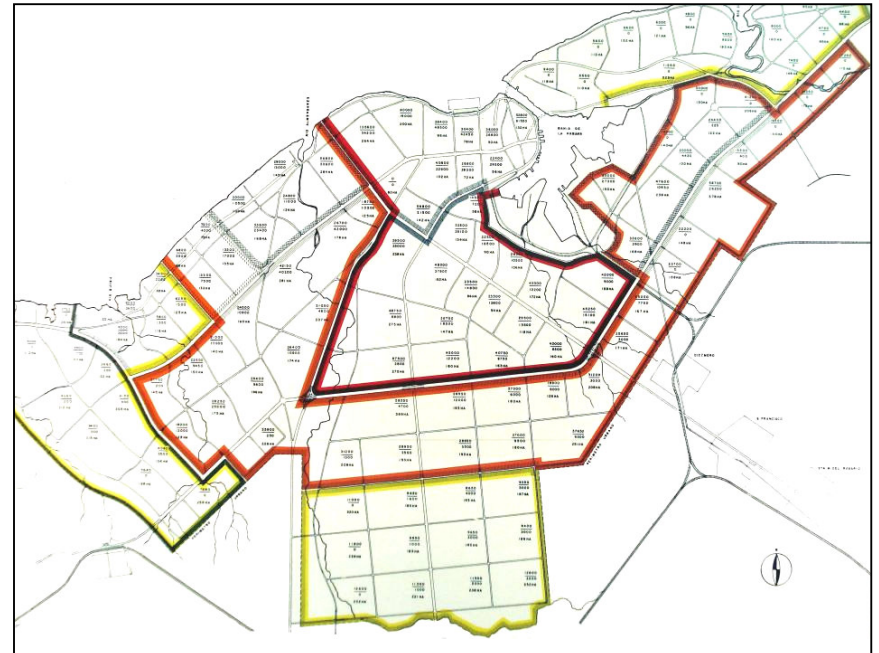


Figura 85. Esquema de densidade por setores na Área Metropolitana de Havana. As linhas vermelhas demarcam os setores de alta densidade entre 200 e 400 habitantes por hectare, que coincidem com as áreas mais consolidadas da cidade. As linhas laranja delimitam as áreas de densidade média entre 100 e 200 habitantes por hectare que coincidem com os bairros ocupados em finais do século XIX e as primeiras décadas do século XX. As linhas amarelas limitam os bairros de baixa densidade, entre 30 e 50 habitantes por hectare que incluem os terrenos ao leste e oeste da cidade onde vinham sendo criadas urbanizações para os grupos mais abastados da sociedade. Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. SCHULZ,

Nos bairros burgueses do oeste da cidade o conceito anglo-saxão da cidade-jardim exerceu um grande apelo⁶³⁷, provocando uma abertura da forma urbana e uma expansão caracterizada pela baixa densidade, como

⁶³⁷ *Ibidem*, p. 57.

foi o caso de *Country Club* inspirado no traçado de *Riverside*, criado na segunda metade do século XIX no subúrbio de Chicago.

A classe média se assentou em bairros afastados, porém na direção sul como Víbora, Luyanó e Santo Suarez, adotando também um estilo de vida ligado ao automóvel que passa a dominar o trânsito nas tradicionais artérias principais do sul, chamadas de *calzadas*. Mas, nesses bairros ao sul da cidade, sobretudo *Cerro*, os terrenos das grandes residências burguesas, conhecidas como *villas*, foram sendo subdivididos dando lugar a parcelamentos menores para classes menos abastadas. Daí que se processou um progressivo deslocamento das famílias mais ricas na direção dos novos bairros litorâneos ao oeste da cidade, associados com o estilo de vida moderno frente ao mar. Os grupos mais pobres da população foram se localizando na área central da cidade – Havana Velha, Centro Havana – e ao sul da baía, para garantir a proximidade de fontes de emprego como as fábricas de charutos, o porto e as indústrias nos fundos da Baía de Havana.

A expansão urbana vivenciada em finais do século XIX significou uma diminuição em 35 % da densidade populacional média da cidade, que passou de 312 habitantes por hectare (1831-99) para 200 (1900-1924). Porém, nas décadas posteriores se processou um novo aumento da densidade que atingiu uma média de 280 habitantes por hectares em

1958⁶³⁸. No Plano do TPA, se confirma a estratificação social existente na Havana dos anos 1950. Concentram-se as densidades mais altas nas zonas da Havana Velha, Centro Havana, uma porção do Vedado e a área definida pela primeira via circular, a indústria do porto e a Avenida de Rancho Boyeros, e seu prolongamento na Avenida del Sur. As densidades de população desta zona seriam de uma média de 295 habitantes por hectares – considerando que variariam entre 400 e 250 habitantes por hectares –; e o total de população poderia chegar a 1.202.000 habitantes numa área de 4.150 hectares⁶³⁹.

Vem logo uma zona de densidades médias arredor da zona anterior e ocupa uma parte do Vedado e Miramar, e bairros do sul como Country Club, assim como os setores ao sul da via de circunvalação e ao sudeste da zona industrial do porto, incluindo Regla e Guanabacoa, e estendendo-se ao longo do lado sul da Via Blanca próxima ao novo bairro de Olimpo. Estas zonas média tem uma densidade média de 160 habitantes por hectare e abrigaria um total de 1.350.800 habitantes em 8.443 hectares.

As zonas de mais baixas densidades de população se concentram ao redor de Country Club e a oeste da rodovia de enlace entre a via circular e a do circuito norte. Propõe-se outra zona de densidade baixa

⁶³⁸ *Ibidem*, p. 43.

⁶³⁹ WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959, p. 28.

ao sul à distância de dois setores da via circular, que tem seu limite extremo determinado pelo Rio Almendares. Define-se, assim mesmo, como zona de baixas densidades, os novos bairros da Havana del Este.

A expansão da cidade em direção leste abria excelentes oportunidades para o mercado imobiliário, pois se previa a ocupação dessa zona com residências e edifícios de apartamentos de baixa densidade. Nesses novos bairros predomina a linha curva e os traçados *cul-de-sacs* inspirados no subúrbio norte-americano, que se afastam do ideal da linha reta dos CIAM. Esses novos desenvolvimentos converteriam a Havana del Este na “nova Havana”, no lugar de descanso e veraneio dos cubanos mais ricos e num novo centro do turismo da capital do Caribe (Figura 86 e 87).

Seriam igualmente de densidades medias e baixas os bairros o longo do sistema viário principal da região. A media de densidade seria de 44 habitantes por hectare, de modo que os 311.690 habitantes que gozariam de 7.049 hectares nos subúrbios⁶⁴⁰. Estas cifras são valores de saturação e de chegar nelas, a área metropolitana de Havana teria uma população total de 2.864.490, que comparada com a população total da época, de mais de 1.200.000 habitantes, representaria um incremento muito considerável. A área total proposta é de 19.642 hectares e as densidades medias de 146 habitantes por hectares.

⁶⁴⁰ *Ibidem*, p. 24-28.



Figura 86 e 87. Maqueta da ocupação dos terrenos do *Palacio Presidencial de las Palmas* em Havana del Este. Usam-se padrões de traçado e loteamento similares aos que caracterizam os subúrbios norte-americanos e completamente afastados da linha reta do urbanismo dos CIAM. Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959.

O novo plano ajudaria a estabilizar as densidades de população convenientes, reduzindo a congestão existente em alguns pontos, e incrementando a população em muitas zonas que estão ainda por se desenvolver. De fato, se propunha diminuir o número de habitantes nas áreas mais densamente ocupadas de Havana Velha, Centro Havana, Luyano e Cerro, ao tempo em que se propunha adensar bairros mais suburbanos como Vedado e Miramar (Figura 88).

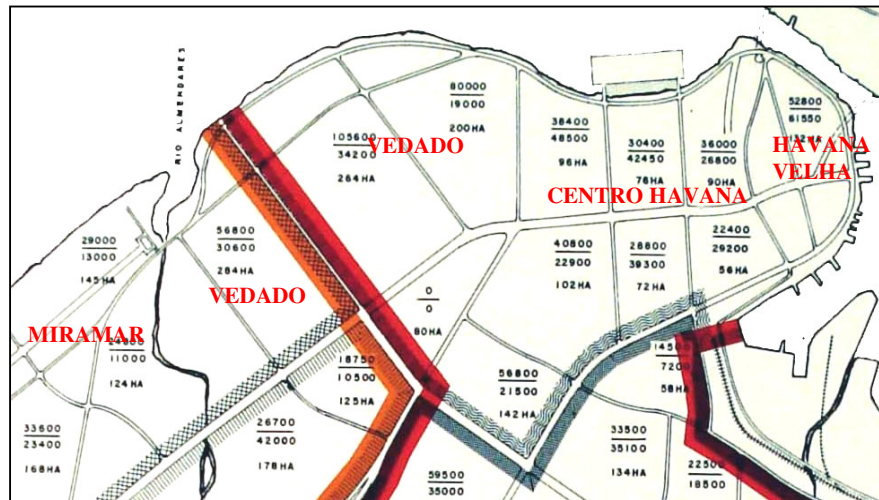


Figura 88. Detalhe do esquema de densidade por setores na Área Metropolitana de Havana. Notem-se as densidades estabelecidas para cada área da cidade que implicam um desadensamento das áreas de Havana Velha e Centro Havana, e adensamento de Vedado e Miramar. (o valor sobre a linha indica a densidade proposta e o valor sob a linha a densidade existente). Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959.

A proposta de diminuir a população existente em alguns setores visava corrigir as diferenças de densidades existentes. Mas, mesmo assim, se mantém o padrão de densidade que vinha favorecendo a expansão da cidade desde inícios do século XX, uma vez que, se reservam os bairros mais periféricos para residências de baixa densidade e com maior área de parques e espaços verdes (Figura 89).

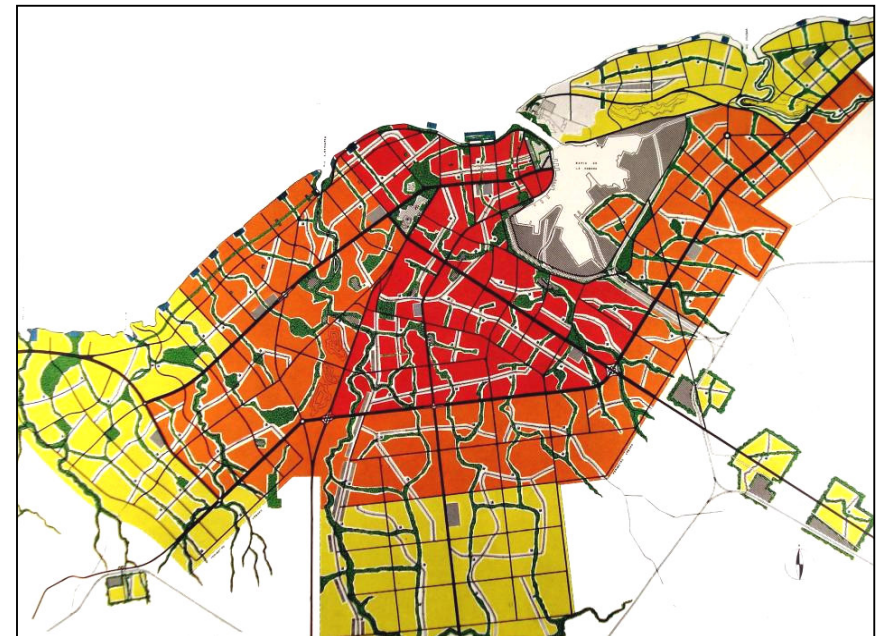


Figura 89. Esquema que mostra a permanência da diferenciação dos setores urbanos de acordo com as densidades dos tipos residenciais. Confirmam-se tipos residenciais de alta densidade nas áreas mais consolidadas (vermelho), densidades médias nos terrenos intermédios (laranja) e baixas densidades (amarelo) nos bairros mais suburbanos ao leste, sul e oeste, assim como nos três povoados na via de enlace com a *Carretera Central* (esquerda, embaixo). Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959.

O novo esquema de densidade por setores urbanos, aliado a um novo traçado de vias principais, favoreceria a “recentralização” da cidade. O principal objetivo de tratar de controlar as densidades é o de impedir concentrações excessivas de população em determinados pontos da cidade, e assim, diminuir a congestão do trânsito e poder prever as necessidades de serviços sociais e rede viárias.

O problema do trânsito afetava não somente aos bairros centrais, senão também as áreas mais suburbanas onde tinham se desenvolvido vias comerciais de grande importância seguindo os traçados dos antigos caminhos, que por sua vez vinham determinados por divisões entre propriedades de fazenda e engenhos. Ditos traçados não se adequavam aos padrões das rodovias modernas, mas o número de edificações construídas nas suas margens impossibilitava e fazia muito custoso o alargamento ou a abertura de novas vias no que então eram ruas congestionadas com múltiplos cruzamentos. Partindo disso, o Plano propõe adotar um novo traçado para as vias principais de circulação rápida, que constituísse uma rede viária independente para o movimento do trânsito rápido.

O diagrama viário proposto constitui uma rede viária classificada, que estabelece uma separação das pistas de trânsito rápido e trânsito lento, limitando os enlaces das vias principais a pontos situados a distâncias consideráveis para permitir o movimento mais rápido do trânsito que

atravessa, em muitos casos, a cidade de extremo a extremo⁶⁴¹. Este sistema viário classificado se divide em vias principais e vias interiores de setor. As vias principais são as V₁, V₂, e V₃, nas quais se estabelece uma separação de linhas de trânsito rápido e linhas de trânsito lento, sendo que a diferença entre as seções das vias V₁, V₂, e V₃, consiste unicamente no número de linhas de trânsito e na largura dos separadores.

As vias interiores de setor são as V₄, V₅ e V₆, e são todas vias de trânsito lento, sendo que as V₄ seriam vias comerciais, as V₅ teriam unicamente acesso às vias de serviço e estacionamentos das vias principais e as V₆ serviriam os distintos grupos de edifícios e os estacionamentos também. Estas últimas poderiam tomar a forma de vias “em laçada” ou “cul-de-sac”. As vias V₅ e V₆ e em alguns casos as V₄ dariam acesso aos estacionamentos, os quais seriam no possível, suprimidos ao longo das vias, e providos em todo edifício ou grupo de edifícios importantes de acordo às necessidades de cada caso.

Seguindo essa classificação as vias V₁ enlaçariam a cidade com a região e o país, e permitiriam o movimento de veículos de transporte particular ou comum na direção leste-oeste. A V₁ seria o prolongamento do circuito norte (litoral) que ao chegar à zona urbana se desvia na direção do interior para não atravessar a zona industrial imediata ao

⁶⁴¹ *Ibidem*, p. 14.

porto e evitar as zonas mais densamente povoadas da cidade. A V_1 estaria enlaçada com a V_1-0 que conectaria a *Carretera Central* na direção leste, com a V_1-E que enlaça a *Carretera Central* na direção oeste e com a V_1-S que se dirige à costa sul do país. As vias V_2 enlaçam com as anteriores e se dirigem aos centros mais densamente povoados da cidade, tais como o Centro Havana (*Paseo de Carlo III*), Havana Velha e o porto. Uma nova via V_2 seria a artéria principal dos novos bairros de Havana del Este⁶⁴².

O novo diagrama do sistema viário permitiria que as principais vias existentes conservassem seu caráter comercial e se mantivessem mais ou menos independentes do traçado das novas vias de trânsito rápido. Desse modo, a classificação viária determina uma hierarquia urbana que reafirma a delimitação dos setores urbanos que, por sua vez, promovem a “recentralização” da cidade através da busca de uma unidade ou identidade de desenho e da forma urbana que viria dada pelas densidades e os tipos residenciais indicados para cada setor.

7.1.2. Zoneamento funcional, o arraigo da abstração do CIAM

O Plano Piloto de Havana apresenta elementos que permitem rastrear a presença de uma concepção por escalas – questão que vinha sendo

⁶⁴² *Ibidem*, p. 14.

discutida nos congressos dos anos 1950 –, como a definição de setores urbanos, que fazem a transição entre a escala da cidade e a escala da casa, que funcionam como elemento chave na “recentralização” da cidade. No entanto, a divisão da cidade de acordo com os quatro elementos da Cidade Funcional está, sem dúvidas, também presente no Plano. Embora não se fala explicitamente da divisão da cidade de acordo às quatro categorias do CIAM, a localização das funções de habitar, trabalhar, recriar-se e circular surge como um velo discreto num discurso conduzido com base na necessidade de promover a “recentralização” da cidade.

Predominariam como em toda cidade os setores do tipo residencial, que seriam de distintas densidades, como já foi explicitado. Mas, a separação funcional da cidade é visível na proposta de consolidar a localização das indústrias dentro de setores especiais, principalmente imediatos ao porto da Havana, evitando sua localização ao longo das vias de trânsito rápido propostas que atuaria como separadoras dos distintos usos e das zonas de distinta densidade populacional. Previa-se que dita reorganização poderia ser implementada num longo período de tempo e por etapas, deslocando-se primeiro as indústrias mais antiquadas que necessitassem novas maquinarias e por sua vez, exigissem novas construções e também maior facilidade de enlace com as novas vias de linhas férreas, acesso por rodovias e enlances com o interior do país, (Figura 90).



Figura 90. Plano da futura Área Metropolitana de Havana. Em branco, a massa de residências; em cinza listrado, as indústrias; em verde, o sistema de parque e áreas verdes; em azul, as áreas recreativas (todas o pontos azuis localizados no litoral); em vermelho as vias principais V1 e V2; em amarelo as vias V3 e em vermelho mais fino as vias comerciais V4. Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959.

No Plano se propõe uma nova área industrial ao longo da Bahia de Havana, numa extensão da existente na época, onde se propõe concentrar a maioria das indústrias existentes na cidade. Deixa-se em sua localização original apenas as indústrias existentes de maior importância – não se explicita quais, nem a quem pertencem –, sublinhando-se que seria muito custoso deslocá-las, e se propõe estabelecer zonas verdes isolando ditas indústrias das zonas residenciais contíguas. Prevê-se também a consolidação e desenvolvimento das zonas industriais dos povoados próximos à *Carretera Central* e outros centros de povoamento existentes⁶⁴³.

De igual modo, poderiam estabelecer-se indústrias ligeiras de distintos tipos nas novas povoações de área limitada imediatas às vias de trânsito rápido e devidamente enlaçadas com a nova rede de linhas férreas⁶⁴⁴. Localizam-se indústrias ligeiras também ao longo das vias principais, assim como armazéns próximos da zona industrial e da Avenida Rancho Boyeros.

⁶⁴³ *Ibidem*, p. 20.

⁶⁴⁴ *Ibidem*, p. 20. Deslocar-se-ão as linhas férreas (muito antiquadas algumas delas e quase em desuso), que hoje atravessam a área urbana em distintas direções. Levam-se as novas linhas férreas para fora do perímetro urbano para evitar passos a nível ou cruzamentos com viadutos custosos. Poderão estabelecer-se pequenas estações em distintos pontos da linha, e perto da área industrial do porto. A estação terminal central hoje existente, é uma coisa que não tem razão de ser, pois ditas estações terminais são núcleos de congestão e estão caindo em desuso inclusive nas cidades que tem muito mais movimento de linhas férreas que Havana. A estação central é hoje substituída pelo aeroporto e as estações secundárias as substituem os terminais de ônibus.

No diagrama de zoneamento definem-se também as atividades de lazer através da articulação de um novo sistema de parques com uma série de áreas públicas de praias ao longo do litoral onde deveriam ter acesso fácil ao mar todos os habitantes dos setores imediatos. O novo sistema de parques utiliza como ponto de partida as áreas verdes existentes e, especialmente, o percurso dos rios e riachos existentes que constituíam escoadouros de águas pluviais e que poderiam consolidar-se plantando suas margens. Estabelecem-se, assim mesmo, parques lineais em cada setor, de maneira que a população tivesse uma via verde para pedestres, separando estes do trânsito motorizado. O sistema de parques constituído por esses dois elementos principais apresenta vantagens sobre os tipos mais conhecidos de parques de maior área e forma retangular, pois por sua forma lineal teriam acesso a eles maior números de residências⁶⁴⁵, porém, resultava irreal frente às contradições decorrentes da propriedade privada dos terrenos urbanos.

Um dos fatores que mais poderiam embelezar a cidade de Havana seria, sem dúvida, o desenvolvimento de um sistema de parques deste tipo, considerando as circunstâncias do clima e terreno e a beleza das árvores e plantas cubana, daí que se sublinha a possibilidade de fazer dele outro elemento de atração turística da cidade. O sistema enlaça as áreas recreativas das praias públicas do litoral, os centros cívicos e os núcleos

⁶⁴⁵ *Ibidem*, p. 22.

de setor (quadrinhos azuis), constituindo, portanto, um sistema que contribui para a recentralização da cidade e sua consolidação numa urbanização menos dispersa e mais integrada. (Figura 91).

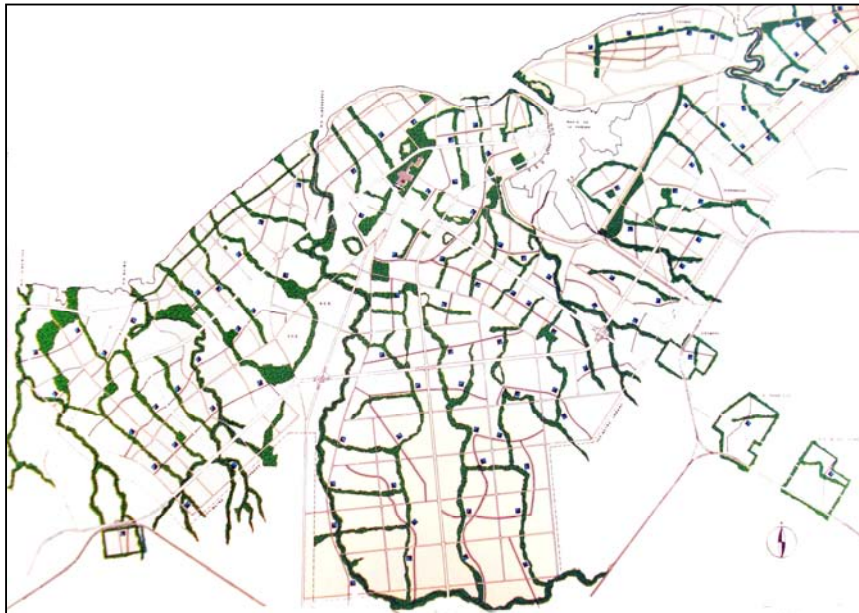


Figura 91. Sistema verde de Havana. Sistema de parques lineais traçado ao longo dos rios e riachos da cidade, assim como também integrando algumas ruas principais que funcionam como parques lineais. O sistema enlaça as áreas recreativas das praias públicas do litoral, os centros cívicos e os núcleos de setor (quadrinhos azuis), constituindo, portanto, um sistema que contribui para a recentralização da cidade numa urbanização menos dispersa e mais integrada. Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959.

7.2. Núcleos cívicos e núcleos de setor, centros de gravidade na estratégia de recentralização

Um dos aspectos mais peculiares da proposta do TPA para Havana reside na articulação dos dois elementos que polarizaram as discussões quanto ao Coração da Cidade nos CIAM dos anos 1950. Isto é, de um lado, se definem um sistema de “centros cívicos” que identificam a idéia das áreas centrais como centros pontuais onde se concentram as funções político-administrativas e culturais. Do outro, se estabelece um sistema de “núcleos de setor” associados à noção do centro como lugar da vida comunitária residencial, como espaço que favorece a interação social comunitária e a construção da identidade dos distintos bairros da cidade – posição que defendiam principalmente os membros do grupo MARS (CIAM Inglês) nos CIAM dos 1950s.

Na escala dos quatro setores urbanos a estratégia de recentralização da cidade se define através de uma estrutura composta por três elementos principais aos quais confluíam os serviços e atividades cívico-culturais, transformando-se assim nos centros de gravidade da malha urbana: 1) os núcleos cívicos, 2) os núcleos de setor e 3) as vias comerciais (V_4). Estas últimas estariam conectadas com os núcleos de setor e com os novos centros comerciais distribuídos em zonas estratégicas de maneira que pudessem servir a grandes áreas da cidade e

estar enlaçados diretamente com o sistema viário de circulação rápida⁶⁴⁶.

Os núcleos de setor seriam centros da vida comunitária nos que se concentra o comércio e as atividades dos distintos setores urbanos e, nesse sentido, evidenciam traços das discussões dos CIAM dos anos 1950, quando a questão dos centros comunitários marcou as discussões a respeito do Coração da Cidade. Localizar-se-iam nas margens dos parques e junto às interseções destes parques lineais com as vias comerciais principais (V₄). Estes núcleos se distribuem nos quatro setores da cidade seguindo a mesma idéia, isto é, enlaçando-os através do sistema de parques e áreas verdes e das ruas comerciais que, por sua vez, os conecta com ao sistema de vias principais. Nesse sentido, o plano apresentava uma proposta integral e isonômica, na medida em que, beneficiavam-se de igual maneira tanto os bairros de classes mais abastadas, ao oeste da cidade; quanto aqueles mais antigos e de setores de menores ingressos, ao sul e ao redor da Bahia (Figura 92).

Os núcleos de setor são os pontos de reunião da população local e, portanto, os de vida mais ativa e de maior animação, tendo por objetivo facilitar o desenvolvimento da área imediata a dito centro, atraindo a população dos arredores. Dessa forma, estes núcleos provocariam uma recentralização contrária à dispersão que predominava então nos

⁶⁴⁶ *Ibidem*, p. 20.

subúrbios. Por outro lado, sua localização perto das vias de trânsito permitirá um fácil acesso da população dos outros setores da cidade.



Figura 92. Detalhe do Diagrama do Sistema verde de Havana. Chama-se a atenção para o sistema de núcleos de setor (quadrados azuis) que se articula ao sistema de parques lineais (verde) e à rede de ruas comerciais (V₄ linhas negras com tracejado) estabelecendo a estratégia de recentralização na escala dos setores urbanos. Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959.

O sistema de “núcleos de setor” estaria interligado, através do sistema verde e da rede viária, ao sistema de “núcleos cívicos” que reestruturaria as principais funções político-administrativas e cívico-culturais de Havana e, dessa forma, definiria uma nova estrutura das

centralidades. A área central da cidade merecia ser objeto de um estudo especial, considerando que ali se concentravam as maiores densidades e pontos críticos de congestão do trânsito. A zona central de Havana tinha limites naturais claramente definidos para o TPA, sendo identificada com a parte da mancha urbana limitada ao oeste pelo Rio Almendares, ao norte pelo Malecón, ao leste com a zona do porto e da indústria, apresentando limites menos definidos ao sul⁶⁴⁷. Com o processo de suburbanização que tomava conta da cidade desde inícios do século XX essa área central vinha progressivamente perdendo importância, e sendo esvaziada de funções residenciais, comerciais e até administrativas, processo que urgia repensar para o TPA:

*“A experiência dos últimos anos prova que as áreas comerciais das zonas centrais tenderão a decair a medida que se constroem novos centros comerciais mais modernos nas áreas mais afastadas do centro e nas zonas suburbanas, onde encontra-se mais facilidade de estacionamento e edifícios comerciais mais modernos. Se estas áreas comerciais e de negócios do centro não se renovam, indubitavelmente decairão e não poderão competir com os comércios de extra-raio. Não há mais remédio que replanejar a área central de Havana cuidadosamente para evitar que isto suceda, pois é impossível que prospere uma grande cidade com uma área central desorganizada, onde os valores do terreno e a importância e número de edificações de negócios e comércio vão decaindo.”*⁶⁴⁸

A situação da Havana Velha e dos centros de comércio e negócios de Centro Havana e do Vedado e da área do porto exigiam que se tratasse

⁶⁴⁷ *Ibidem*, p. 30.

⁶⁴⁸ *Ibidem*, p. 30.

em mais detalhes determinados setores da área central. Nessa direção, a proposta do TPA se concentra em estabelecer um plano de enlace viário e de zonas verdes que conectasse as distintas partes de Havana Central entre se, especialmente, os “núcleos cívicos” que atuariam como centros de atração na estratégia de “recentralização” da cidade, assim como também dentro do plano de desenvolvimento turístico da “*Capital de las Antillas*” (Figura 93).



Figura 93. Plano de enlace da Área Central de Havana. Mostra-se em verde o sistema viário e o parque lineal que faz a articulação dos principais núcleos cívicos propostos para a cidade. Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959.

Por ser Havana a capital da República e um grande centro de turismo, urgia um plano piloto fizesse um cuidadoso estudo do desenvolvimento futuro das zonas de edifícios de governos e das zonas universitárias, bancárias, e hoteleiras da parte central da cidade. Nesse sentido, se apontam cinco “núcleos cívicos” principais que deveriam ser estudados, não isoladamente, mas num plano de conjunto que tenha em conta suas inter-relações e enlases.

Estes núcleos cívicos principais seriam os seguintes: 1) a *Plaza de la República* e o *Castillo del Príncipe*, 2) a Cidade Universitária e o antigo Botânico, 3) a zona da *Avenida del Malecón*, 4) a nova zona bancária dentro da Havana Velha, e 5) os edifícios dos novos ministérios e Palácio presidencial à saída do túnel da Havana del Este (Figura 94).

O núcleo cívico do novo palácio presidencial poderia reverter o tradicional deslocamento para o oeste na direção leste, mas ao mesmo tempo, adicionaria mais um elemento na complexa estrutura da centralidade da capital que não contribuiria a um reforço da percepção de consenso. A proposta confirmava e extrapolava a estrutura policentrica da cidade resultado das mudanças na localização das estruturas da centralidade ao longo do tempo. A reversão da expansão tradicional vinha sendo impulsionada com a inauguração do túnel sob a Bahia que dava acesso aos terrenos da zona militar posterior aqueles mais ao leste, privilegiado com as melhores praias da capital, onde se previa um novo *boom* do mercado imobiliário.

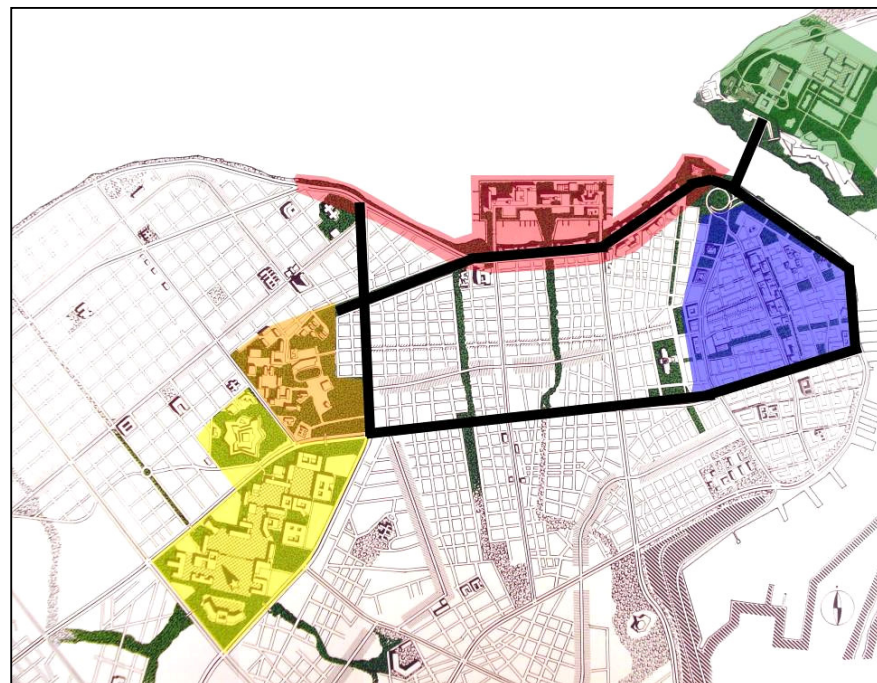


Figura 94. Plano de enlace da Área Central mostrando em destaque os três “núcleos cívicos” que compõem a estratégia de recentralização urbana. Em amarelo, (1) o núcleo identificado com a *Plaza de la República* e o *Castillo del Príncipe*; em laranja, (2) o núcleo da Universidade e o Jardim Botânico; em vermelho, (3) a *Avenida del Malecón*; em azul, da cidade; em azul, (4) a zona bancária dentro de Havana Velha; em verde, (5) o novo Palácio Presidencial e ministérios em *Habana del Este*. Em preto, as vias que fariam o “plano de enlace” dos núcleos cívicos. Fonte: Esquema da autora sobre original de WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959.

A policentralidade da cidade – iniciada com o sistema de praças de Havana Velha, representantes do poder colonial – se intensificou em inícios do século XX quando os primeiros governos republicanos fizeram presente o novo poder através da construção das estruturas

funcionais e de governo da República no bairro de *Las Murallas*, onde começou a consolidar-se uma centralidade identificada com o poder republicano em torno de espaços públicos como o *Parque Central*, o *Paseo del Prado*, o *Parque de la Fraternidad*. Ícones dessa época são o Palácio Presidencial (1919), o Capitolio Nacional (1929), a estação de bombeiros (*Cuartel de los Bomberos*, 1910), entre outros.

Paralelamente, nos grandes quarteirões do *Ring de Havana* – como se conhece o bairro de *Las Murallas* –, os grupos econômicos mais fortes dos banqueiros e companhias norte-americanas, assim como das elites espanholas e cubanas; também fizeram demonstrações de seu poder por médio da ereção de majestosos edifícios que se converteram em ícones da cultura nacional. Ali se localizaram também os principais teatros do país (*Nacional*, *Payret*, *Irioja*, *Politeama e Alhambra*), os primeiros hotéis (*Inglaterra*, *Telégrafo*, *Plaza* (1908), *Sevilla Biltmore*, (1908-23), *Saratoga*, *Lincoln*, *Central*, entre outros) e lojas importantes como a *Manzana de Gómez*, a “primeira loja de departamento com galerias em estilo europeu”⁶⁴⁹ com escritórios nos andares superiores, assim como edifícios proeminentes que albergam fábricas de charutos como *La Meridiana* (1880), *Barces y López* (1886), *José Gener* (1882), *Calixto López* (1886), *Partagás Tobacco Factory*, *La Corona* (1902, da *American Tobacco Company*).

⁶⁴⁹ SEGRE, R., SCARPACI, J., COYULA, M., 2002, p. 60.

Mas, nos anos 1920 já era evidente que o compacto tecido do *Ring* e os congestionamentos do trânsito cada vez maiores, começavam a sufocar o funcionamento das estruturas funcionais do Estado. Daí resulta a decisão de realocar os edifícios governamentais em terrenos mais próximos dos bairros suburbanos ao oeste da cidade, que da origem à criação da *Plaza de la República* ou *Plaza Cívica*, que deslocaria o centro da capital para os terrenos da *Loma de los Catalanes* no centro geográfico da massa urbana. Essa localização foi confirmada em várias formulações urbanísticas como a de J.C.N. Forestier e foi oficializada com a construção do Monumento a José Martí na década de 1950s, assim como no Plano do TPA, em que se define como importante “núcleo cívico” na proposta do “plano de enlace”.

Esse processo de continua mudança define como peculiaridade da cidade a “carência de centro discernível, de um distrito central de negócios, ao de alguma coisa semelhante a um centro”⁶⁵⁰ da qual resulta uma falta de consenso a respeito de onde está o centro. Essa percepção de um “centro ambulante” foi sintetizada na obra literária de Guillermo Cabrera Infante, onde este especial leitor da Havana dos anos 1950 deixa manifesto das conseqüências que teria a criação de um novo centro em Havana del Este:

⁶⁵⁰ *Ibidem*, p. 1.

- *É curioso – disse Cué – como muda o mundo de eixo.*
- *¿Por qué?*
- *Faz tempo que este era o centro de Havana noturna e diurna. O anfiteatro, esta parte do Malecón, os parques de La Fuerza ao Prado, a Avenida de las Misiones.*
- *Era como se Havana se aproximasse outra vez aos tempos de Cecília Valdéz.*
- *Não, não é isso. Era que este era o centro, sim mais explicações. Depois o foi o Prado, como antes deveu ser a Plaza de la Catedral ou la Plaza Vieja ou Ajuntamiento. Com os anos subiu até Galiano e San Rafael e Neptuno e agora está já na Rampa. Pergunto-me aonde irá parar este centro ambulante que, coisa curiosa, se desloca, como a cidade e como o sol, de leste a oeste.*
- *Batista trata de que atravesse a bahia.*
- *Mas não tem futuro. Você vai ver*
- *¿Quem, Batista?*
- *(...)*
- *Sim, tudo bem, os dois.*
- *Eu acredito, também – disse –. Não há quem faça atravessar a bahia a esta cidade.*⁶⁵¹

Na *Plaza de la República*, consolidada nos anos 1950, já se encontravam construídos uma série de novos edifícios: o Tribunal de Cuentas (1953), o Ministério de Comunicações (1954), o Teatro Nacional (1958), e outros terminados após 1959 como o Ministério de Obras Públicas (1960), o *Ayuntamiento* da cidade (1960) (corresponde à Prefeitura ou Governo Municipal). A amplitude e modernidade do conjunto não justificavam a decisão posterior de Batista de criar um

⁶⁵¹ CABRERA INFANTE, G., 1991, p. 300-301.

novo centro de governo ao leste de Havana. Mas, o ataque ao Palácio Presidencial da *Plaza Cívica*, acometido em 1957, em que quase foi morto, propulsou a decisão de buscar um refúgio das tensões sociais e políticas da Havana dos anos 1950, sobretudo, considerando a proximidade entre o Palácio Presidencial de então e a Universidade de Havana – onde estudavam muitos dos estudantes que lideraram os movimentos de protestos ao governo batistiano.

7.2.1. O Plano de enlances da área central de Havana: as idéias do *Urban Design* na última proposta urbanística do TPA

A articulação destes núcleos cívicos é o objetivo central do “plano de enlace” proposto pelo TPA visando recuperar a “centralidade” da área central e promover o caráter turístico da capital cubana:

*“Se a cidade elabora um plano de conjunto e enlace de ditos núcleos adquirirá maior caráter de cidade capital e centro turístico o que pode representar para o futuro, não somente um orgulho para o país, senão também uma fonte de ingressos comparáveis à de outras cidades.”*⁶⁵²

O plano de enlace dos núcleos cívicos não significava uma mudança radical das estruturas já existentes na cidade, na medida em que incorporava os núcleos já existentes da *Plaza de la República*, da Universidade, da *Avenida del Malecón*, e do centro de negócios e

⁶⁵² WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959, p. 32.

comércio de Havana Velha. Não se previa o deslocamento dessas estruturas já existentes. A maior novidade proposta pelo plano de enlaces era a criação de um novo núcleo cívico nos terrenos ao leste da cidade, que tinha como antecedente a abertura do túnel sob a Bahia em 1956 que permitiu a conexão da cidade com aqueles terrenos do Estado. Outra novidade importante da proposta para a área central da cidade foi a própria idéia do enlace destes núcleos cívicos que permitiria uma extensão desses “centros”, ao tempo em que definia uma política urbanística para a ocupação das grandes lacunas de terrenos mal urbanizados ainda existentes na cidade e quanto ao grande número de edifícios velhos e insalubres que deveriam ser substituídos para dar à cidade capital o caráter e importância que lhe correspondia.

O plano de enlaces como estratégia de renovação da cidade capital se inspira não tanto nos postulados dos CIAM, mas nas reformas realizadas em cidades como Paris e Washington na segunda metade do século XIX que coroaram essas cidades com fama internacional, atraindo um volume de turistas que continuava produzindo ingressos a esses países séculos depois de ter sido iniciado seus planos de reforma. Essa referência a Paris e Washington foi ressaltada pelo TPA, e apresentada no plano através de diagramas comparativos dessas capitais, assim como da proposta para Bogotá, com o plano de enlace dos núcleos cívicos de Havana, (Figura 95):

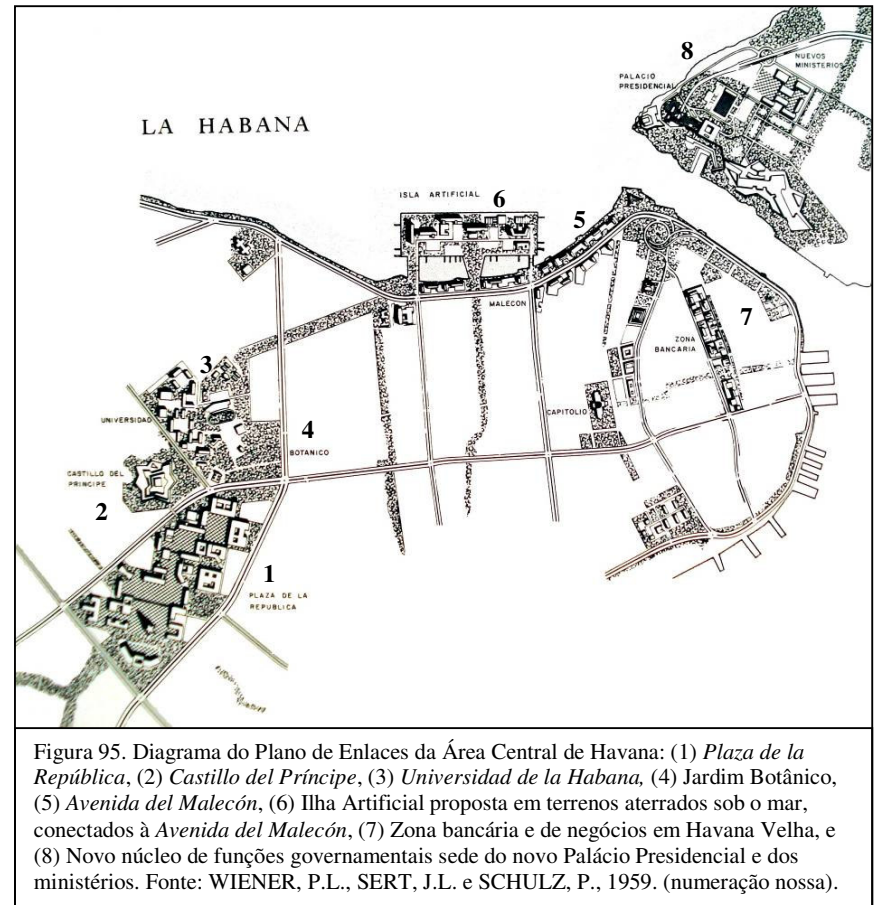


Figura 95. Diagrama do Plano de Enlaces da Área Central de Havana: (1) Plaza de la República, (2) Castillo del Príncipe, (3) Universidad de la Habana, (4) Jardim Botânico, (5) Avenida del Malecón, (6) Ilha Artificial proposta em terrenos aterrados sob o mar, conectados à Avenida del Malecón, (7) Zona bancária e de negócios em Havana Velha, e (8) Novo núcleo de funções governamentais sede do novo Palácio Presidencial e dos ministérios. Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959. (numeração nossa).

“Um dos grandes acertos da cidade de Paris, tem sido que através do tempo conseguiu desenvolver e enlaçar uma série de núcleos urbanos, estes são: o núcleo primitivo da cidade na Ilha de São Luis, o que se estende desde o Palácio do Louvre às Tulherias e se prolonga na Plaza da Concórdia e a Avenida dos Campos Elíseos até o Arco da Estrela, o Eixo dos Inválidos com a ponte de Alejandro e o do Campo de Marte

*com a Torre Eiffel, o da Magdalena com a Rue Royale à Câmara dos Deputados, a Plaza Vendome e a Rue de Rivoli, e finalmente o sistema de bulevares construídos em época relativamente moderna. As cidades capitais mais notáveis do mundo têm conjuntos semelhantes que são os que as caracterizam e dão uma personalidade.”*⁶⁵³

A referência as áreas centrais de Washington e Paris deixa de manifesto a presença das idéias do *Urban Design* – lançado por Sert em 1956, como já tem sido mencionado – no Plano Piloto de Havana. Remete-se a esses exemplos do urbanismo do século XIX para sublinhar a necessidade de recuperar a relação entre os espaços públicos abertos e os grupos de edifícios que caracterizaram ditas reformas e que se perderam nos códigos do urbanismo dos CIAM. A recuperação dessa relação entre as praças e parques e a massa de edifícios foi um dos elementos mais enfatizados na proposta do *Urban Design*, como estratégia para a recuperação da coesão urbana e da interação social, elementos perdidos com o urbanismo dos CIAM (ver capítulo 6). A recuperação desse ambiente de convívio público caracteriza o Plano de Enlaces da área central de Havana, evidenciam claramente os traços das idéias do *Urban Design* na elaboração do TPA, onde se sublinha:

“(…) Nestes diagramas traçados na mesma escala [Figura 96] podem ver-se os grupos de edifícios principais, sua relação com as praças públicas e parques, assim como as vias principais que os enlaçam. Os percursos de pedestres, medidos em minutos, são semelhantes em ambos os planos. A variedade de agrupações poderia ser maior em Havana que em Washington onde a distribuição é lineal ao longo de

⁶⁵³ *Ibidem*, p. 32.

*um só eixo que se estende do Capitólio ao Monumento a Lincoln frente ao Potomac.”*⁶⁵⁴

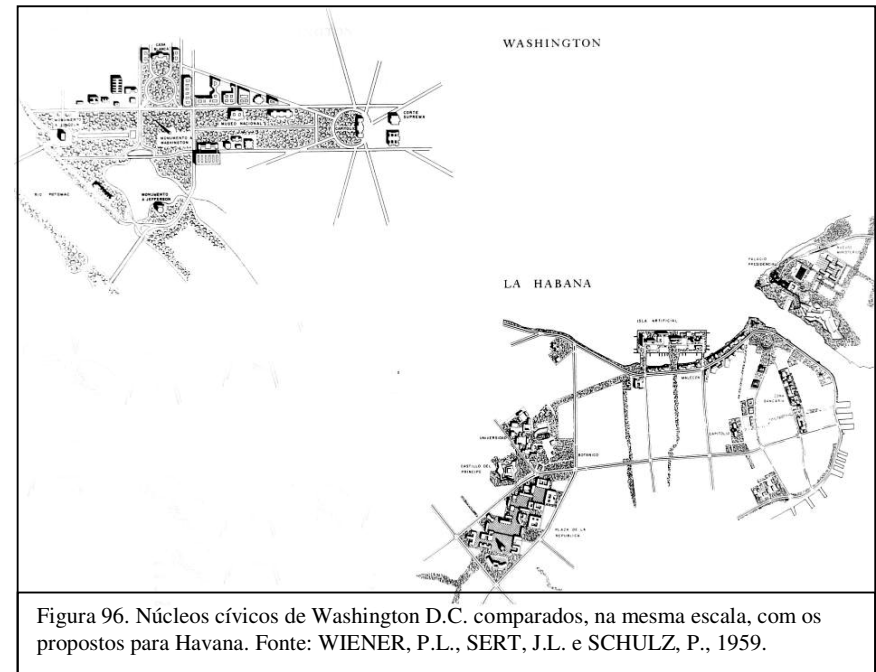
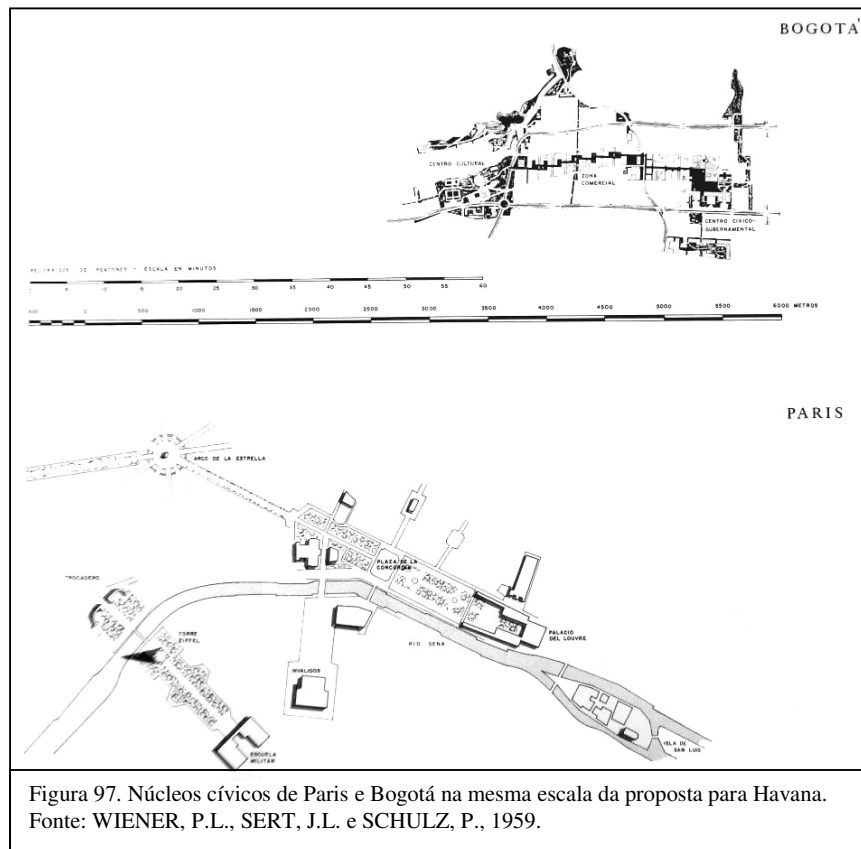


Figura 96. Núcleos cívicos de Washington D.C. comparados, na mesma escala, com os propostos para Havana. Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959.

A recuperação dessa relação entre espaços abertos e edificados e das distâncias da cidade tradicional, ou seja, da cidade projetada para o pedestre e não para o carro, está também presente na referência e

⁶⁵⁴ *Ibidem*, p. 34.

comparação com relação à área central de Paris (Figura 97), citada para justificar a criação do novo núcleo de governo na Havana del Este.



O TPA chama a atenção para o fato de que: “(...) a distancia da Ilha de São Luis ao Arco da Estrela é aproximadamente a mesma que a da *Plaza de la República* (Monumento a Martí) ao novo centro de

ministérios da Havana del Este.”⁶⁵⁵ Nessa mesma figura se faz referência ao Plano Regulador de Bogotá – desenhado pelo TPA em colaboração com Le Corbusier pouco antes do Plano para Havana –, para sublinhar, através de um exemplo latino-americano, a validade da proposta, sublinhando que no caso de Bogotá as distancias eram menores devido a que era uma cidade de 1 ½ milhões de habitantes, a metade de Havana, que se previa chegasse a 3 milhões de habitantes nos 50 anos posteriores à elaboração do Plano Piloto.

Como princípio geral para as propostas relacionadas a estes cinco “núcleos cívicos” e o plano de enlaces, se sublinha a importância de que se desenvolvessem nessa zona central elementos já iniciados, de modo que, os núcleos da *Plaza de la República* e da Universidade deveriam desenvolver-se a partir de edificações pré-existentes. Estes dois núcleos se diferenciam no caráter das atividades que abrigariam, porém, em termos de desenho há uma busca por estabelecer uma integração de ambos num grande centro cívico no centro geométrico da cidade. Os três principais elementos que se agrupam nesse grande centro – (1) a *Plaza de la República*, (2) o *Castillo del Príncipe*, e (3) a Universidade –, se encontram separados por vias principais V₃, daí que numa busca pela integração desse elementos se traçam uma série de cinco passarelas que conectam o conjunto (Figura 98).

⁶⁵⁵ *Ibidem*, p. 35.

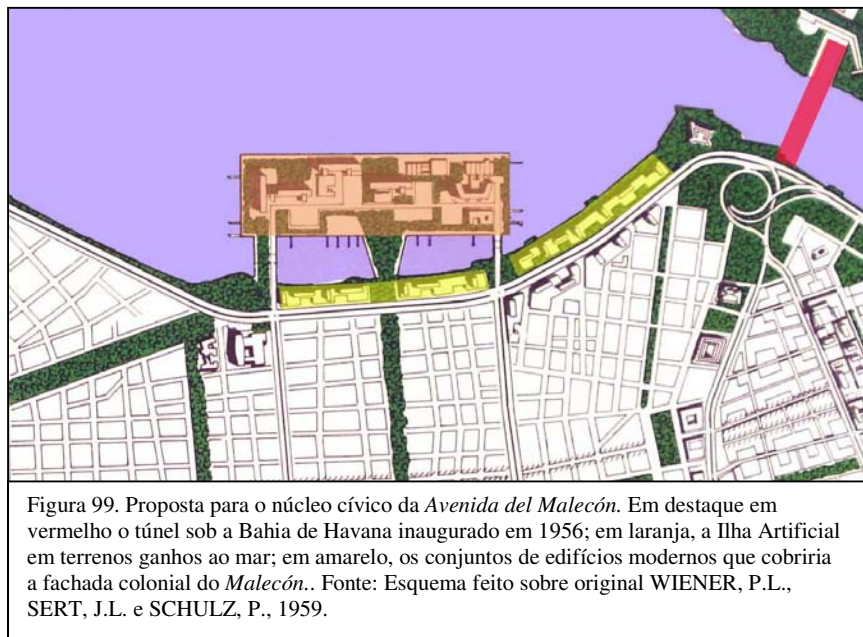


Figura 98. Núcleos cívicos da *Plaza de la República*, *Castillo del Príncipe* e da *Universidad de la Habana*. Em destaque em vermelho, as conexões entre ambos núcleos a través de pasarelas sobre as vias V_3 que compõem o sistema de artérias principais. Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959.

A Universidade de Havana vinha sendo consolidada enquanto conjunto desde inícios do século XX. A *Plaza de la República* também vinha sendo edificada, mas era um conjunto mais recente onde nos anos 1950s se edificaram importantes edifícios e o Monumento a José Martí – herói cubano dos tempos da Guerra da Independência conhecido como o “Padre de la Pátria”. No desenho do conjunto da *Plaza de la República* se definem uma série de cinco praças em terraços que agrupam grupos de edificações numa escala ou relação mais próxima aos princípios defendidos por Sert no *Urban Design* e que estabelecem percursos que criam distintas perspectivas do Monumento a Martí.

No núcleo cívico da *Avenida del Malecón* se apresenta uma das idéias mais polémicas do Plano Piloto de Havana. A proposta de aterrar os terrenos frente ao *Malecón* formando uma ilha artificial, (Figura 99), visava dar a esta parte da cidade novo atrativo e maior importância sem destruir a curva tradicional e característica do *Malecón*. Previa-se que, com a construção do novo túnel sob a Bahia e o desenvolvimento de um importante centro de governo na Havana del Este (com o novo Palácio presidencial e os Ministérios) a zona do *Malecón* adquiriria maior importância, o que exigia uma melhor utilização dos terrenos frente ao mar. A *Avenida del Malecón*, iniciada na primeira década do século XX vinha sendo prolongada por sucessivos governos na primeira metade desse século, chegando até o Rio Almendares, divisa entre os bairros Vedado e Miramar. Mas, a ocupação do litoral com

residências privadas que caracterizou a urbanização de Miramar, impossibilitou a expansão desse espaço público de vistas ao mar.



Mas a concretização das idéias do TPA teria sido a gota de água da descaracterização do Malecón. A resposta do TPA foi a criação de uma ilha artificial que lembra a Ilha de São Luis em Paris ou a ilha artificial proposta por Le Corbusier frente ao Rio de la Plata em Buenos Aires (1947). Somava-se à ilha artificial a edificação de uma tela de edifícios altos modernos que cobriria a fachada colonial da Avenida del Malecón, criando uma tela cenográfica que repete, em clave moderna, a proposta que Forestier apresentou vinte e cinco anos antes, na qual se circundava

a massa colonial de um conjunto de edifícios monumentais que criavam uma nova imagem para a entrada marítima da cidade que destruiria a harmonia do homogêneo perfil litorâneo havanês. A proposta parece ter tido mais intenções lucrativas do que urbanísticas, pois seu efeito mais provável seria o aumento de valor desses terrenos urbanos que “acariciariam as contas bancárias pessoais dos oficiais de governo”⁶⁵⁶.

Apesar de que o TPA sublinha no Plano que “poucas cidades tem uma fachada ao mar como Havana, enquanto a beleza natural, e não pode justificar-se sua destruição por motivos econômicos e de lucro”⁶⁵⁷, na prática, a proposta significava a destruição da fachada do Malecón. Pesou mais o interesse, movido pelo lucro, de criar uma imagem moderna de Havana que a situa-se no pódio dos destinos turísticos e de lazer do Caribe. Os interesses dos grupos da “máfia dos cassinos” que queriam fazer de Havana a capital do jogo que mais tarde foi Las Vegas, seriam os mais beneficiados com a criação dessa “ilha de impunidade” que ofereceria um tipo de terreno neutro com acesso controlado por via terrestre (ou seja, com relação a cidade), mas com muita facilidade de movimentação marítima, uma vez que todo seu perímetro próximo ao litoral seria uma grande marina que daria grande liberdade de movimento na direção do Mar Caribe e do Estreito da Florida.

⁶⁵⁶ SEGRE, R., SCARPACI, J., COYULA, M., 2002, p. 84.

⁶⁵⁷ WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959, p. 32.

A ilha artificial criaria um skyline moderno que ofereceria também um novo cenário para a instalação das novas estruturas funcionais do governo nos terrenos imediatos à saída do túnel sob a Bahia, lugar com vistas de extraordinária beleza da cidade, da Bahia, e do estreito da Florida. Ali se instalaria o novo Palácio Presidencial e os ministérios (Figura 100). Os novos edifícios do governo em Havana del Este se enlaçariam com a zona central pelo novo túnel, que atravessava o Canal do Porto e dava à cidade uma ocasião de desenvolvimento, pois a zona central já se encontrava saturada e densamente edificadas.

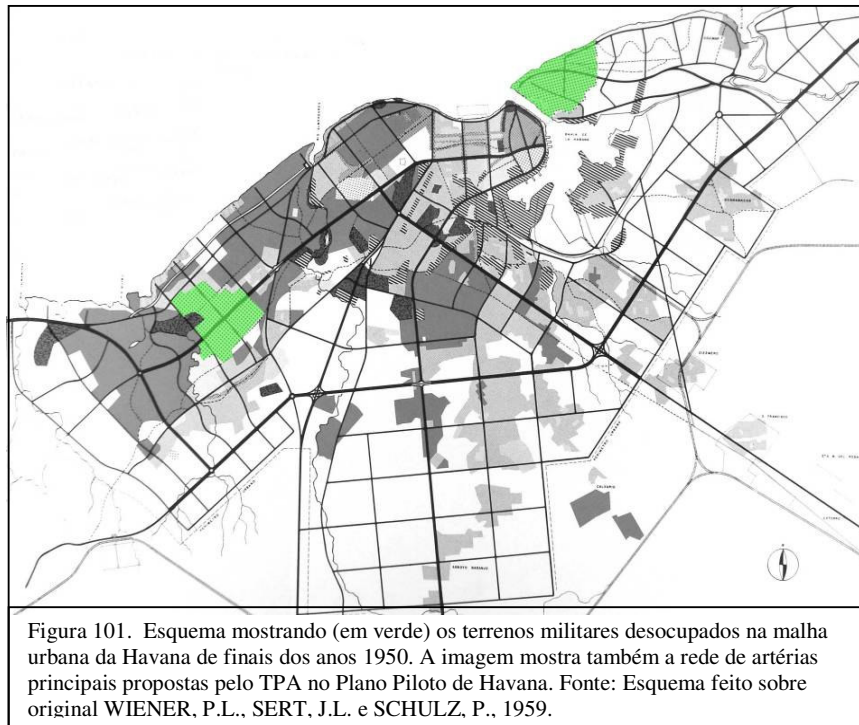


Figura 100. Novo núcleo governamental nos terrenos ao leste da cidade conectados através do túnel sob a Bahia em 1956 (vermelho). Em amarelo, a localização do novo Palácio Presidencial; em laranja, o conjunto de edifícios dos ministérios. Fonte: Esquema feito sobre original WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959.

É preciso lembrar que a presença de edifícios altos não era uma novidade no skyline de Havana dos anos 1950. Em inícios do século XX, no tecido compacto e colonial de Havana Velha, foram surgindo edifícios modernos com gabaritos maiores que a massa residencial de Havana Velha que “quebraram a paisagem adormecida do núcleo histórico”⁶⁵⁸. Os edifícios de escritórios, armazéns, bancos, lojas com alturas entre 8 e 10 andares, como a *Lonja de Comercio* (1909) começaram a abrir-se espaço nessa área da cidade pela proximidade das instalações portuárias e aduaneiras.

Nos anos 1920s hotéis mais sofisticados começaram a ser construídos no suburbano bairro de Vedado, como o Hotel Nacional frente ao *Malecón* (construído por Mckim, Mead e White, 1930), assim como o *Palace* (1928) e o *Presidente* (1927) na *Avenida de los Presidentes*. Assim, a Havana moderna dos anos 1950 se associava com a imagem do skyline das torres de aço e vidro que ofereciam espaços de escritórios e apartamentos nas áreas de aluguéis mais altos, e que transformaram a paisagem da cidade. A possibilidade de criar este novo centro governamental surgia frente à existência, numa zona imediata ao centro, de uma grande extensão de terrenos de propriedade do Estado que não tinham sido edificados por ser zona militar (Figura 101).

⁶⁵⁸ SEGRE, R., SCARPACI, J., COYULA, M., 2002, p. 59.



Ditas zonas militares tinham sido, em outros tempos, cinturas de fortificações, mas desde meados do século XIX tinham perdido aquelas valor estratégico. A expansão para o leste era ainda pouco definida ou consolidada nos anos 1950, caracterizando-se pelo surgimento de pequenos povoados como *Guanabacoa*, *Regla* e *Casablanca*. Outros povoados dispersos surgiram mais ao sul como os de *Santiago de las Vegas* e *San Francisco de Paula*. Assim, a iniciativa de Batista de criar um novo centro governamental nos terrenos ao leste da cidade

representava a possibilidade de “fugir” da área central da cidade e das turbulências políticas da Havana de finais dos anos 1950. A decisão do governo promoveu a expansão na direção dos terrenos ao leste da Bahia onde se encontravam as melhores praias da cidade, de modo que, para além de permitirem a criação de uma sede “segura” para Batista, abria excelentes oportunidades para o mercado imobiliário, pois se previa a ocupação dessa zona bairros inspirados no subúrbio norte-americano.

Um aspecto dominante na expansão urbana dos anos 1950 foi a especulação com a terra urbana. Muitos proprietários de terrenos fizeram fortuna com a expansão da cidade, como Zaldo y Salmón, que promoveram o *Distrito Almendares* (1914); José Manuel Cortina que iniciou as facilidades recreativas da *Playa de Marioanao*, (1916); Antonio González de Mendoza e Pedro Pablo Kohly estabeleceram as *Alturas de Almendares*, e Enrique Conill que reservou os terrenos estratégicos situados entre os braços de expansão na direção oeste e sul; onde se desenvolveu o projeto residencial da *Loma de los Catalanes*, y se localizou a *Plaza de la República*. A medida que a cidade crescia, muitos proprietários de terrenos venderam suas terras, mas outros não vendiam imediatamente. Foi o caso de Dionísio Velasco y Sarra⁶⁵⁹, dono de vários quilômetros nos limites ao leste da cidade, que esperou até os anos 1950 para construir novas “comunidades dormitório”.

⁶⁵⁹ *Ibidem*, p. 54.

A abertura do túnel sob a Bahia criou a oportunidade dourada de um *boom* dos desenvolvimentos residenciais nesses terrenos ao longo do litoral leste da cidade. Foi então, que Dionísio Velasco y Sarrá subdividiu seus terrenos e encarregou a Miguel Gastón de sua urbanização. Este por sua vez, solicitou a elaboração de propostas alternativas da firma norte-americana SOM – Skidmore, Owen and Merrill – e do arquiteto italiano Franco Albini⁶⁶⁰.

Um ponto positivo da proposta reside em que o novo desenvolvimento dos terrenos desocupados de Havana del Este colocava Havana Velha numa posição central que tinha perdido durante os últimos cinquenta anos devido ao crescimento da cidade na direção oeste. A reorientação da cidade na direção leste permitia conectar a massa urbana com a extensão oriental na direção de Cojimar e, dessa forma, compensava ou equilibrava a expansão da mancha urbana. A consequência imediata dessas mudanças seria revalorização de toda a zona central da cidade, o que oferecia uma possibilidade de renovação e modernização do comércio e das áreas de escritórios de Havana Velha. Nos terrenos de propriedade do Estado se erigia o *Palácio Presidencial de las Palmas* e seus jardins (Figura 102), um grupo de ministérios, duas grandes praças cívicas, e os museus históricos do *Castillo del Morro* e da

⁶⁶⁰ *Ibidem*, p. 83.

Fortaleza de San Carlos de la Cabaña, um parque marítimo, um aquário e um museu de oceanografia.

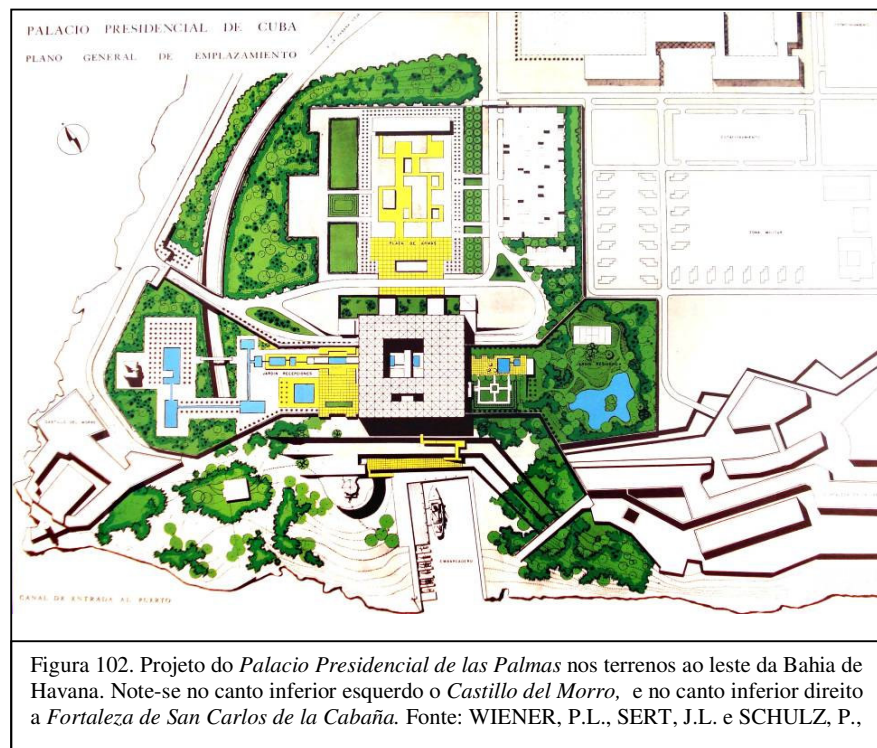


Figura 102. Projeto do *Palácio Presidencial de las Palmas* nos terrenos ao leste da Bahia de Havana. Note-se no canto inferior esquerdo o *Castillo del Morro*, e no canto inferior direito a *Fortaleza de San Carlos de la Cabaña*. Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P.,

Este novo centro cívico-governamental serviria de enlace entre a cidade velha e os novos bairros da Havana del Este, e fomentaria o movimento de povoação na direção desta nova zona urbana⁶⁶¹. Localizam-se os ministérios ao sudeste da Cabaña e do palácio e forma seu núcleo uma

⁶⁶¹ WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959, p. 36.

grande praça cívica. Distribuem-se os estacionamento e acessos na periferia desta zona o que permitirá reservar o centro e os parques e praças, ao movimento de pedestres, separando-o do trânsito rodado.

O desenho do novo centro cívico representava a possibilidade de renovar a bela paisagem da Bahia de Havana. As terras do Estado incluíam os terrenos circundantes das fortalezas do Morro e da Cabaña que dominam a cidade e o porto com sua magnificente e secular imagem, testemunha da cultura material dos tempos da colônia, que sem dúvida, imprimiriam a Havana maior caráter de capital e centro turístico internacional Essa atmosfera sem igual da entrada do porto de Havana, impregnada no imaginário dos cubanos, foi captadas numa das crônicas de Alejo Carpentier:

*“Havana se desbota, cresce, se define, sobre o céu luminoso do entardecer. (...) A entrada de seu porto parece obra de um habilíssimo cenógrafo (...) o turista se encontra com uma visão que não defrauda suas ilusões românticas; a dos castelos coloniais, com fossos e atalaias, que são uma materialização tangível de imagens impostas a seu espírito pela leitura de novelas e relatos históricos. (...)”*⁶⁶²

O novo Palácio Presidencial, situado entre o Morro e a Cabaña, seria o elemento arquitetônico principal na fachada de Havana del Este, numa

⁶⁶² CARPENTIER, A., 1939, p. 30 e 32. *Apud*: ÁLAVAREZ-TABÍO ALBO, E., 2000.

posição de vigia que o tornaria, de alguma forma, um novo “*torreón*”⁶⁶³ da Havana Velha”.

7.2.2. Havana Velha: o *urban renewal* na modernização do núcleo colonial hispano-americano

Um dos objetivos do Plano Piloto do TPA foi a elaboração de um plano de reforma para a área central da cidade que lhe conferisse a esta maior caráter de cidade capital. A renovação de Havana Velha era, portanto, um ponto crucial da reforma da área central, considerando que era a parte mais antiga e densamente habitada da cidade (Figura 103). Havana Velha era entendida pelo TPA como uma “zona arqueológica”, daí que os planos para essa parte da cidade definem a zona de interesse histórico e arqueológico e propõem medidas de saneamento e um novo traçado viário para esses setores, além de se detalhar um setor da zona central como exemplo da aplicação dos princípios gerais ao enlace de urbanizações existentes. Havana Velha apresentava condições muito especiais e distintas com relação a outros setores da cidade, daí que um estudo especial considerando sua localização e proximidade com relação ao porto, seu interesse histórico e artístico e a maneira como as mudanças produzidas pelo crescimento da cidade a tinham afetado.

⁶⁶³ O *torreón* é um elemento do sistema defensivo colonial de Havana. Construídos ao longo do litoral em pontos estratégicos, tinham por objetivo vigiar a chegada e aproximação de navios ao porto de Havana.

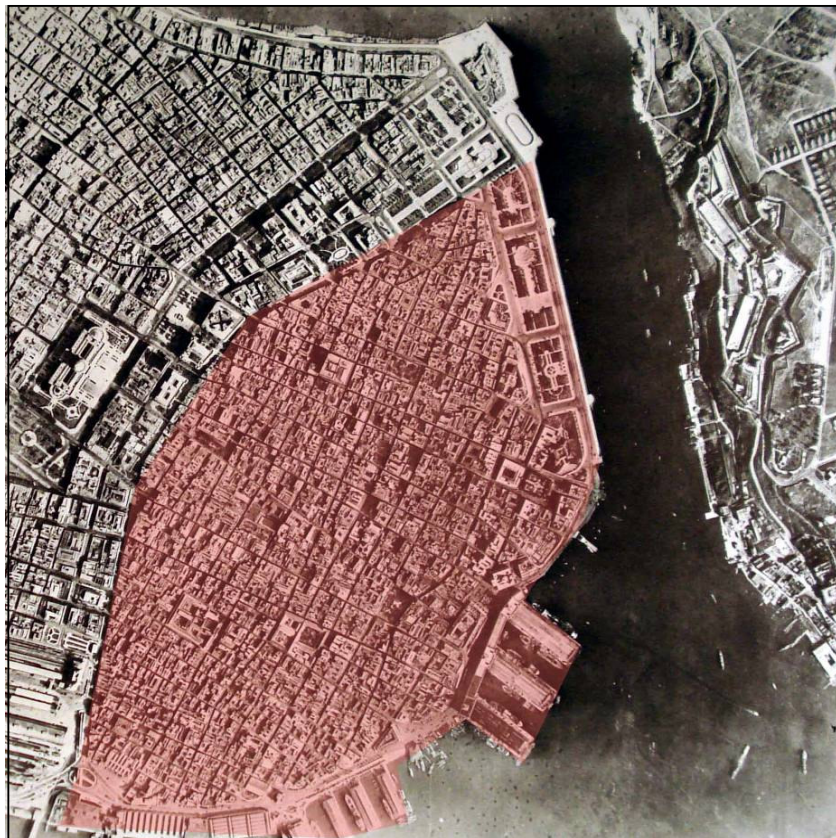


Figura 103. Foto aérea do *Canal del Puerto* na entrada da Bahia e da área central de Havana. Mostrando o núcleo colonial conhecido como Havana Velha (em vermelho).
Fonte: Esquema feito sobre original WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959.

A proposta para Havana Velha se caracteriza pela aplicação dos princípios do *urban renewal*, que vinham sendo utilizados nas ações de recuperação de áreas degradadas em muitas cidades norte-americanas,

sendo apontados pelo TPA como política pública para a solução dos problemas de Havana Velha, como se sublinha no Plano:

*“Nos Estados Unidos se está acometendo este problema de reorganização das áreas centrais em grande escala e o país está estabelecendo leis que fomentam e facilitam a reabilitação destas zonas centrais, concedendo aos municípios direito de expropriação e ajuda econômica. O mesmo critério deve aplicar-se nas zonas de habitações insalubres de Havana Velha e outros setores da área central onde os valores atuais dos terrenos não correspondem à realidade e onde já tem sido iniciado um descenso de população, pois os habitantes destes setores se movem.”*⁶⁶⁴

A reforma de Havana Velha se desenvolveria a partir de elementos preexistentes como os edifícios públicos perto do *Capitólio*, do *Paseo del Prado* e de valor histórico, assim como as principais zonas comerciais como são as das ruas de *Obispo*, *San Rafael*, *Galiano*, etc. O Departamento do Plan Regulador de Havana contribuiu para a proposta apresentada pelo TPA para Havana Velha através da elaboração de planos de informação das condições existentes⁶⁶⁵ no referente a monumentos históricos, uso do solo, densidade populacional, as indústrias existentes na região, estradas férreas e trânsito.

⁶⁶⁴ WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959, p. 30.

⁶⁶⁵ JUNTA NACIONAL DE PLANIFICACIÓN, 1958, p. 1. O Departamento elaborou uma série de planos que foram enviados ao TPA em Nova Iorque por Vicente Salles, presidente da *Junta*. Enviaram-se onze planos específicos: 1) Estudos sobre os monumentos históricos em Havana Velha, 2) Usos dos terrenos, 3) Centros de gravidade de população, 4) Relação entre os valores e os usos do terreno, 5) Situação das indústrias na região, 6) Ferros-carril e rodovias em Havana Metropolitana, 7) Ferros-carril em Havana Metropolitana, 8) Rodovia em Havana del Este, 9) Distribuição da população na região, 10) Usos do terreno, 11) Estudos preliminares sobre o Banco Nacional.

Um dos principais problemas de Havana Velha era a congestão do trânsito que impossibilitava o funcionamento adequado da área central da cidade. Nessa área fundacional da cidade, como em muitas outras cidades latino-americanas, adotou-se um traçado de quadricula com ruas estreitas suficientes em sua época para o movimento de pedestres e o trânsito rodado, mas não se adequavam ao trânsito motorizado que dominava a cidade dos anos 1950. Havana Velha colocava, portanto, um grande desafio: resolver o problema do trânsito conservando o caráter colonial dessa zona, como se sublinha no Plano:

*“O problema da reabilitação da Havana Velha e seus enlaces com o plano viário proposto, não é fácil de resolver. Por uma parte convém conservar o caráter colonial de uma grande parte desta zona, e si se alargam todas as vias existentes perderá dito caráter. Convém portanto, procurar resolver o problema do trânsito salvando, sempre que seja possível, as zonas de maior interesse arqueológico.”*⁶⁶⁶

A falta de áreas verdes e os problemas do trânsito estavam entre os principais problemas urbanos provocados pela expansão não planejada. O automóvel era especialmente despiadado para os quarteirões da velha cidade. A atmosfera foi descrita nessa forma:

“O trânsito é uma confusão... e transborda e colide contra as paredes e choca-se nas portas e bate-se nas paredes das esquinas. É invasivo e barulhento como um rio gordo e repulsivo derramando-se para fora de

⁶⁶⁶ WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959, p. 40.

*suas encostas e varrendo todo no seu caminho... Da a sensação que estamos entrando numa colméia selvagem.”*⁶⁶⁷

Como solução ao desafio colocado pelas preexistências, o TPA adotou uma estratégia que se focou no tratamento das quadras existentes e na separação do trânsito veicular e de pedestres. Propõem-se duas técnicas específicas para a “renovação” do bairro: 1) alargar uma rua de cada duas, e 2) esvaziar os centros das quadras para abrir espaços de estacionamento de veículos e de acesso a cada casa de cômodos (solar). As vias alargadas seriam as novas vias de trânsito veicular, e as ruas intermédias não alargadas formariam a malha de vias de pedestres nas quais continuaria o traçado e proporção das ruas tradicionais de Havana (Figura 104). Esta separação de pedestres e veículos tinha por objetivo permitir uma circulação mais fácil e agradável e conservar o caráter geral da cidade velha. Porém, não resta a menor dúvida de que o impacto do novo sistema viário descaracterizava o conjunto colonial. A proposta mais invasiva previa, de um lado, o enlace e prolongamento da *Avenida Bolívar* na rua *Muralha* até a *Avenida del Puerto*; e do outro, o alargamento da rua *Habana*, que iria enlaçar ao norte com o *Malecón* e o novo túnel sob a *Bahia* e ao sul com a *Avenida del Puerto*. Estabelecem-se assim duas vias principais que ao dividir a cidade velha em quatro setores “crucificavam Havana Velha”.

⁶⁶⁷ MEDIZ BOLIO, 1916, p. 42. *Apud*: SEGRE, R., SCARPACI, J., COYULA, M., 2002, p. 59 (tradução nossa).

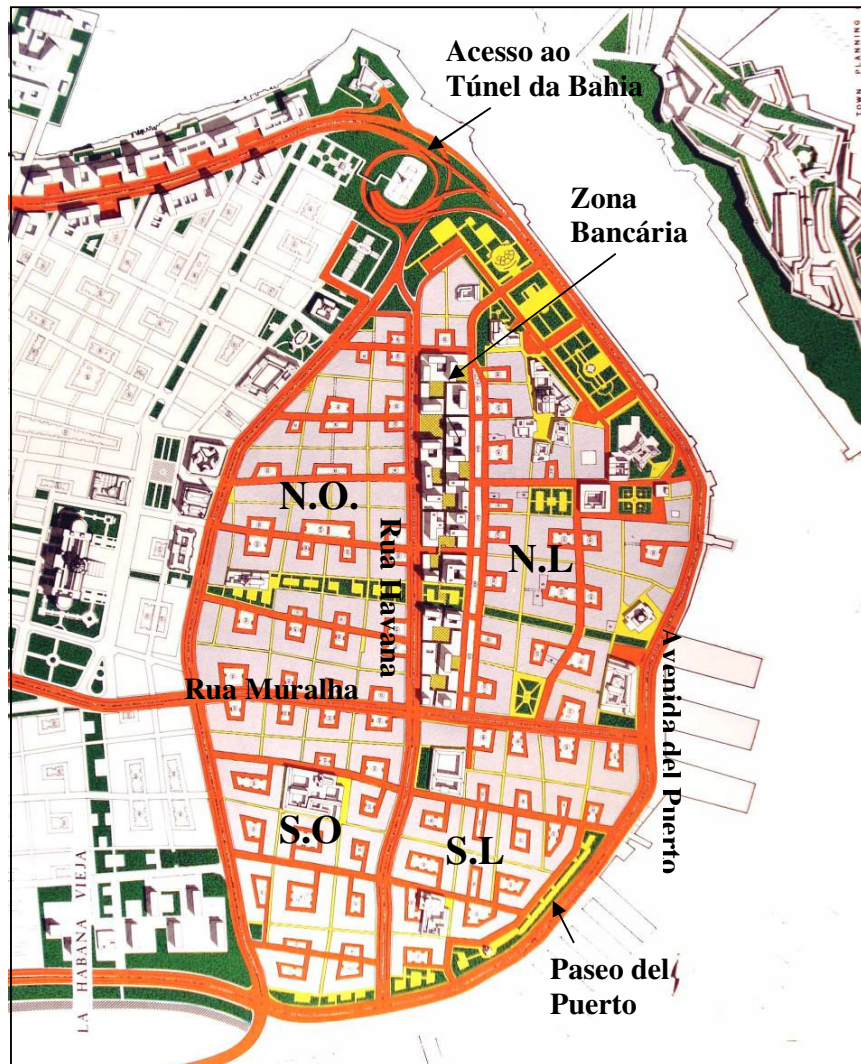


Figura 104. Novo Plano Viário para Havana Velha. Através da definição das duas vias principais do bairro (Muralha e Havana) se estabelece uma setorização em quatro áreas ou zonas (N.O., N.L., S.O. e S.L.) que “crucifica o núcleo colonial”. Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959. (texto explicativo da autora).

Os dois setores ao norte teriam distinto caráter. O setor noroeste (N.O.) tem uma zona comercial importante e espaço verde que o divide em dois e se estende desde a rua Havana, até o Capitólio Nacional. O setor nordeste (N.L.) compreenderia a nova zona bancária e de escritórios e comércio que se projeta ao longo da Rua Havana, convertida numa das vias principais desta parte da cidade. Projetou-se ao lado oposto de dita zona bancária uma ampla via para facilitar movimento interior e estacionamento de veículos. O resto do setor o forma a zona arqueológica mais importante onde se encontram os grupos de edifícios ao redor do município, e a catedral e o convento de San Francisco, além disso há muitos outros grupos de casas coloniais que deveriam conservar-se sempre que seja possível como grupos, pois como se sublinha no Plano: “é o conjunto destes edifícios o que oferece mais interesse”.⁶⁶⁸

Os outros dois setores S.O. e S.E. ao sul de Havana Velha teriam distinto caráter mas seu traçado viário seria muito semelhante. Conservar-se-iam nestes setores os principais monumentos de caráter histórico. Propõe-se deslocar o antigo *Paseo del Puerto*, que se encontrava separado da massa urbana de Havana Velha por uma larga via de trânsito, de maneira que na nova localização aparece comunicado

⁶⁶⁸ WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959, p. 40.

diretamente com os setores de habitação imediatos. Cada um destes setores seria provido de estacionamento nos centros de quadras.

A proposta para a cidade colonial, ao promover uma setorização do bairro, despojava o núcleo histórico de seu valor enquanto conjunto urbano, aspecto reconhecido em 1982 quando a área de Havana Velha foi declarada Patrimônio da Humanidade pela UNESCO. Mas é preciso chamar a atenção ao fato de que o novo sistema viário do bairro, que ao dividir a área em quatro setores “crucifica a Havana Velha”, não foi elaborado pelo TPA. O plano da conexão de Havana Velha com o túnel da Bahia e o resto da malha viária da capital, pela complexidade que envolvia, foram elaborados pelo escritório também nova-iorquino Seelye Stevenson Value & Knecht, que atuou como colaborador do TPA. Também deve ser lembrado que o alargamento de ruas de Havana Velha vinha sendo estudada desde as primeiras décadas do século XX. Walfrido de Fuentes (1916) defendia o alargamento de algumas ruas do bairro colonial, como Cuba e Lamparilla, para aliviar o congestionamento veicular. Nos anos 1920s o engenheiro Amado Montenegro reviveu a idéia de *La Gran Via de La Habana*, (A Grande Via de Havana), antecipando-se ao iminente aumento populacional. Da mesma forma, Martínez Inclán (1925) propunha uma rede de vinte e cinco avenidas que resolveriam os problemas de transporte da

cidade⁶⁶⁹, de igual forma, na proposta de Forestier se previa o alargamento de algumas ruas de Havana Velha, especialmente, a que abriria as perspectivas entre o porto e o Capitólio Nacional.

Em 21 de abril de 1958, o escritório Seelye Stevenson Value & Knecht, que assina o Plano Piloto de Havana junto ao TPA e que se encarregava da parte de circulação e trânsito, apresentou ao TPA um relatório intitulado, *Preliminary Review of Proposed Development Area Adjacent to New Havana, Cuba, Harbor Tunnel*. Sublinhando que o esquema proposto então tinha resultado de cuidadosos estudos arquitetônicos e de planejamento, o escritório expressava sua preferência no sentido de que fosse realizado o mínimo de alterações possíveis⁶⁷⁰. Para além do diagrama viário geral, no relatório se comentavam cinco sugestões principais para a reorganização do trânsito na área de Havana Velha adjacente ao túnel recentemente construído sob a Bahia de Havana, tratando especificamente das ruas Cuba, Habana, O’Reilly, Obrapia, Reina – Muralha e Avenida Bélgica⁶⁷¹.

⁶⁶⁹ SEGRE, R., SCARPACI, J., COYULA, M., 2002, p. 64.

⁶⁷⁰ SEELYE STEVENSON VALUE & KNECHT, 1958, p. 1. Special Collections, Frances Loeb Library, Harvard Graduate School of Design. Folder Call Number: B086c.

⁶⁷¹ *Idem*, p. 2. Propunha-se cinco principais mudanças: 1) que a Rua Cuba fosse considerada uma rua de trânsito local para servir às necessidades da nova área proposta. 2) Na nova área de edifícios da zona bancária, de bem mais de 2000 pés de comprimento, recomenda-se que se façam passagens de veículos adicionais entre O’Reilly e Obrapia, que devam ser continuadas até a rua Cuba; 3) Uma conexão desde Reina a Muralla deveria ser fornecida na direção da rua Cuba; 4) Se sublinha como desejável a existência de um cruzamento entre da Avenida Bélgica

Para o sistema de ruas de Havana Velha, usaram-se os Standards de V₃ usados em Bogotá, especialmente para as ruas Havana, Muralla, Avenida Bélgica e o Malecón. As ruas menores estavam de acordo com o perfil de V₅ de Bogotá.

Os usos da terra nos quatro setores em que se divide Havana Velha seriam, de um modo geral, os mesmos que caracterizavam essa parte da cidade, mas no Plano se procura dar uma maior diferenciação ou separação funcional dessas atividades. Esse funcionalismo, associado à separação imposta pelo novo traçado viário, descaracterizaria ainda mais a tradição da vida cotidiana do núcleo colonial. Resultam dessa proposta as mais severas críticas apontadas ao Plano, que assinalam a evidente contradição dos conceitos defendidos por Sert e o CIAM no livro *The Heart of the City*, “no qual as tradições das pessoas e os estilos de vida, e o uso de estilo conformes com a história social da cidade eram preeminentes”⁶⁷². Os setores ao norte, mais próximos ao túnel sob a Bahia, concentram a maior parte das funções dessa zona (Figura 105). O setor N.O., abrigaria uma zona comercial principal entre as ruas Obispo e Obrapia, e conservaria muitos dos pequenos comércios existentes dispersos em distintas ruas.

entre a rua Colón e rua Chacón ou um cruzamento nessa vizinhança); e 5) A criação de alamedas de pedestres em áreas específica largas o suficiente para permitir o uso adequado a equipamento de bombeiros e outros veículos de emergência

⁶⁷² SEGRE, R., SCARPACI, J., COYULA, M., 2002, p. 83.

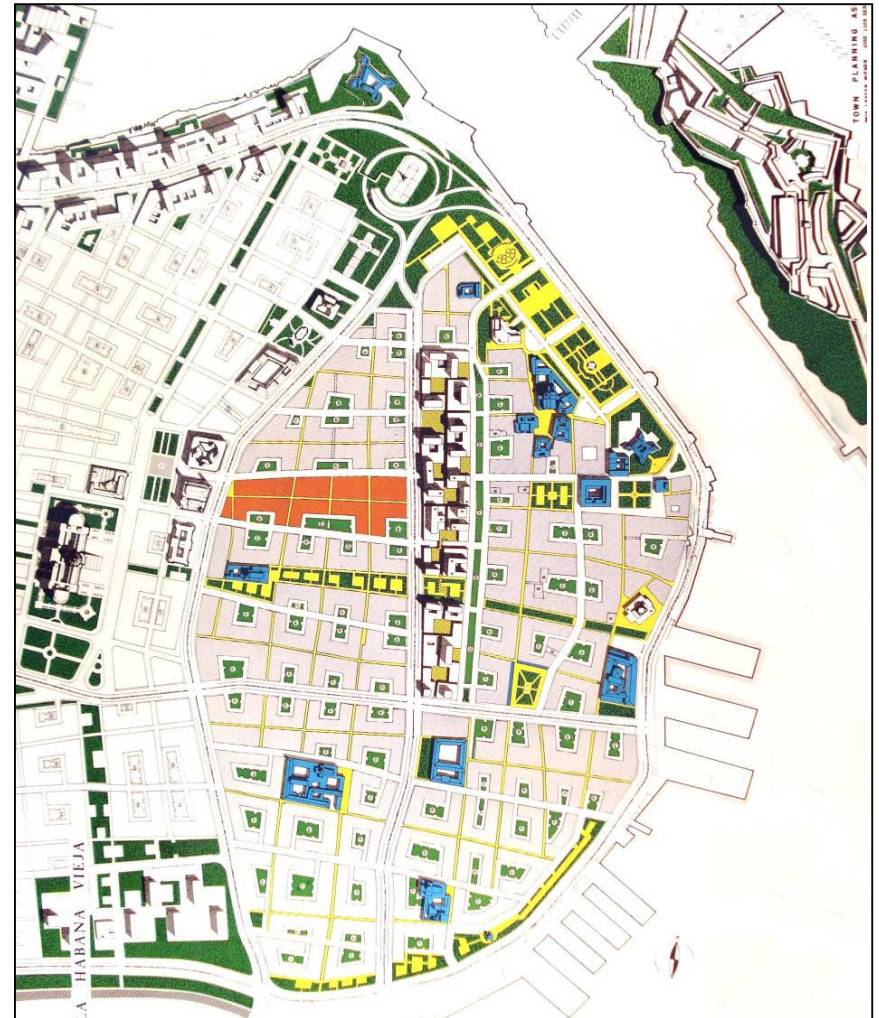


Figura 105. Diagrama de zoneamento de Havana Velha. Em azul, os edifícios de interesse arqueológico; em vermelho, a zona comercial principal; em cinza, massa de residências com comércio embaixo (maiormente nos setores ao norte); em amarelo, as vias de pedestres; em verde, parques públicos e estacionamentos de miolo de quadra; e a zona bancária, identificada com a massa de edifícios altos entre as duas áreas cinza de residências com comércio. Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959.

O setor N.E., compreenderia a zona bancária, de edifícios altos, nas quadras situadas entre a rua Cuba e a rua Havana, que com seu alargamento permitiria uma comunicação fácil com o *Malecón*, com o porto, e com a Havana del Este. Reserva-se a rua Aguiar como via de pedestres que enlaçaria uma série de praças fechadas ao trânsito rodado. Ali seriam preservados os bancos existentes se construiriam outros edifícios do mesmo caráter, assim como escritórios. A construção em altura seria limitada no resto da Havana Velha, considerando que a maioria dos novos edifícios de escritórios se construirá noutros setores da cidade. Dessa forma, no que se considera como “zona arqueológica”, compreendida entre a zona bancária e a *Avenida del Puerto*, deveria conservar-se quanto fosse possível o caráter da Havana Velha. Existem nela muitos serviços como edifícios de governo, por exemplo, que poderiam permanecer nessa zona onde se previa também a instalação de novos museus, centros turísticos, etc., que encontrariam um ambiente propício.

Os setores ao sul conservariam seu caráter residencial em maior medida, sendo indicadas apenas algumas transformações e anexos nas áreas próximas ao porto. A população de Havana Velha tinha diminuído especialmente nesses setores do sul durante os últimos anos, daí que o Plano propunha conservar uma determinada população não excessiva, de maneira que se pudessem melhorar as condições higiênicas das residências, coisa que se facilita esvaziando os miolos

das quadras e criando pequenos parques onde os estacionamento não fossem necessários. Em alguns destes parques poderiam localizar-se serviços sociais tais como “kindergartens” ou pequenas escolas.

No lado S.O., próximo ao porto, dedicou-se especial atenção ao tratamento paisagístico da área. Uma proposta positiva, nessa direção, era a criação de um parque ao longo da *Avenida del Puerto*, ligado à massa urbana e integrando o Paseo de Paula, espaço público herdado dos tempos coloniais. A proposta de um parque lineal ao sul de Havana Velha permitia estabelecer uma zona verde de proteção entre as áreas de habitação e o porto propriamente dito, criando um novo atrativo e uma melhora das condições de vida das populações de baixos ingressos ali residentes. Nessa mesma direção se propunha a transformação da área ocupada, do lado S.O., pela estação terminal da estrada de ferro – que deveria ser trasladada a lugar menos central –, para a construção de um novo setor de habitação dotado de grandes espaços verdes e parques que poderiam enlaçar-se com os jardins próximos ao Capitólio, com o Parque Central e o *Paseo del Prado*, o que ofereceria uma série de espaços verdes contínuos de norte a sul nesta parte da cidade.

Não se pode negar que o aspecto geral da Havana Velha melhoraria consideravelmente com a criação de parques e estacionamento no miolo das quadras e com a zona verde lineal que ligaria o Capitólio com a zona bancária e a *Avenida del Puerto*. Melhorariam também as condições higiênicas ao se esvaziarem os centros de quadra, permitindo

aumentar a iluminação e ventilação dos edifícios. Sem dúvida, representaria também uma importante melhora visual e ambiental para Havana Velha a urbanização dos jardins nas margens do *Canal del Puerto* ao longo do *Castillo del Morro*, do novo *Palácio Presidencial de las Palmas*, e da *Fortaleza de San Carlos de la Cabaña*; assim como o traslado das indústrias para zonas mais interiores da Bahia. As melhoras portuárias – que deveriam ser objeto de um estudo especial posterior – seriam um elemento crucial do programa de saneamento e melhoramento de Havana Velha, considerando que as margens da Bahia de Havana são um elemento da maior importância dentro do conjunto urbano.

Porém, apesar de todos esses aspectos positivos, a proposta do TPA invadia mais de 50 % da massa urbana colonial e transformava o perfil urbano e as tradições e práticas do bairro colonial. A identificação dos edifícios de valor histórico e sua articulação num sistema de espaços verdes e de pedestres evidenciam a intenção de preservar o caráter dessas valiosas testemunhas dos primeiros quatro séculos de história do país. Porém, as duas principais transformações acometidas, isto é, o novo traçado viário e a zona bancária de edifícios altos, deformavam completamente a forma urbana, as perspectivas e a percepção sensorial do pedestre, descaracterizando Havana Velha de seu valor enquanto conjunto urbano do passado.

7.3. A rua tradicional e a quadra CIAM: uma forma urbana de transição da cidade existente à cidade moderna

Nas discussões dos CIAM dos anos 1950 o tema da rua como espaço urbano propício para o desenvolvimento da interação e convívio social questionava a validade das urbanizações baseadas nas super-quadras do urbanismo dos CIAM, como já foi analisado no Capítulo 1. No Plano Piloto de Havana estão presentes, tanto a quadra CIAM como a preservação da rua tradicional, mas a quadra ainda aparece como solução mais desejada. A rua tradicional não é “proposta”, é apenas “preservada” nos setores mais tradicionais da cidade, especificamente em Havana Velha. Já a quadra é “proposta” como parte das soluções nos dois setores urbanos que são detalhados, a saber, o plano de Havana Velha e a urbanização do bairro residencial Quinta Palatino.

Em Havana Velha, a reabilitação das quadras existentes propunha esvaziar os miolos das quadras e o alargar vias alternas para permitir a utilização destes espaços centrais das quadras para estacionamento e acesso aos distintos lotes. Com este sistema se conseguiria “preservar” a largura de muitas ruas tradicionais existentes, dedicando estas exclusivamente a pedestres, onde se poderiam construir-se arcadas com as quais se conseguiria maior proteção contra o sol e a chuva, e se introduziria um elemento muito comum nos traçados da época colonial.

Mas em termos “propositivos” se previa uma progressiva transformação das quadras para abrir passo ao carro e promover um saneamento dessas áreas antigas e degradadas. Recorrendo a elementos da tradição ibérica e hispano-americana como o pátio e as galerias, se propõe implementar uma reabilitação das quadras semelhante à elaborada para a área central de Bogotá (Figura 106), na qual se dispõe um conjunto refinado de pátios de luzes cujas dimensões guardam relação com as alturas dos edifícios.

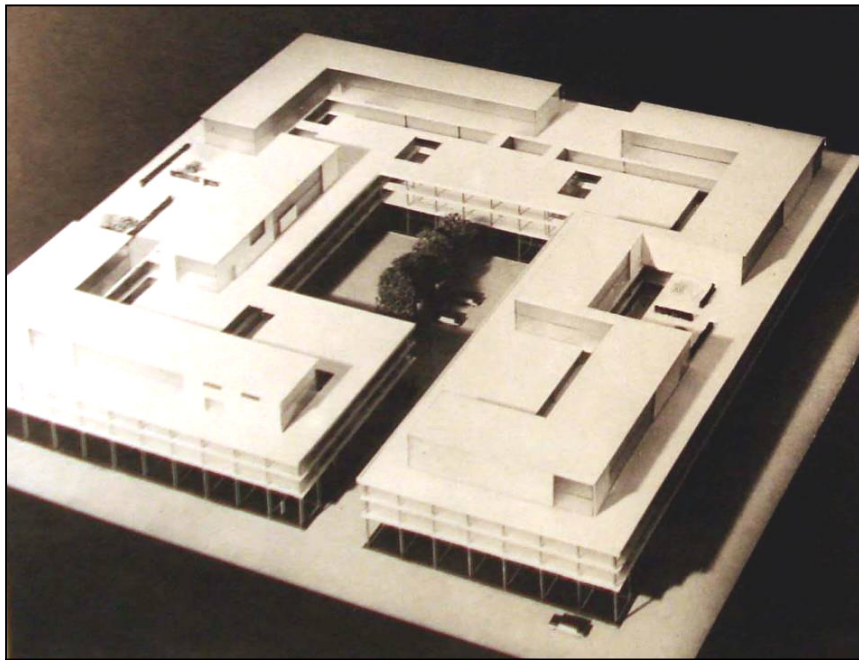
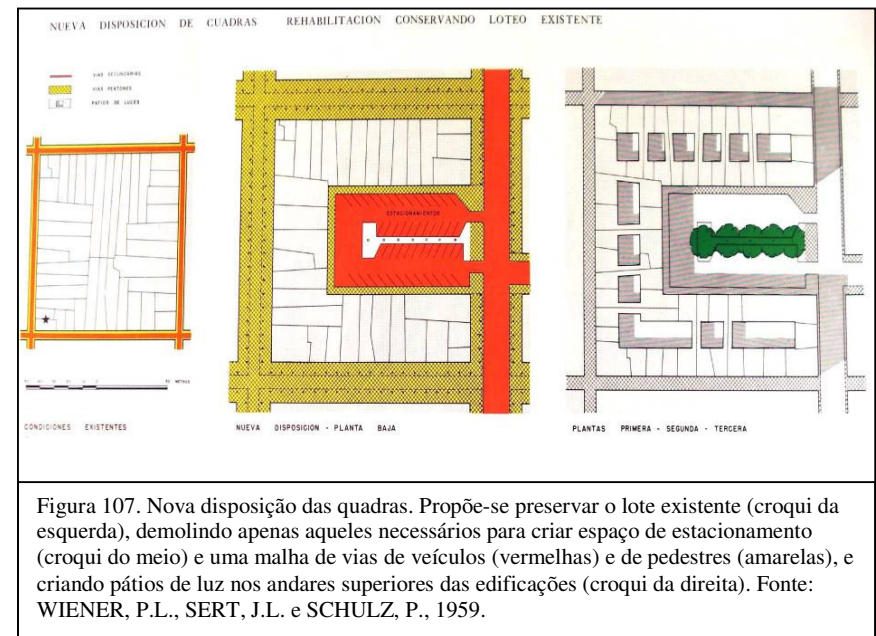


Figura 106. Maqueta da transformação de uma quadra de Bogotá com estacionamentos. O jogo de volumes e a incorporação de elementos da tradição colonial como as galerias e os pátios. Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959

O sistema de reabilitação de quadras proposto permitiria conservar o loteamento existente (Figura 107) em quase sua totalidade, oferecendo estacionamentos de centros de quadras e pequenos parques, sobretudo nas zonas residenciais onde não exista comércio no nível da rua.



Na proposta não se indica para onde seriam deslocadas as pessoas que teriam suas casas demolidas para a abertura dos estacionamentos e alargamento das ruas, o que invalida a idéia de preservação do lote existente, o que se evidencia nos diagramas de corte, apresentados muito discretamente, onde se apresenta a proposta de erigir edifícios de

três a cinco andares e, portanto, a total transformação e perversão da massa urbana de Havana Velha (Figura 108 e 109).

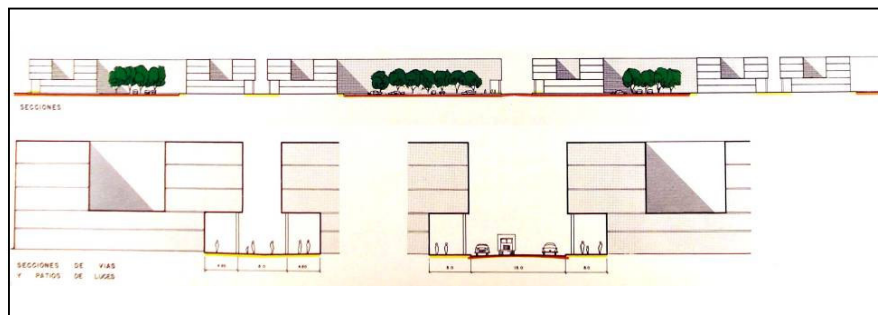


Figura 108. Corte das reabilitação das quadras de Havana Velha. Mostrando o alargamento de ruas de forma alternada (croqui de cima) e a transformação evidente do loteamento tradicional com a previsão da transformação das edificações coloniais de dois pavimentos, em sua grande maioria, em edifícios modernos de até cinco andares (croqui de baixo).
Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959.



Figura 109. Foto aérea da massa urbana de Havana Velha. Pode-se observar a coesão da forma urbana colonial. Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959.

7.3.1. Bairro Quinta Palatino, reorganização de um setor típico da zona central: entre o CIAM e o *Urban Design*

Elegeu-se o setor de Quinta Palatino como um setor típico da zona central, ou seja, dos bairros consolidados na primeira metade do século XX. Este setor tem como limites, ao norte a Avenida Santa Catalina (que atuaria como V₃ no novo sistema viário), ao leste a *Calzada de Vento* (V₂, no novo sistema viário), ao sul uma nova avenida (V₃) e a oeste a nova auto-estrada sul, a Avenida Rancho Boyeros (V₁), onde tinham sido construídas muitas indústrias ligeiras, lojas de venda e exposição, e armazéns (Figura 110 e 111).

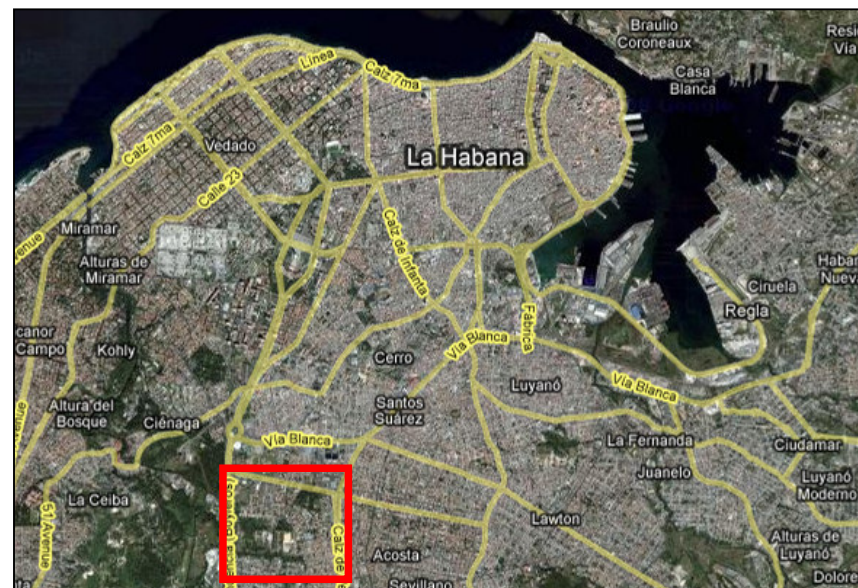
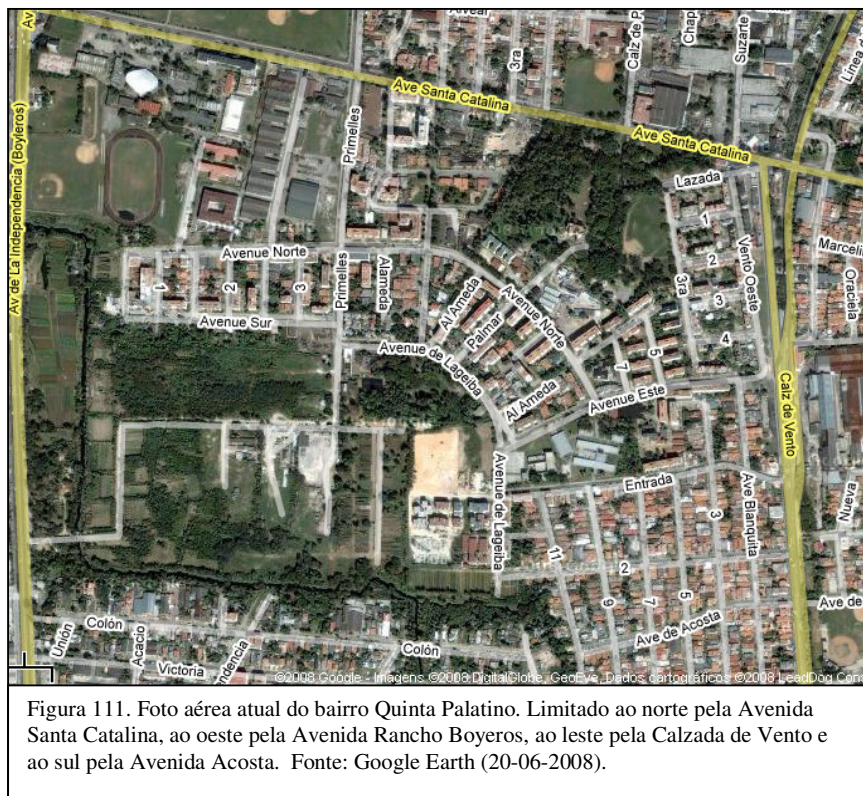


Figura 110. Localização do bairro Quinta Palatino ao sul da cidade de Havana (foto aérea atual). Fonte: Google Earth (20-06-2008).



Estará atravessado este setor por duas vias (V_4) sendo uma delas o prolongamento da rua Primelles, com algum comércio e dando acesso direto a um dos núcleos do setor. Ao leste da *Avenida Rancho Boyeros* se localizavam a extensão da Cidade Esportiva nos terrenos do município, e o bairro Quinta Palatino com a antiga Quinta homônima, de cuja divisão resultou o bairro. Dois critérios centrais caracterizam a

proposta para este “setor típico”: 1) elaborar um sistema de enlace do bairro com os bairros vizinhos e, 2) dotar dita urbanização residencial de um “núcleo de setor” seguindo a idéia de promover a “recentralização” urbana da cidade.

Ao enlaçar dito desenvolvimento com os distintos bairros ao redor se estabelece como diretriz a necessidade de deixar áreas verdes entre eles que unicamente poderiam ser atravessadas por ruas principais (V_5), para evitar a excessiva subdivisão, e o estabelecimento de uma rede viária interior que funcionasse integrada à rede principal, de maneira que, as artérias V_5 alimentariam as ruas “em laçada” ou ruas de serviço que dariam acesso direto aos distintos lotes. O sistema de classificação de vias no interior do setor permitiria uma maior variedade e liberdade de traçado, pois não precisariam encaixar-se as distintas quadricula, rua por rua, como tem sido feito até agora. Presta-se este sistema também a um traçado de parques já que estes constituem áreas de separação entre os distintos bairros. Em torno do “núcleo de setor” se localizariam escolas, áreas verdes e edifícios de apartamentos (Figura 112).

Na urbanização do setor se assumem ruas tradicionais existentes que são “preservadas” – como as atuais Avenida Norte e Sul –, mas na nova “proposta” se opta pela urbanização a partir de quadras. Ao longo da via verde que enlaça o “núcleo de setor” se localizariam edifícios de apartamentos agrupados a partir de “quadras” com estacionamentos e parques nos centros de quadras (Figura 113), e enlaçadas por vias de

pedestres. A proposta para este “setor típico” se sugeria como “solução exemplo” que poderia ser aplicada no Plano Regulador de Havana – que deveria ser conduzido pela *Junta Nacional de Planificación* – e que, na opinião do TPA, deveria controlar os traçados de conjunto dos setores e os dos enlaces dos bairros permitindo aos urbanizadores uma grande margem de liberdade sempre que se ajustassem aos requisitos gerais da nova lei de urbanizações.



Figura 112. Proposta para o “setor típico” de Quinta Palatino. Em azul, o “núcleo de setor” integrado ao sistema de parques lineais (verde) e ao novo sistema viário classificado (vermelho). Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959.

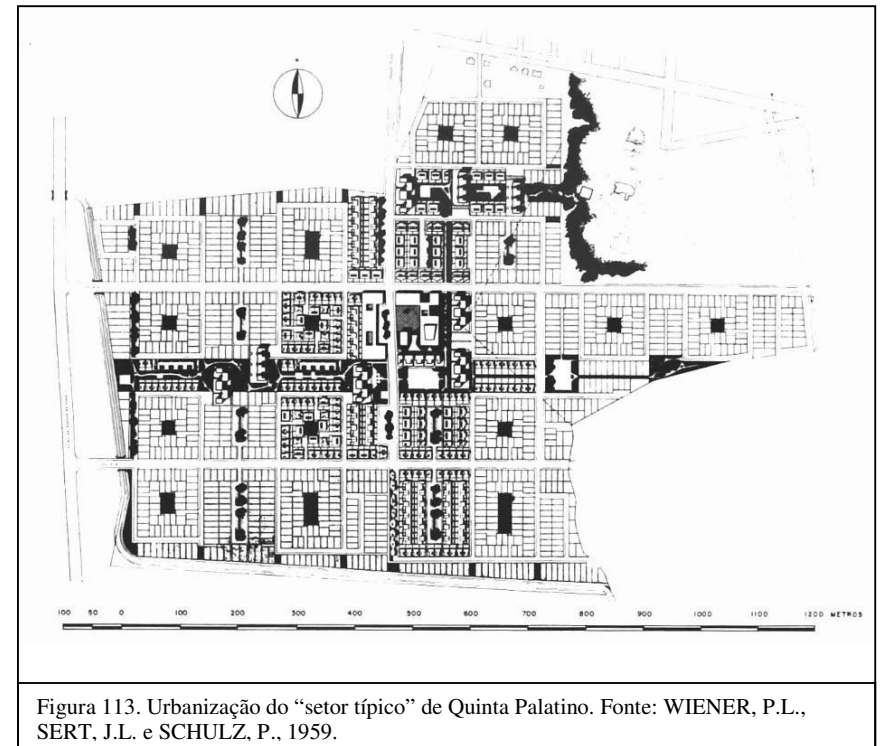


Figura 113. Urbanização do “setor típico” de Quinta Palatino. Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959.

7.4. A reinterpretação dos códigos coloniais e da natureza tropical: valores culturais, claves dos códigos modernos

A busca de soluções para as cidades existentes levou a uma preocupação cada vez maior, nas discussões dos CIAM dos anos 1950, com relação à necessidade de incorporar no planejamento das cidades modernas os valores culturais de cada lugar. O respeito com relação aos

valores culturais locais se manifestou nas propostas de alguns membros CIAM de então através da interpretação de elementos peculiares e característicos do local como os aspectos climáticos e sua incidência nos códigos arquitetônicos e urbanísticos, os aspectos históricos e geográfico-paisagísticos, assim como práticas e tradições inerentes aos modos de vida e de ocupação do espaço construído.

No Plano Piloto de Havana está presente essa busca de incorporar os valores culturais locais no planejamento do futuro da capital cubana. Essa tendência se manifesta em duas direções principais: 1) através da preocupação com a conservação do patrimônio colonial e, 2) por meio da incorporação de elementos geográficos e paisagísticos autóctones.

Como critério geral, os membros do TPA sublinham a importância, evidenciada pela experiência, de levar em conta no planejamento das cidades latino-americanas, o que identificam como “considerações especiais determinadas pelas características particulares destas cidades arraigadas nos traçados da época colonial, assim como no costumes, clima, e o rápido desenvolvimento, crescimento da população, e industrialização.”⁶⁷³ Especificamente, no que diz respeito às zonas de valor histórico da época colonial, propõem como princípio urbanístico, a conservação dos elementos característicos dos conjuntos urbanísticos e não apenas os edifícios isolados:

⁶⁷³ WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959, p. 3.

*“Muito freqüentemente, se aplica a estas zonas o critério de conservar unicamente as construções mais importantes e de proceder à demolição das construções imediatas a ditas casas. Acreditamos que dito critério é equivocado e que ditas construções deverão conservar-se não apenas individualmente, senão como grupo ou conjunto, conservando-se assim mesmo, a largura das ruas existentes, convertendo estas ruas, em vias de pedestres e evitando que circule por elas o trânsito motorizado.”*⁶⁷⁴

Esse princípio, no discurso, teria permitido a conservação de Havana Velha como conjunto. É certo que algumas dessas idéias estão presentes na proposta para o núcleo colonial, como a preservação de algumas ruas existentes e sua transformação em vias de pedestres e de algumas partes do conjunto urbano; assim como os principais edifícios de valor arquitetônico e histórico-cultural. Porém, a aplicação de critérios funcionalistas e os imperativos da circulação motorizada que definem os novos traçados das vias expressas, resultam em “compromissos antagônicos” que teriam levado à inevitável destruição do caráter e valor do centro histórico colonial.

Mesmo assim, houve uma preocupação durante a elaboração do Plano Piloto na incorporação das preexistências tanto através da conservação do patrimônio colonial o quanto fosse possível, assim como por meio da reinterpretação desses códigos coloniais nas novas propostas. No memorando elaborado por Wiener em 3 de janeiro de 1956 se sublinhava a importância de conservação do patrimônio colonial de cidades como Trinidad, Nueva Gerona e outras, visando valorizar sua

⁶⁷⁴ *Ibidem*, p. 40.

condição de pontos de interesse turístico. Wiener apontava também a possibilidade de reinterpretação dos códigos da arquitetura colonial em clave moderna e sugeria a indicação de importantes arquitetos cubanos que já tinham empreendido com muito sucesso essa tarefa de reinterpretação arquitetônica, em particular, Mario Romañach, Nicolás Quintana e Jorge Mantilla, afiliados ao Movimento Moderno e técnicos da *Junta Nacional de Planificación* que trabalharam em estreita colaboração com o TPA:

*“Para o planejamento dessas cidades estudos devem ser realizados para o desenho de novas interpretações arquitetônicas dos edifícios e novos standards para janelas, tetos, colunas, portas, marquises e demais. As novas interpretações devem manter as proporções coloniais. O estudo não deve ser aproximado desde o ponto de vista arqueológico que trata de copiar padrões velhos; uma nova arquitetura deve ser desenvolvida correspondendo ao melhor da tradição colonial em termos de utilidade e proporções arquitetônicas, escala humana, altura dos edifícios e assim por diante. (...) Sugere-se que os Arquitetos Mario Romañach, Quintana e Mantilla formem uma equipe de trabalho de especialistas dedicados a essa tarefa. Os consultores terão prazer em participar no desenvolvimento desses standards...”*⁶⁷⁵

7.4.1. O Palacio Presidencial de las Palmas:

O projeto do *Palacio Presidencial de la Palmas* no novo núcleo governamental nos terrenos da Havana del Este, é o exemplo melhor

acabado da tentativa de incorporação dos valores arquitetônicos, culturais e histórico-paisagísticos nos conjuntos urbanos propostos pelo TPA. A arquitetura do palácio foi inspirada, em suas proporções e modulação, nos edifícios coloniais da cidade velha (Figura 114). Por outro lado, a peculiaridade da localização do palácio em terrenos de alto valor paisagístico, privilegiados pelas visuais tanto da Bahia, do Mar Caribe e da cidade de Havana, como pelas majestosas fortalezas coloniais, tornou-se um ingrediente chave do conjunto.

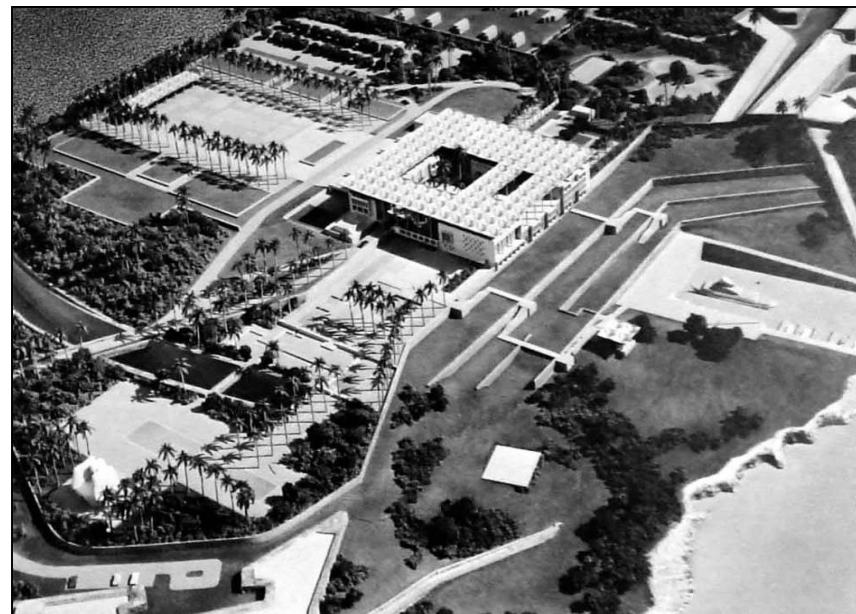


Figura 114. Maqueta do conjunto do *Palacio Presidencial de las Palmas* e os jardins. Estes conformam o parque que articula todos os elementos do novo núcleo cívico-governamental. Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959.

⁶⁷⁵ WIENER, P.L., 1956, p. 5.

A exaltação do valor paisagístico do conjunto motivou a realização de um cuidadoso estudo destes jardins, no qual o TPA foi assessorado pelos consultores Sasaki and Walker Ass., que procurou dar a esta zona de parques um caráter, ao mesmo tempo monumental e local. O palácio teria quatro jardins, que em seu conjunto, criariam um grande parque. Um deles descenderia ao *Canal del Puerto* e ao embarcadouro, através dos muros de contenção do terreno escalonado na direção do canal ligando a nova construção com as duas fortalezas coloniais. Haveria também um grande jardim de recepções entre o Palácio e o mar, sob o qual passava túnel que em sua rampa de saída conduz a um cruzamento em turbina (“rotary”) que distribui o trânsito na direção do palácio, os novos ministérios e o *Castillo del Morro*. A residência contava também com um jardim privado entre esta e a Cabaña, e finalmente, o jardim da Plaza Cívica que olha para o leste, e aos novos ministérios e bairros.⁶⁷⁶

Usam-se as palmas reais como elementos de enlace e prolongamento das construções e delas recebe seu nome o edifício (Figura 115). Este símbolo nacional de Cuba encontra também um eco na arquitetura do para sol de concreto armado assim mesmo para dar maior unidade às distintas construções a que dão abrigo: o ministério da presidência, a secção de recepções, a residência presidencial e os múltiplos serviços. As Palmas Reales, elemento imbricado no imaginário cubano,

⁶⁷⁶ WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959, p. 36.

simbolizavam “a simbiose entre a ordem clássica e a natural, entre a paisagem e a arquitetura, entre a natureza e a cultura”⁶⁷⁷.

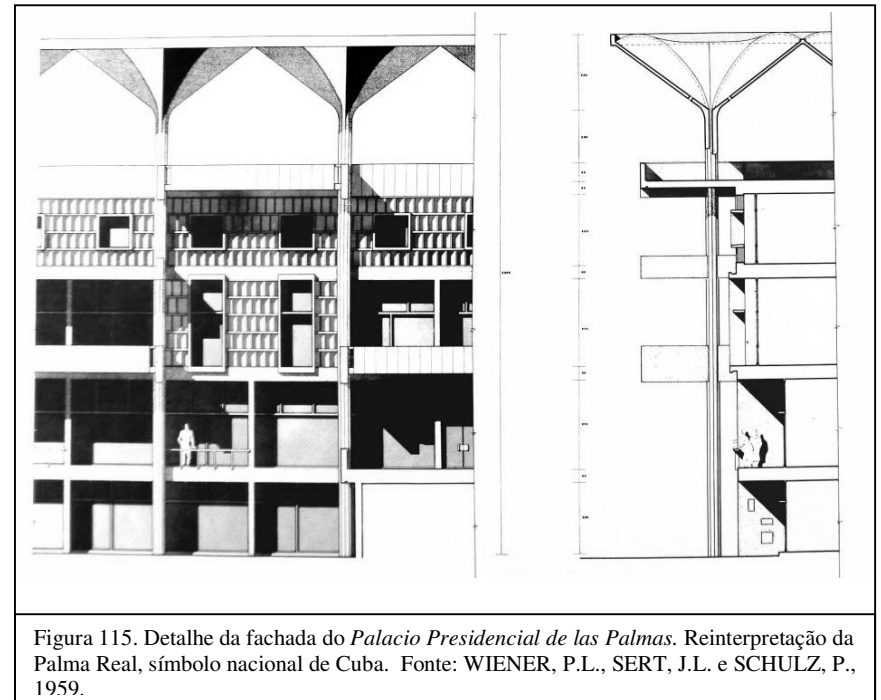


Figura 115. Detalhe da fachada do *Palacio Presidencial de las Palmas*. Reinterpretação da Palma Real, símbolo nacional de Cuba. Fonte: WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P., 1959.

⁶⁷⁷ ÁLAVAREZ-TABÍO ALBO, E., 2000, p. 153.

CONCLUSOES FINAIS

Ekistic e *Urban Design*, duas direções pós-CIAM: sua expressão nos Planos para a Guanabara e Havana

O objeto teórico do estudo aqui apresentado foram as teorias sobre a cidade moderna, em particular, a *Ekistics* e o *Urban Design*, enquanto novas direções associadas ao contexto de ruptura dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna, 1928/59 (CIAM). Estas duas teorias, junto às idéias do Team X, foram apontadas por Eric Mumford em sua obra *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960*, como os exemplos mais significativos das novas direções que representaram uma continuidade de “atividades-tipo-CIAM”, partindo do fato de que continuam sendo usadas na atualidade, tanto na base de práticas de desenho e planejamento urbano, assim como de programas de estudo institucionais de muito reconhecimento.

Porém, a diferença do Team X, a *Ekistics* e o *Urban Design*, ainda continuavam sem ser analisadas em profundidade. Foi esse aspecto teórico que motivou a seleção apenas dos planos do escritório *Doxiadis Associates* para o Estado da Guanabara – anterior e atual cidade do Rio de Janeiro – (1964/65) e do *Town Planning Associates* para Havana (1955/58). Estas formulações urbanísticas são de muita relevância, considerando que foram elaboradas para cidades latino-americanas pelos líderes da *Ekistics* e o *Urban Design*, respectivamente, e justamente na conjuntura do surgimento internacional de ambas as

teorias. De fato, em 1955, Doxiadis junto a Jaqueline Tyrwhitt, lançavam a revista *Ekistics*, difundida através dos Simpósios Delos; e em 1956, J.L. Sert então decano da *Harvard Graduate School of Design*, deu início ao programa do *Urban Design* na referida instituição – cujo cinquenta aniversário foi lembrado em 2006 através do número vinte e quatro da *Harvard Design Magazine*, intitulado: “*The origins and evolution of “urban design”, 1956-2006*”, como já foi mencionado. Não foi o objetivo de este trabalho desenvolver uma comparação das teorias e dos planos analisados para as cidades de Rio de Janeiro e Havana, senão a análise de ambos os casos; no entanto, as comparações são inevitáveis, assim como muito pertinentes, considerando que são planos desenvolvidos para capitais da América Latina em anos muito próximos. Nesse sentido, resulta importante sublinhar algumas questões nestas páginas finais.

Um primeiro ponto interessante de comparação diz respeito às teorias do *Urban Design* e da *Ekistic* e à forma como foram apresentadas por J.L. Sert e C.A. Doxiadis. Enquanto Sert apresentava o *Urban Design* como uma nova prática na produção do espaço arquitetônico e urbanístico partindo de uma abordagem integral de desenho capaz de envolver as diversas subdisciplinas; Doxiadis tinha intenções maiores, para ele a *Ekistics* seria uma nova ciência capaz de integrar a geografia e os estudos regionais, não apenas uma nova aproximação. A insistência nesse ponto invade as páginas de muitos de seus livros,

assim como é recorrente no volume do Plano Diretor da Guanabara, aspecto que deixa em evidencia as ambições teóricas do autor. Porém, é preciso fazer um merecido reconhecimento ao fato de que, comparando ambas as teorias, se evidencia a maior densidade intelectual e de inovação introduzida por Doxiadis, assim como se percebe seu profundo comprometimento com as questões urbanas e regionais que afetavam o desenvolvimento das nações não apenas do mundo industrializado, mas também do terceiro mundo. Doxiadis estava particularmente interessado na solução dos problemas habitacionais e, sobretudo, com questões de qualidade de vida e do progresso que são, em certo modo, as razões que justificam a idéia de partir de unidades de associação, onde o bairro ou comunidade se enfatizava como elemento fundamental na conformação da cidade e no bem-estar dos habitantes.

Um segundo ponto importante diz respeito mais especificamente aos planos e, em particular, a diferença de intenção e escala entre ambas as propostas. Enquanto o *TPA* apresentou em cinquenta e nove páginas a realização em quatro anos de um Plano Piloto de escala regional que posteriormente alimentaria um futuro Plano Diretor; o *Doxiadis Associates* apresentava um volumem de mais de trezentas páginas realizado em apenas dois anos de um Plano Diretor completo com projeções até o ano 2000 considerando também a escala regional. Nesse sentido, pode ser destacada a importante quantidade de análise e estudos realizados pelo escritório grego, que ainda é uma fonte de

consulta essencial, para o qual foi de particular importância a metodologia utilizada, baseada no recurso a computadores que permitiam processar altos volumes de informação. Este aspecto lhe confere um significado peculiar pelas inovações que introduzia no tratamento de estatísticas e outros dados, assim como nos procedimentos. Este método foi passado aos técnicos do Estado naqueles tempos, porém não houve sucesso na interação com os profissionais cariocas, nem no treinamento dos especialistas das dependências encarregadas, aspecto que inviabilizou o plano, pois a atualização dos dados cada cinco anos era a peça chave na validade da proposta enquanto Plano Diretor da cidade até o ano 2000.

Dai se desprende outra importante diferença entre ambos os planos que ressalta a peculiaridade do posicionamento de ambos urbanistas. No Plano Diretor da Guanabara não se apresenta mais que o recurso à planimetria com a formulação de planos muito gerais sem fazer nenhum desenho urbano-arquitetônico específico de um espaço urbano, nem mesmo para a área central. Já a concepção do Plano Diretor de Havana se desenvolve com o recurso não apenas aos planos regionais e gerais próprios de um plano regulador, senão que vai além, sendo concebido com o indispensável recurso a perspectivas e outras técnicas de representação que permitem ir mais diretamente ao desenho do espaço. O Plano Doxiadis se concentra na transformação da “estrutura urbana” da cidade basicamente, ou seja, no seu funcionamento e na

reorganização ou distribuição de suas principais centralidades, sem dedicar atenção ao desenho final destas. No Plano de Havana o foco está na transformação não apenas da “estrutura urbana” com a idéia de promover uma recentralização da cidade, senão também na renovação da “forma urbana”, ou seja, no desenho de novos padrões morfofuncionais associados a uma nova concepção da cidade moderna. Se para Doxiadis o principal são os fluxos, o funcionamento e a administração do futuro crescimento; para Sert o foco está na forma física, nas sensações e na adequação, na qualidade formal e funcional do espaço e seu impacto na melhora da imagem e da paisagem urbana.

A prática da equipe do *Doxiadis Associates* se caracterizou pelo planejamento urbano e regional tecnocrático do tipo mais quantitativo, pois se concentra, maiormente, no processamento de informações e estatísticas – apesar das carências e vazios deixados pela ausência de dados disponíveis – que são a base que fundamenta e permite justificar quase matematicamente todas as propostas. Já a proposta do *Urban Desing* tem uma abordagem mais qualitativa, mais enfocadas na qualidade do espaço urbano, na relação entre espaço construído e aberto, no manejo dos volumes, na relação entre os edifícios e destes com o espaço público, na relação da arquitetura com o urbanismo, o paisagismo, a escultura, a obra de arte; trata-se quase de uma retomada do urbanismo como arte urbana, aspecto que Sert vinha defendendo desde seus artigos dos anos quarenta.

Através da análise desenvolvida no trabalho aqui apresentado pudemos confirmar a verificação das hipóteses de pesquisa assumidas. Nesse sentido, podemos argumentar que é possível considerar a *Ekistics* (1955), criada pelo grego C.A. Doxiadis, e o *Urban Design* (1956), fundado por J.L. Sert, como novas direções pós-CIAM – de igual forma como o *Team X* que tem sido mais estudado. Nosso argumento se sustenta na constatação de que ditas direções tem raízes nos CIAM, na medida em que, nelas se manifestam o que identificamos como quatro “discussões transgressoras” que caracterizaram os debates dos congressos da última fase dos CIAM (1951-59), a saber: 1) concepção por escalas Vs. concepção funcional, 2) centro comunitário Vs. centro cívico, 3) rua Vs. quadra, e 4) valores culturais Vs. valores funcionais. Aqui reside um primeiro ponto – desenvolvido no capítulo 1 – em que este trabalho pretende contribuir ao debate historiográfico, isto é, a identificação das quatro “discussões transgressoras” mencionadas.

Foi possível confirmar que na *Ekistics* e no *Urban Design* se manifestam, embora de modos diferentes, estas discussões ou temáticas urbanísticas. Particularmente, demonstrou-se que no plano elaborado pelo escritório liderado por C.A. Doxiadis para a Guanabara, assim como no plano formulado pelo *Town Planning Associates*, liderado por J.L.Sert, estão presentes elementos que permitem comprovar que neles se expressam traços dessas novas direções pós-CIAM, na medida em que, nessas elaborações urbanísticas também estão presentes, embora

de modos diferentes, aspectos das “discussões transgressoras” da última fase dos CIAM.

Como se analisou no Capítulo 3, dentre as principais idéias inovadoras apresentadas por Doxiadis na Ekistics – que propunha estabelecer uma nova ciência, uma disciplina nucleadora dos diversos campos de estudo dos assentamentos humanos –, estão: 1) a noção de assentamentos humanos, 2) a idéia de “cidades de crescimento dinâmico ou de 4-dimensões”, 3) a conceituação da Ecumenópole e 4) a proposta de uma grelha de 15 unidades ou escalas de comunidades.

Em termos teóricos, a defesa de uma concepção por escalas, oposta a uma concepção por funções, se manifesta na definição de “assentamentos humanos” e na proposta da grelha de 15 comunidades ekísticas. Com a noção de assentamento humano Doxiadis buscou estabelecer um modelo teórico que oferecesse uma boa aproximação da complexidade das cidades da época. Na Ekistics se identifica o assentamento humano com todas as escalas-de-associação da vida do homem (casa, bairro, cidade, a metrópole, a megalópole, a região, e assim por diante), daí que se privilegia uma aproximação à cidade por escalas. Com tal definição se busca uma validade universal e dessa forma, se integra tanto o planejamento regional, urbano e comunitário, como o desenho de uma casa, isto é, a arquitetura. Trata-se de uma proposta que inclui tanto o assentamento físico, como seu conteúdo, isto é, o homem, daí que a diferença não estaria na dimensão, mas na

intensidade de uso. Um ponto importante dessa definição é a busca de um melhor entendimento e solução dos problemas urbanos vivenciados através da análise das condições e características das cidades existentes, e não através da criação de “cidades novas”.

A grelha de 15 unidades ekísticas ou escalas de comunidades é o ponto nevrálgico da Ekistics, com a qual se instrumentaliza a aproximação à cidade a partir das diversas escalas (a casa, a rua, a vizinhança, a cidade), que se contrapõe à grelha CIAM, definida pelas quatro categorias funcionais do urbanismo do Movimento Moderno. Doxiadis define 15 Unidades Ekísticas que vão desde o homem até a Ecumenópole, estabelecendo uma concepção por escalas que parte da conceituação da noção de “assentamento humano” que é o cerne ou coração da teoria. Como foi analisado, a proposta do abandono da grelha CIAM, organizada a partir das quatro funções da Carta de Atenas, coloca a Doxiadis na linha de pensamento defendida pelos membros jovens dos CIAM que começam a questionar a validade da abstração funcionalista. Assim, identifica-se um contato com as propostas que defendiam uma aproximação à cidade em níveis-de-escalas, presentes nas idéias introduzidas pelo Grupo MARS, pelos Smithson no projeto *Urban Reidentification* (1953, apresentado no CIAM 9), assim como no Manifesto do Grupo Doorn (1954) – Bakema, Peter Smithson, Van Eyck, Van Ginkel, Hovens Greve e Voelcker.

Esses dois importantes elementos da Ekistics, que demonstram o privilegio da concepção por escalas frente à concepção funcional, estão presentes no Plano para o Estado da Guanabara. Como analisou-se no Capítulo 4, a aplicação da grelha de comunidades ekísticas, que sintetiza a concepção de assentamento humano como entendida por Doxiadis, é a principal ferramenta urbanística utilizada para a elaboração do Plano do Estado da Guanabara com o objetivo de promover uma descentralização funcional da cidade. Resulta daí a definição da área circundante ao Estado – incluindo Niterói e a região fluminenses –, como uma comunidade classe VIII, ou seja, uma conurbação. Esse mesmo princípio permite fazer a passagem à escala metropolitana e urbana, a partir da divisão do Estado da Guanabara em duas comunidades classe VII (cidade grande) e a posterior divisão destas em vinte e quatro comunidades classe VI (distritos urbanos) que são a chave da reestruturação e descentralização urbana. Os princípios funcionais também estão presentes na proposta, porém não são o fio condutor da reorganização urbana. O que identificamos como um “funcionalismo comunitário” se expressa na proposta de distribuir residências, emprego e lazer nas vinte e quatro comunidades urbanas em que o Estado seria dividido, como chave para promover a descentralização urbana do Rio. Portanto, a concepção por escalas associada à aplicação da grelha de comunidades ekísticas é o princípio urbanístico fundamental de aproximação a cidade. Comparte com o

funcionalismo do CIAM, a própria idéia da matriz funcional, porém, sublinhava a importância de superar uma limitação do funcionalismo da Carta de Atenas, que resulta da consideração das funções separadamente, sem atender as interconexões entre elas que formam o assentamento humano. Situava-se, portanto, numa posição de revisão dos CIAM, com o qual compartia a idéia de hierarquia, em particular da “hierarquia de funções”, mas numa posição de crítica que se sustenta na constatação de que não todas as funções podem ser satisfeitas no centro da cidade, senão que muitas delas se satisfazem nas vizinhanças, daí a necessidade de pensar numa hierarquia de funções. Essa conceituação implica uma revisão das categorias funcionais do CIAM, na medida em que, Doxiadis propõe pensar não apenas nas funções, mas nas “funções das pessoas”, isto é, todas as funções do homem como suas inter-relações.

Nas posições defendidas por Sert ao propor o novo programa do *Urban Design*, como foi analisado no Capítulo 6, se sublinhava também a necessidade de considerar a questão das diferentes escalas. Sert compartia a necessidade de repensar a concepção por funções da Carta de Atenas, em favor da consideração da concepção por escalas defendida pelo grupo MARS e pelos jovens que logo fundam o *Team X*, e assinala este como um dos elementos que distinguiriam o *urban design* do urbanismo dos CIAM. O *urban design* se caracterizaria pela ênfase não apenas nas funções, mas na forma urbana, e nesse sentido,

propunha retomar a parte do planejamento que lida com a forma física e artística da cidade.

No Plano Piloto para Havana, apesar de ter sido elaborado ainda como membro do TPA, se refletem alguns dos traços do *urban design* que vinha sendo lançado por Sert na mesma época da elaboração do Plano. Nesse sentido, consideramos que o Plano para Havana não pode ser considerado como um exemplo do urbanismo puramente dos CIAM, senão que é representante dessa fase de transição, na medida em que, nele estão presentes vários dos questionamentos da última fase dos CIAM que também informaram a criação do *urban design*. Como foi analisado no capítulo 7, o Plano Sert para Havana se caracterizou também por uma aproximação à cidade através de uma concepção por escalas, porém de uma forma menos evidente que no Plano Doxiadis.

A abordagem por escalas se evidencia na proposta de uma “recentralização” da cidade que se opera em várias escalas, mas partindo de um mesmo objetivo. Na escala urbano-regional, a chave da recentralização seria a definição de uma estrutura de tipo “constelação urbana” na qual os povoados existentes no entorno da cidade de Havana tenderiam a centralizar-se tendo a capital como centro de gravidade, estabelecendo um traçado descontínuo como solução ao crescimento urbano, que seria limitado até um máximo três milhões de habitantes, posicionando-se assim contra a expansão urbana. Na escala metropolitana, a proposta de recentralização se opera através da divisão

em “setores urbanos” articulada à localização de “centros cívicos” que permitem definir uma distribuição da população urbana, na qual os centros cívicos atuariam como centros de gravidade da estrutura de recentralização. Assim, se define uma aproximação à cidade em várias escalas – regional, metropolitana, setores urbanos ou bairros –, mas com um mesmo objetivo, o de promover uma recentralização urbana.

O debate entre a concepção do núcleo da cidade como “centro cívico” e como coração da vida comunitária e da interação social está também presente nas discussões e debates que caracterizaram a última fase dos CIAM. Nas posições teórico-conceituais de Doxiadis se defende uma concepção de centralidade que não se sustenta na idéia defendida pelos membros mais antigos do CIAM, de que o núcleo da cidade seria uma área central localizada ou grande praça cívica onde se concentram as funções político-administrativas e de negócios da cidade. Para Doxiadis, o coração da cidade seria aquela zona da qual depende o rearranjo dos usos e o crescimento adequado da cidade, assim como a estruturação da hierarquia entre as comunidades.

Essa postura, que implica uma importante transgressão com relação ao CIAM, deriva da aplicação do que foi outra das mais importantes inovações introduzidas por Doxiadis na Ekistics, a idéia de “cidades de crescimento dinâmico ou de 4-dimensões” e a noção de “ecumenópole”. A Ecumenópole (cidade do futuro de mais de 100 milhões de habitantes resultante dos processos de conurbação

sucessivos), que é a principal inovação apresentada na teoria da Ekistics, resume uma nova concepção da cidade do futuro que resulta da necessidade de repensar o esquema de crescimento visando considerar um tipo de crescimento dinâmico e não mais estático, como era característico das cidades do passado. A partir dessa conceituação Doxiadis questiona o esquema de crescimento baseado no ideal de uma cidade finita com limites definidos, o que marca uma inflexão com relação às teorias anteriores, e defende uma aproximação à cidade onde o principal problema não seria limitar o crescimento, senão administrar e planejar essa expansão das cidades de crescimento dinâmicas. Partindo dessa constatação Doxiadis inova mais uma vez ao propor a idéia de introduzir no planejamento o “tempo” como uma quarta dimensão, por meio de uma nova técnica, o “programa”, que seria uma ferramenta ainda mais importante que o “plano” para alcançar um “planejamento dinâmico”. A quarta dimensão do tempo seria capaz de imprimir dinamismo a um novo modelo de planejamento que sintetiza propõe que os planejadores deveriam deixar espaço para a expansão das áreas de funções centrais ao longo de determinados eixos de modo a direcionar o crescimento em direções estratégicas para a cidade.

Essa nova concepção do “núcleo da cidade” também foi aplicada no Plano para o Estado da Guanabara – como foi analisado também no capítulo 4 –, onde se definem duas grandes zonas de funções centrais (classe VIII e VII) que constituem dois grandes eixos lineais que

partem do centro da cidade. Essas zonas são estabelecidas através da identificação de duas direções estratégicas para a expansão das funções centrais da cidade ao longo dos eixos norte-sul, em direção a Petrópolis, Minas e Brasília, e do eixo leste-oeste em direção ao São Paulo que seriam os espinhaços de desenvolvimento do Estado, uma vez que garantiriam a expansão da cidade, a redistribuição das funções e usos, a hierarquia de comunidades e, portanto, um crescimento descentralizado que descongestionaria o centro da cidade. A noção de coração da cidade como núcleo comunitário também se manifesta na distribuição das vinte e quatro comunidades em que seria dividido o Estado da Guanabara, que se desenvolveriam em torno de um núcleo comunitário onde se concentrariam empregos, serviços e atividades de caráter local que promoveriam um sentido de lugar, identidade e a interação social entre os habitantes, ao tempo em que, contribuiriam na descentralização da estrutura urbana da cidade.

Para Sert as discussões em torno da questão do “coração da cidade” estava profundamente ligada à necessidade de reverter o processo de descentralização através de uma recentralização que significaria uma volta à cidade, ao centro cívico. Defendia-se a necessidade de retomar os problemas da cidade existente como única via de inverter o processo de descentralização / suburbanização vivenciado nas cidades norte-americanas. O centro cívico, com as funções políticas, educacionais e culturais de uma cidade, era para Sert aquela “quinta função” apontada

por Lewis Mumford em inícios da década de 1940. Mas, por outro lado, compartia com os membros jovens do CIAM a necessidade de considerar o “coração da cidade” em várias escalas, não apenas aquela dos centros cívicos, mas incluindo também os centros comunitários como núcleos da vida social que constroem o sentido de vizinhança, de comunidade. O interesse nos núcleos comunitários decorre de seu interesse na idéia da Unidade de Vizinhança e seu valor cultural no contexto norte-americano.

Essa dualidade quanto ao “coração da cidade”, lhe permitiu manter a idéia do centro cívico representante dos membros velhos do CIAM – do qual o projeto de Chandigarh de Le Corbusier foi o máximo expoente – e adotar o centro comunitário defendido pelos mais novos, sobretudo, pelo grupo inglês. No Plano Piloto de Havana se expressa claramente essa posição que se alimenta dos dois lados da discussão. A validade dos centros cívicos como “quinta função” se expressa na definição de um sistema de centros cívicos articulados através de um plano de enlace, que seriam outro elemento chave na estratégia de recentralização, atuando como centros de gravidade do seu entorno e da cidade como um todo. Por outro lado, a proposta dos centros comunitários está presente no que se define como “núcleo de setor” que seria um sistema de centros comunitários associados ao sistema de parques verdes lineais que permeia a cidade, que atuaria como centro de gravidade das vizinhanças do setor.

Como se explicitou no Capítulo 1, as divergências quanto ao entendimento do que seria o “habitat”, como outra das linhas de debate que caracterizaram as discussões da última fase dos CIAM, levou a um questionamento da quadra como unidade de associação favorável ao estabelecimento de uma rede de relações humanas, em favor da rua, entendida dentro da nova concepção por escalas como segunda escala da vida humana, depois da casa e antes do bairro. No discurso teórico da Ekistics está presente uma crítica à quadra como módulo de desenho, e uma defesa da idéia de “setor urbano” como ferramenta de desenho que permitiria substituir a quadra pelo “setor comunitário” no desenho do “habitat”. No Plano para o Estado da Guanabara essa postura teórica se reflete no estudo de “setores típicos” de Copacabana e do Mangue entendidas como duas comunidades urbanas com problemas específicos e diferentes. A defesa da rua se manifesta nas formulações para estas comunidades, na proposta de criar uma rede de vias de pedestres – elevadas e integrando os miolos das quadras no caso de Copacabana –, que permitiria separar os fluxos de veículos dos fluxos de pedestres, favorecendo a intensificação dos usos e funções locais que respondem às necessidades dos habitantes dessas comunidades. Por outro lado, a defesa da rua também se evidencia nas propostas de reforma e remoção das favelas, onde o padrão rua / casa – incluindo a rua sinuosa que acompanha as pendentes dos morros – é assumido na maior parte das propostas de novos conjuntos

habitacionais, frente ao modelo de quadras com edifícios de apartamentos, reservado apenas para poucos casos em que as pendentes dos morros impossibilitariam uma densidade de ocupação adequada e viável.

A discussão a respeito da quadra ou da rua como unidade de associação e de desenho se manifesta no Plano Piloto de Havana também através da dualidade. Ou seja, tanto a quadra CIAM como a preservação da rua tradicional estão presentes na proposta, evidenciando que Sert também se alimentava dos dois lados da discussão nesse aspecto. Porém, é possível constatar que a solução da quadra ainda aparece como solução mais desejada, o que demonstra um maior arraigo com relação ao CIAM. A rua tradicional com arcadas foi incorporada particularmente nas propostas para a modernização de Havana Velha e para o desenho do bairro residencial Quinta Palatino. Porém, a proposta com relação à rua se limita a sua “preservação” – que na realidade era uma “falsa” adaptação da rua tradicional – naqueles setores mais tradicionais da cidade, ao tempo em que, nas novas “propostas” é a quadra a solução adotada como nesses dois setores urbanos, tanto para a função residencial, quanto para usos comerciais, de serviços e mistos.

A questão dos valores culturais e o questionamento da validade dos valores funcionais como aspectos universais da arquitetura e do urbanismo vieram atreladas às discussões a respeito do espaço urbano como gerador de relações humanas, da identidade de cada lugar, assim

como a respeito da cidade existente, das antigas formas urbanas. Como se analisou no Capítulo 4, embora o fundamento em valores funcionais se associe na concepção por escalas da grelha ekística, no Plano Doxiadis estão presentes alguns elementos que evidenciam uma preocupação com a incorporação dos valores culturais da sociedade estudada. Isto se evidencia basicamente na recomendação de Doxiadis, na necessidade de criar praças públicas e espaços urbanos dentro de cada comunidade onde as pessoas pudessem reunir-se e interagir – playground, áreas de idosos, de jogos, espaços verdes. Também esta presente na recomendação de realizar estudos mais aprofundados e experimentações sobre métodos, materiais e tradições construtivas locais e sua relação com as características climáticas, visando sobretudo, a construção de habitações populares e a solução do problema habitacional da cidade. Mas, nesse ponto, a diferença dos anteriores, o Plano se limita apenas a indicar essas necessidades através de recomendações recorrentes, deixando essa tarefa como sugestão para o pessoal técnico do Estado. Desse modo, apesar de que se evidencia uma preocupação com os valores culturais, estes são considerados apenas como recomendações sem tanta incidência na solução final.

Já o *urban design* proposto por Sert, se auto-intitulava como uma nova disciplina harmonizadora do conjunto que se diferenciaria do CIAM por sua crença nas cidades e na recuperação dos valores humanos e culturais, ou seja, pela ênfase não apenas nas funções, mas na forma

urbana, no espaço público e na retomada dos elementos artísticos. Daí que no Plano Piloto de Havana, Sert aprofundou em detalhes a solução do desenho urbano dos centros cívicos, incorporando os conjuntos existentes de modo isolado num desenho integrado, onde o sistema de parques verdes e a valorização da paisagem e dos aspectos artísticos peculiares da cidade são hierarquizados. Sobretudo, no desenho da Praça Cívica, onde se integram no desenho o conjunto do *Castillo del Príncipe*, do Jardim Botânico e da Universidade através de uma unidade de desenho e de uma forma urbana onde a relação entre os edifícios e o espaço aberto é o ingrediente principal.

No entanto, Sert não valorizou os centros já existentes em alguns bairros, como Marianao ou El Cerro. Nesse sentido, foi mais direto o estudo de Doxiadis sobre Copacabana e sua proposta de adaptação a uma nova estrutura funcional. Sert, não assumiu nenhum bairro de Havana para transformá-lo, o único que considerou, o de Havana Velha, o fez para destruí-lo. No desenho dos conjuntos da *Avenida del Malecón* e de Havana Velha, a sensibilidade mediterrânea de Sert se ofuscou ante as pressões dos interesses dos grandes bancos que iriam ocupar a zona bancária em Havana Velha e os cassinos da ilha artificial frente ao Malecón. O paredão de edifícios altos que daria uma nova fachada à porção mais antiga do Malecón destruiria o caráter histórico da famosa avenida de Havana, deformando radicalmente a imagem do canal de entrada da Bahia, vigiado até então pelas fortalezas e pela

massa de edificações colonial. Apesar disso, a busca por incorporar as questões culturais, ecológicas e climáticas – aspectos que foi característico da obra do *Town Planning* na América Latina –, se manifesta no cuidado com os jardins do Palácio Presidencial, assim como na reinterpretação da Palma Real, símbolo nacional de Cuba, que inspira as colunas que sustenta a fina placa da cobertura do palácio presidencial.

A presença dos aspectos que caracterizaram as “discussões transgressoras” da última fase dos CIAM, nas posições teórico-conceituais de C.A. Doxiadis e J.L. Sert permite identificar a *Ekistics* e o *Urban Design* como “direções pós-CIAM”. Por outro lado, através da análise dos Planos desenvolvidos para o Estado da Guanabara e Havana, respectivamente, comprovamos a presença nessas formulações urbanísticas de elementos dessas discussões, embora de modos diferentes, que permitem associar esses planos com as novas direções defendidas por seus autores no momento da elaboração.

Urbanismo oficial e planejamento: contratação de especialistas estrangeiros e as políticas públicas anti-crise

Entender a decisão da contratação, como parte das políticas públicas, de especialistas estrangeiros europeus – J.L.Sert, espanhol e C.A.Doxiadis, grego – num contexto de progressivo deslocamento do referencial

cultural da Europa para os Estados Unidos, foi outra linha de discussão que nos propusemos analisar neste trabalho. Nesse sentido, o estudo realizado permitiu verificar a hipótese colocada de que a contratação desses especialistas se explicita considerando dois aspectos fundamentais. Primeiramente, que o CIAM já não atuava mais como um corpo doutrinário de origem europeu no contexto do segundo pós-guerra, devido aos deslocamentos ocorridos dentro do próprio corpo dos CIAM na década de 1950, pelo esforço em estabelecer-se nos Estados Unidos. Isto se deveu, como foi explicitado no Capítulo 1, tanto à mudança da sede dos CIAM para os Estados Unidos – resultado do traslado para esse país de vários de seus principais membros fundadores –, como à necessidade de dar uma resposta às cidades dos anos 1950, marcadas pelos processos de suburbanização e expansão descontrolada, fundamentalmente as norte-americanas. Estes aspectos fizeram com que os especialistas CIAM incorporassem novas questões nos debates dos CIAM e abandonassem progressivamente o ar de “vanguardas”, para se assumirem como especialistas internacionais num modelo de planejamento urbano. Além disso, Sert e Doxiadis já não atuavam mais como especialistas europeus. Sert era agora um membro de uma firma nova-iorquina – o *Town Planning Associates* – e, além disso, como presidente dos CIAM desde os Estados Unidos e decano da Harvard Graduate School of Design, atuava mais como especialista norte-americano que como europeu. Doxiadis, por seu lado,

era o líder de um escritório sediado em Grécia, porém a quantidade de projetos realizados no mundo todo, inclusive em várias cidades da Europa e dos Estados Unidos; e as consultorias e estudos realizados a pedido das Nações Unidas, faziam dele um especialista mais internacional do que europeu.

Em segundo lugar, há que considerar que as bandeiras defendidas por estes especialistas internacionais, particularmente a “estatização” do planejamento e a articulação dessa estratégia nas políticas públicas para promover o desenvolvimento dos países, se mostrava consoante com o modelo de progresso do capitalismo moderno, do qual os Estados Unidos era o principal expoente, sobretudo, no segundo pós-guerra, quando aquele país se consolidou como potência hegemônica não apenas econômica e culturalmente, mas sobretudo militarmente.

Nesse sentido, consideramos que é possível argumentar que a contratação desses especialistas estrangeiros para a elaboração de planos urbanísticos públicos pode ser considerada como exemplos de um momento da história arquitetônica e urbanística de América Latina marcada pelo progressivo deslocamento do referencial cultural para os Estados Unidos.

Nos anos 1950 e 1960, a representação da modernidade e do desenvolvimento norte-americanos foi um referencial fundamental para América Latina, e a assimilação desse referencial nas políticas públicas

foi também uma estratégia para a obtenção de ajudas e empréstimos financeiros de instituições daquele país – sempre através de mecanismos que visavam a hegemonia política, econômica e cultural dos Estados Unidos na região. Nessa conjuntura, a elaboração de planos urbanísticos de larga escala pode ser entendida como parte de políticas ou estratégias anti-crisis através das quais os políticos que protagonizaram ditas iniciativas conseguiram converter em oportunidade e em moeda eleitoral uma situação de crise.

A contratação do Plano Doxiadis no governo de Carlos Lacerda deve ser compreendida dentro de uma conjuntura na qual se conjugaram uma série de problemas ou “situações crise” que foram revertidas para definir a oportunidade única que tocou a Lacerda de deixar sua marca indelével na história da cidade e de construir uma imagem local e nacional para o político que aspirava à presidência.

Em termos políticos, três aspectos da difícil conjuntura do período entre 1960 e 1965 merecem destaque. Em primeiro lugar, por ter sido eleito governador nas eleições de 1960 – primeiro sufrágio em que os cariocas tiveram o direito de escolher de modo direto o governador da cidade –, Lacerda ganhava a oportunidade única de confirmar sua fama de eleito do povo, e de construir a imagem do “Lacerda administrador”, no espaço eleitoral do antigo Distrito Federal, de grande peso na cena nacional; que seria o trampolim que lhe daria a relevância nacional para lançar-se candidato nas eleições presidenciais para o período 1965-70.

Em segundo lugar, o precedente da construção de Brasília por Juscelino Kubiteschek – que em março de 1964 foi eleito candidato à corrida presidencial pelo PSD buscando uma reeleição – e da “crise da legalidade” que coincidiu com a inauguração da Novacap; também se apresentava como uma oportunidade, na medida em que, Lacerda como governador e representante antigetulista e social-democrata anti-esquerda – num momento em que o “fantasma do comunismo” assombra América Latina após 1959 com a Revolução Cubana –, ganhava a oportunidade de apresentar, através do Plano Doxiadis, uma alternativa diferente à dispendiosa e onerosa Brasília, em que se privilegiassem as estratégias de desenvolvimento econômico e social e não a questão formal e arquitetônica.

Em terceiro lugar, a transição da cidade do Rio de Janeiro para o Estado da Guanabara identifica o início de um segundo momento na história da inserção do Rio de Janeiro no quadro federativo nacional, no qual Lacerda ganhava a oportunidade de governar num cenário político com menor interferências e com a autonomia que lhe permitiria reconstruir a “capitalidade” do Rio de Janeiro, tornando-se o “reinventor da Belacap”, o “construtor da Guanabara” na memória e representações dos cariocas.

Em termos econômicos, a incerteza colocada pela necessidade de erguer a viabilidade do Estado da Guanabara enquanto novo estado da federação significava a oportunidade de Lacerda edificar sua imagem

como administrador. No contexto de estagnação econômica e inflação que se iniciou em 1963, e ante o declínio da produção industrial e de evasão de indústrias para o território fluminense, os esforços em criar as bases para a viabilidade da Guanabara ofereciam a oportunidade de edificar a imagem do “Lacerda construtor”, oposta aquela do “Lacerda demolidor”, através da criação de uma burocracia moderna que traziam novo fôlego na reconstrução do Estado frente às tendências de esvaziamento que vinha experimentando nos últimos anos.

Na esfera cultural, a perda do status de capital após a transferência para Brasília das funções governamentais e administrativas, colocava o desafio de reinventar as representações da “capitalidade” do Rio de Janeiro. Nesse contexto, em que a cidade chegava a seus quatrocentos anos, a elaboração do Plano Doxiadis propunha investir na capitalidade simbólica do Rio através da recuperação da malha urbana, assim como no incentivo à vida cultural e social, a essa função civilizadora que fazia do Rio o “foco de irradiação de modernidade” do país.

Em termos urbanos, as representações negativas vinculadas aos problemas sociais e urbanos do Rio de Janeiro dos anos 1950 acentuaram o debate em torno da questão da capitalidade e da necessidade de resgatar a Belacap. Nessa conjuntura, a elaboração de um plano de reorganização urbanística e de desenvolvimento urbano-regional, estava de acordo com a principal bandeira de Lacerda na campanha ao governo do Estado, e foi o último apelo político para

construir uma imagem que reforçaria seu lado construtivo, e não aquele destrutivo, tendo em vistas as eleições presidenciais de 1965.

No caso de Havana, a elaboração do Plano Piloto do TPA também coincide com um momento convulso política e socialmente, no qual o plano se apresenta como política anti-crise que permitiria reverter a situação a favor do político de turno. Como demonstrou-se no Capítulo 5, em termos político-sociais, tratou-se de um momento em que o então Presidente de Cuba, Fulgencio Batista, aproveitou a convulsão política caracterizada pela reação popular contra a corrupção imperante na “falsa” democracia cubana, e o apoio a uma saída revolucionária, para apresentar-se como aquele administrador que propunha controlar as revoltas e investir na melhora dos serviços e da vida dos havaneses. Batista também aproveitava a oportunidade de que apenas uns meses antes os líderes de um dos grupos mais ativos dos movimentos revolucionários – aquele liderado por Fidel – tinha saído da ilha como resultado da anistia e posterior exílio; o que se apresentava como uma oportunidade que resultou falsa, como se evidenciou com o desenvolvimento da luta armada de Fidel Castro, que tomou o poder em janeiro de 1959.

Em termos econômicos, apesar de que coincide com um momento de prosperidade econômica na política nacional, o plano representava a oportunidade de articular os interesses dos grupos privados que movimentavam os negócios ligados à propriedade da terra urbana, ao

turismo internacional e aos jogos e cassinos, com os interesses do governo, que buscava ganhar sua parcela do bolo nos negócios turvos da “Pompéia perversa do Caribe”, através da criação de mecanismos públicos que respondessem aos interesses desses grupos interessados no desenvolvimento urbano da capital.

Em termos culturais e urbanísticos, o rápido processo de modernização que vinha se experimentando em Havana desde finais do século XIX e o movimento planejador iniciado desde finais dos anos 1920 e fortalecido através das obras públicas dos governos do final dos anos 1940. Criava-se uma oportunidade única para o governo de Batista nos anos 1950, na medida em que, a iniciativa de elaborar um plano diretor e da criação de um órgão público dedicado a essas funções satisfazia os interesses dos grupos profissionais e permitia ao governo institucionalizar seus interesses no desenvolvimento da capital.

Principais contribuições dos Planos Doxiadis e Sert para uma Guanabara e Havana que não foram

Apesar dos cinquenta anos que nos separam da publicação do Plano Piloto de Havana do *Town Plannign Associates*, e dos quarenta e três anos que se passaram da entrega do Plano de Desenvolvimento Urbanos da Guanabara do *Doxiadis Associates*, é válido ainda destacar

o que consideramos como as principais contribuições ou aspectos positivos dessas formulações urbanísticas de larga escala.

O Plano Doxiadis tem sido considerado como utópico devido, em grande parte, à escala exagerada das projeções estatísticas realizadas. Este aspecto, entretanto, no invalida sua contribuição ao urbanismo carioca considerando que no mesmo Plano se sublinha a importância da realização de atualizações dessas projeções cada 5 ou 10 anos, considerando que os dados de um momento de pico – como foi o caso do Rio de Janeiro dos anos 1950 –, podiam resultar em projeções irreais. Portanto, consideramos que é importante resgatar as contribuições dessa importante formulação urbanística para o Rio de Janeiro. Para além da contribuição que representam os estudos demográficos, econômicos e urbanísticos em sentido geral, que ainda são fonte de consulta, dentre os aspectos mais importantes e positivos urbanisticamente de sua proposta podem citar-se:

1. A proposta de criação de infra-estruturas – viária, de serviços públicos – que iria permitir o crescimento econômico da cidade.
2. A elaboração de um programa especial para habitação popular, que permitiria substituir as favelas eliminadas nas áreas centrais da cidade.
3. A concentração das propostas em “programas setoriais” nas várias escalas de trabalho, para viabilizar a gestão do plano.

4. A proposta do desenvolvimento industrial no eixo Rio-São Paulo que puxaria o desenvolvimento para o oeste do Rio, ao longo de eixos de expansão, o que permitiria um adequado e contínuo crescimento da cidade.
5. O reconhecimento da importância do C.B.D. do Rio de Janeiro como foco gerador da região, promovendo sua expansão ao longo de eixos onde se localizariam funções centrais que seriam espinhas dorsais do desenvolvimento urbano e, ao mesmo tempo, aumentariam a influência da cidade na região e no país.
6. A proposta de descentralização e redistribuição balanceada das funções dentro da Guanabara para solucionar a excessiva concentração no centro da cidade e o congestionamento viário.
7. O plano e programa para a construção de artérias de alta velocidade que facilitaria a redistribuição do trânsito do sistema de artérias radiais a uma grade mais balanceada e favoreceria o desenvolvimento balanceado das áreas urbanas dentro do Estado.
8. A articulação e integração dos principais componentes dos sistemas de transporte de massas modernos não apenas na escala urbana, mas na escala metropolitana e regional.
9. A definição de uma rede hierárquica de comunidades auto-suficientes e interdependentes, servidas pela malha viária e abrigando empregos, comércio, recreação, serviços de saúde e educacionais, que diminuiria a excessiva centralização da cidade e fomentaria o “sentido de lugar” dessas comunidades.
10. A proposta de um novo C.B.D. em Santa Cruz, na porção oeste do Estado da Guanabara, atrelado a uma nova universidade, porto, aeroporto e a zona industrial, que funcionariam como uma âncora puxando o desenvolvimento para o oeste do Estado.
11. O favorecimento da proximidade entre as áreas residenciais e as fontes de emprego para reduzir a distância residência/emprego.
12. A indicação de baixas densidades de ocupação nas áreas a longo do litoral sul e arredor das Lagoas de Jacarepaguá e Marapendi.
13. A proposta de um sistema verde que promovia a valorização do litoral da Bahia da Guanabara, estendendo a par praia – parques da zona sul, para a zona norte da cidade.

Apesar da profundidade do estudo elaborado pelo escritório *Doxiadis Associates* em colaboração com a Comissão Estadual para o Desenvolvimento Urbano da Guanabara (CEDUG), após o fim do mandato de Lacerda (12/1965) e com a instauração do regime militar, as propostas apresentadas tiveram pouca incidência na transformação e reestruturação da cidade do Rio de Janeiro. Tiveram maior visibilidade a posterior implementação de algumas de suas propostas da nova malha de artérias primárias da Guanabara na construção do conjunto de

avenidas, conhecidas como “policromáticas”. Em particular, se fizeram realidade algumas idéias com a construção da Linha Vermelha, com um traçado semelhante à proposta Avenida Guanabara, e da Linha Amarela, fazendo a ligação entre Jacarepaguá e a zona norte do Rio. Porém, é preciso ressaltar que se tratou de implementações incompletas, pois no plano se previa a abertura dessas grandes avenidas dentro de programas mais extensos de renovação urbana dos bairros e comunidades afetadas. Esse cuidado não caracterizou a construção de ditas avenidas, que abriram grandes cicatrizes no tecido urbano, rasgando simplesmente o espaço necessário para inserta-las no tecido de bairros consolidados como São Cristóvão, especialmente no caso da Linha Vermelha. Daí, a situação atual de edifícios a menos de cinco metros da avenida, numa urbanística que Doxiadis não imaginaria.

O Plano Piloto de Havana teve a mesma sorte que o Plano para a Guanabara. Sua publicação em março de 1959 foi posterior à instauração do governo revolucionário, com o qual mudaram as diretrizes do desenvolvimento urbano-rural em Cuba. As críticas posteriores ao Plano assinalaram as principais deficiências do Plano, em particular, o forte impacto que teria a proposta no centro histórico de Havana Velha que ficaria totalmente descaracterizado se tivesse sido implementada a proposta do TPA. Também resultaram negativas as propostas da ilha artificial e da criação de uma nova fachada na *Avenida del Malecón*, solução de fachada que visava ocultar a massa

colonial identificada com a imagem do domínio espanhol do passado. Apesar desses aspectos não tão bem sucedidos da proposta, algumas idéias resultariam positivas para o desenvolvimento de Havana metropolitana:

1. A proposta de integração num plano urbano-regional, dos desenvolvimentos ao leste da Bahia e ao sul da capital, integrando de modo compreensivo e coerente o desenvolvimento de Havana metropolitana.
2. A malha viária de artérias primárias, secundárias e comerciais (V_1 , V_2 , V_3 , V_4 , V_5), que permitiam conectar de modo funcional e hierárquico os fluxos aos distintos bairros da capital, permitindo a conexão dos tecidos urbanos que cresciam de modo tentacular.
3. O sistema de enlace dos centros cívicos propostos que reestruturaria o sistema de centralidades da capital integrando os elementos existentes e ressaltando – a universidade, o *Castillo del Príncipe*, a Praça Cívica –, as potencialidades paisagísticas e atrativos turísticos da capital.
4. A possibilidade da criação de um sistema de núcleos de setor que funcionariam como centros comunitários que atrairiam as principais atividades e funções dos distintos distritos da urbe, oferecendo dessa forma, uma estrutura de serviços semelhante aos bairros dos diferentes grupos sociais da capital.

5. A criação de um sistema de parques lineais, que embora fosse muito difícil de concretizar devido às contradições inerentes à propriedade da terra urbana, representava a possibilidade de introduzir o verde naqueles bairros mais consolidados e menos favorecidos com esses tipos de espaços abertos.

6. A proposta de prolongar o sistema de parques até o litoral que daria lugar a um sistema de espaços recreativos públicos que visava recuperar o caráter público do litoral, privatizado com a urbanização dos bairros de Miramar e daquelas urbanizações litorâneas de alta renda que se apoderaram do litoral oeste da cidade na primeira metade do século XX.

7. A concentração das atividades industriais nos fundos da Bahia e a conexão desse nodo funcional com as principais artérias em direção ao interior do território, que propunha abolir a ocupação de terrenos de interesse paisagístico por esses tipos de usos.

Apesar da presença de várias idéias positivas para o futuro desenvolvimento metropolitano da capital, o Plano teve pouca incidência na malha urbana de Havana. Seus rastros são mais visíveis na ocupação de Havana del Este, particularmente no traçado viário e na idéia de construir edifícios de apartamentos familiares com uma densidade de ocupação média. Também estão presentes alguns elementos do Plano na interconexão dos diversos edifícios que se

congregam entorno da Plaza Cívica. Por último, o traçado viário teve um impacto no futuro da capital, sobretudo, no que diz respeito às vias expressas que fariam a conexão da malha urbana com as estradas nacionais e os anéis que circundariam a metrópole havanesa. Porém, nos três casos, a implementação resultou parcial e fragmentária, não se encontrando na Havana atual nenhum exemplo completo da aplicação do Plano proposto pelo escritório nova-iorquino no final dos anos 1950.

BIBLIOGRAFIA

ARQUIVOS PESQUISADOS

Special Collections, Frances Loeb Library, Harvard Graduate School of Design

- B086a – WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P. (1959). Plan Piloto de La Habana. Directivas Generales. Marco, 1959. (Cópia 285 das 300 editadas). Drawings, Plans and Project-Related Material: Havana Master Plan / Plan Piloto de La Habana / Date(s): 1959 / Quantity: 1 item, 59 pages.
- B086c – Drawings, Plans and Project-Related Material: Havana Master Plan / Plan Piloto de La Habana / Date(s): 1959 / Quantity: 7 items / Dimensions: 12" x 11" / Medium: typescripts / Support: paper. Note: Folder of miscellaneous material, including correspondence and cover sheets, related to TPA's activities in Havana. Includes text of "Notas... por el profesor Sert..." which includes general outline of project.
- B086o – Drawings, Plans and Project-Related Material : Havana Master Plan / Plan Piloto de La Habana / Date(s): 1959 / Quantity: 3 items / Dimensions: 25 cm. x 20 cm. / Medium: b&w / Support: unmounted. Note: Three photographs of models of development related to the Havana Master Plan.
- SA303 – Sert Addendum / Date(s): 1956 / Quantity: 11 items / Medium: typescript / Support: paper. Note: File includes Memorandum from Wiener to Junta Nacional de Planificación, dated January 3 1956, with suggested program. Also includes Table of Contents for Havana Pilot Plan and outline of Plan Piloto.
- SA310 – Sert Addendum / Quantity: 14 items / Medium: typescript / Support: paper. Note: Miscellaneous notes and sketches related to "condicionales" for the Havana Pilot Plan. About built areas and building layouts within blocks.
- SA312 – Sert Addendum / Date(s): 1955-? / Quantity: 10 items / Medium: typescript / Support: paper. Note: File includes correspondence between TPA and the Junta Nacional de Planificación relative to the pilot plan. Folder includes copy of

contract between TPA and the Junta, and letters of extension of the contract's schedule.

- SA313 – Sert Addendum / Date(s): 1958 / Quantity: 13 items / Medium: typescript / Support: paper. Note: File includes correspondence and detailed "work program" for the planning offices of the JNP. Also included is a list of plans produced, and basic directives for the Havana Pilot Plan.
- H026 – Miscellaneous Manuscript Material: [Cuba. National Institute of Planning [Proposed]] / Date(s): 195-? / Quantity: 1 item. Note: Typescript draft (authorship noted in Sert's hand) by Charles Haar. The text is an analysis of the bill proposing the establishment of a national institute of planning in Cuba. Biographical note: Charles M. Haar (1921-) has been a faculty member at the Harvard Law School since 1949; he has also been involved in numerous national and international commissions and activities related to city planning.

Constantinos A. Doxiadis Archives

- DOXIADIS. C.A. (1959). *Ekistics: The Science of Human Settlements*. Atenas: Constantinos A. Doxiadis Archieve. (Reimpressão de artigo apresentado em Setembro de 1959 no *Town and Country Planning Summer School: Southampton*).
- _____. (1959 b). *Ekistics. The Key to Housing in Developing Areas*. Atenas: Constantinos A. Doxiadis Archieve, Junho, 1959. (Artigo para o CIB Congress, Rotterdam, 21-25 Setembro, 1959.)
- _____. (1964). *The Science of Ekistics*. Atenas: Athens Technological Institute e Athens Center for Ekistics, setembro de 1964. (Delos Symposium 1964, Abstract from Chapter C of the book *Ekistics: the Science of Human Settlements*).

_____. (1962). *Ekistics and Regional Science. Ekistics*, v.14, No.84, November 1962, p. 193-200.

LIBROS, ARTIGOS, CARTAS

ÁLVAREZ-TABÍO ALBO, E. (2000). *Invención de La Habana*. Barcelona: Editorial Casiopea.

ABREU, M. de A. (1987). *A evolucao urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, IPP, 2006.

ABREU, M. de P. (1992). “Crise, crescimento e modernização autoritária: 1930-45”. In: ABREU, M. de P. (org.). *A Ordem do Progresso: cem anos de política econômica republicana 1889-1989*. Rio de Janeiro: Campus, (pp. 73-104).

ARGAN, G. C. (1992). *História da arte como história da cidade*. São Paulo, Martins Fontes.

ALMANDOZ, A. (2003). “El urbanismo: teorías, prácticas e historiografía em América Latia. Entrevista a Roberto Segre”. Em: *Revista Ciudad y Territorio*, Vol. XXXV, N° 135, Madrid, pp. 200-208.

_____. (2005). “Revisão da Historiografia Urbana na América Hispânica, 1960 – 2000”. Em: PINHEIRO, Eloisa Petti e GOMES, Marco Aurélio de Filgueiras. *A cidade como História: Os arquitetos e a historiografia da cidade e do urbanismo*. Salvador: EDUFBA – PPG – AU/FAUUFBA, (pp. 117 – 150).

ARANGO, S. e SALCEDO, J. (2001). “Aproximación a un estudio de las influencias en la historiografía”. Bogotá: Universidad de Bogotá, (mimeo) s. n.

ARROYO, N.A. (1957). Carta al Sr. José Luis Sert. Havana, 28 de junho de 1957. Coleção Especial José Luis Sert, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

BANDEIRA, M. (1977). *Poesia Completa e Prosa em um volume*. Rio de Janeiro: Editora Nova Aguilar S.A.

BALLENT, A. (1995). *El diálogo de los antípodas: los CIAM y América Latina. Refundación de lo moderno y nuevo internacionalismo en la posguerra*. Serie Difusión N° 10. Buenos Aires: Secretaria de Investigaciones en Ciencia y Tecnología. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo – Universidad de Buenos Aires, SIN: 0328-2252.

BARDI, P. M. (1984). *Lembranças de Le Corbusier*. Atenas, Itália, Brasil. São Paulo: Nobel.

BARKI, José. *O Risco e a Invenção: Um Estudo sobre as Notações Gráficas de Concepção no Projeto*. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: Proureb, Fau. UFRJ, agosto 2003.

BARONE, A. C. C. (2002). *Team 10: arquitetura como crítica*. São Paulo: Annablume: FAPESP.

BASTLUND, K. (1967). *José Luis Sert. Architecture, city planning, urban design*. Les editions d'Architecture Zurich, Zurich.

BENEVOLO, L. (1960). *Storia dell'architettura moderna*. Bari: Laterza.

BERNARDES, S. (1965). “O Rio de futuro”. *A Manchete*. Edição Especial, N° 678 de 11/4/1965. 44p.

BRAGA, R. (1983). *200 Crônicas Escolhidas*. Rio de Janeiro: Record, 5ª Edição.

BURKE, P. (2000). *Variedades de História Cultural*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

- _____ (2002). *História e teoria social*. São Paulo: UNESP.
- _____ (2005). *O que é história cultural?* Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor (tradução de Sérgio Góes de Paula).
- CABRERA INFANTE, G. (1991). *Tres tristes tigres*. Barcelona: Seix Barral.
- CAMPOS, A. (2000). *Identidade e Diferença no Nascimento da Universidade*. Rio de Janeiro: e-papers.
- CANTOR, N. (1997). *The American Century: Varieties of Culture in Modern Times*. New York: Harper Collins Publisher Inc.
- CARPENTIER, A. (1939). *La Habana vista por un turista*. Série de artigos na revista *Carteles*. Havana: 8 de outubro a 17 de dezembro de 1939.
- _____. (1974). *El recurso del método*. México: Siglo XXI.
- _____. (1997). *La consagración de la primavera*. Barcelona: Plaza & Janés.
- CEDUG – DOXIADIS ASSOCIATES. (1965) *Guanabara. A plan for urban development*. Governo do Estado da Guanabara, Rio de Janeiro.
- CHARTIER, R. (1990). *A história cultural. Entre práticas e representações*. Lisboa: Difel.
- _____ (1997). *The Edge of the Cliff. History, Language and Practice*. Baltimore / London: The Johns Hopkins University Press.
- CHOAY, F. (2002) *O urbanismo: utopias e realidades*. São Paulo: Editora Perspectiva, 2002 (5ª Ed) (1ª Ed 1965).
- CIUCCI, G. (1980). “*Il Mito Movimento Moderno e le vicende dei CIAM*”. Em: *Casabella* 463/464, pp. 28-35.
- COHEN, J-L. (2000). *The Modern Movement and Urban History*. Em: Conference Proceedings Sixth International DOCOMOMO Conference. *The Modern City Facing the Future*. Bahia: EDUFBA, pp. 25-30.
- _____ (2004). *Le Corbusier 1887-1965. El lirismo de la arquitectura en la era mecánica*. Colonia: Taschen, 2004.
- COSTA, L. (1991). “Razões da nova arquitetura”. In: Lucio Costa; *Registro de uma vivência*.
- CODY, J. W. (2002). *Exporting American Architecture, 1870 - 2000*. London and New York: Routledge.
- COYULA, M. (1999). *Influencias cruzadas Cuba/ EE.UU. en el medio construído: ¿carril dos, o autopista en dos sentidos?* In: *Revista AU 2/99*, Havana: *Revista científica del instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría*. (pp. 8-14).
- CURTIS, W.J.R (1987). *Le Corbusier. Ideas y Formas*. Madri: Hermann Blume.
- CURTIS, W.J.R. (2005). *Modern Architecture Since 1900*. Londres: Phaidon Press.
- DIARIO DE LA MARINA. “Junta para crear una Universidad de las Américas.” 18 de julho de 1956. Special Collections, Frances Loeb Library, Harvard Graduate School of Design. Folder Call Number: SA312.
- DICIONÁRIO ELETRÔNICO HOUAISS DA LÍNGUA PORTUGUESA. Versão 1.0, Dezembro 2001
- DOMINGUEZ PÉREZ, M. (2007). *Lacerda na Guanabara: a reconstrução do Rio de Janeiro nos anos 1960*. Rio de Janeiro: Odisséia Editorial.
- DOXIADIS. C.A.. (1965) *Arquitetura em transição*. Coimbra: Arménio Amado. (tradução de Aníbal S.A. Vieira).

- _____. (1968). *Ekistics: Introduction to the science of human settlements*. London: Hutchinson.
- Encyclopedia Britannica Inc. 1994-2002. Versão 2001
- EVENSON, N. (1973). *Two Brazilian Capitals :Architecture and Urbanism in Rio de Janeiro and Brasília*. New Haven : Yale University Press.
- FARIAS FILHO, J. A. (2003). *De L'Urbanisme Moderniste au Project Urbain, practiques urbanistiques à Rio de Janeiro 1945 – 2000*. Université Paris 8, Paris.
- FARIAS FILHO, J. A. (2004). *Ekistics: um projeto de urbanismo mundial esquecido. Considerações sobre a contribuição de Constantinos Doxiadis ao urbanismo brasileiro*. Em: *Anais do XVIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Niterói.
- FERREIRA, A. B. H. (1986). *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, p. 1220.
- FERREIRA, M. de M., GRYSZPAN, M. (1994). “A volta do filho ao lar paterno? A fusão do Rio de Janeiro”. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, 1994, vol, nº 28, (p. 74 –100).
- FRAMPTON, K. (1980). *Modern Architecture: a critical history*. Londres: Thames and Hudson. (Versão em espanhol: *Historia crítica de la arquitectura moderna*. México: Gustavo Gilli).
- FURTADO, C. (1986). *Formação econômica do Brasil*. (1969) São Paulo: Nacional.
- GIEDION, S. (1941). *Space, time and architecture. The growth of a new tradition*. Cambridge: Harvard University Press.
- GIEDION, S. (1952). *The Heart of the City: a summing-up*. In: TYRWHITT, J. SERT, J.L. E ROGERS, E.N. *Heart of the City: towards the humanization of urban life*. New York: Pellegrini and Cudahy.
- GONZÁLEZ, M. (1995). *Sobre los planos, esquemas y planes directores de la ciudad de la Habana. Grupo para o desenvolvimento da capital, Havana*.
- GORELIK, A. (1998). *La grilla y el parque. Espacio público e cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- GREMAUD, A. P., MARQUES DE SAES, F. A. e JÚNIOR, R. T. (1997). *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Editora Atlas S.A.
- GUANABARA (Estado). (1967). *Plano Doxiadis: plano para o desenvolvimento urbano do Estado da Guanabara*. Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral, 3 vol.
- HALL, Peter. (2002) *Cidades do Amanhã. Uma história intelectual do planejamento e projeto urbanos no século XX*. São Paulo: Perspectiva. (1ª Edição: 1988).
- HARVEY, D. (1992). *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Edições Loyola.
- HOUAISS Dicionário Eletrônico da Língua Portuguesa. Versão 1.0, Dezembro 2001.
- HOLSTON, J. (1993). *A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia*. São Paulo: Companhia das Letras.
- INCLÁN, P.M. (1949). *Código de Urbanismo. Carta de Atenas. Carta de Havana*. Havana: Imprenta P. Fernández.
- JENKCS, C. (1973). *Modern Movements in Architecture*. Londres: Doubleday and Penguin Books.

- KRIEGER, A. (2006). "Toward an Urbanistic Frame of Mind". Em: *Harvard Design Magazine No 24*. The origins and evolution of "urban design", 1956-2006. Harvard University Graduate School of Design, Spring/Summer (pp. 4-10).
- LACERDA, C. (1987). Depoimentos. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, (Org. Claudio Lacerda) (3ª Edição).
- LE CORBUSIER. (2000). Urbanismo. São Paulo: Martins Fontes (1ª Ed. em 1925).
- _____ (1930). Précision sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme. Paris: Crès, Collection de L'Esprit Nouveau.
- _____ (1952). Description of the CIAM Grid, Bergamo 1949. In: TYRWHITT, J., SERT, J.L., e ROGERS, E.N. The Heart of the City: towards the humanization of urban life. New York: Pellegrini and Cudahy. (pp. 171-176).
- LE GOFF, J. (1998). "A História Nova". In: LE GOFF, Jacques. CHARTIER, Roger e REVEL, Jacques (dir.) (1998). A história nova. (1978) (4ª edição), São Paulo, Martins Fontes., (tradução:Eduardo Brandão). (2ª tiragem 2001) (pp. 25-64).
- LEME, M. C. da S (2004). A circulação de idéias e modelos na formação do urbanismo em São Paulo, Brasil nas primeiras décadas do século XX. VIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo: Perspectivas contemporâneas da história da cidade e do urbanismo. Niterói, novembro, 2004.
- LEME, M. C. da S. (2004). "The transfer of urban ideas and models of foreign planners shaping the urbanism in São Paulo. Brazil at the beginning of the XX century", (<http://www.planninghistory.org>).
- LEPETIT, B. (2001 a). Os espelhos da cidade: um debate sobre o discurso dos antigos geógrafos. In: LEPETIT, B. Por uma nova história urbana. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo-EDUSP (pp. 265-300).
- _____. (2001 b). A cidade moderna na França. Ensaio de história imediata. In: LEPETIT, B. Por uma nova história urbana. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo-EDUSP (pp. 45-86).
- _____. (2001 c). "A história leva os atores a sério?" Em: B. LEPETIT. Por uma nova história urbana. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo-EDUSP. (pp. 227-244).
- LIERNUR, J. F. (2004). "Vanguardias versus expertos. Reconstrucción europea, expansión norteamericana y emergencia del <<Tercer Mundo>>: para una relectura del debate arquitectónico en la segunda posguerra (una mirada desde América Latina)". In: *Revista de cultura de la arquitectura, la ciudad y el territorio*. No 6, . Buenos Aires: Centro de Estudios de Arquitectura Contemporanea, março, (pp. 18-39).
- LOVEIRA, C. (1984). Generales y doctores. Havana: Letras Cubanas.
- MARTINEZ INCLÁN, P. (1949). Código de urbanismo. Carta de Atenas – Carta de La Habana. Havana: Imprenta P. Fernández.
- _____. (1925). La Habana actual. Estudio de la capital de Cuba desde o ponto de vista da arquitectura de cidades. Havana: Impresiones P. Henández y Cía, 1925.
- MARSHALL, R. (2006). "The Elusiveness of Urban Design. The perpetual Problems of Definition and Role". Em: *Harvard Design Magazine No 24*. The origins and evolution of "urban design", 1956-2006. Harvard University Graduate School of Design, Spring/Summer, (pp. 21-32).
- MELLO JUNIOR, D. (1988). Rio de Janeiro – Planos, Plantas e Aparências. Departamento Geral de Patrimônio Cultural do Município do Rio de Janeiro.

- MERLIN, P. e CHAOY, F. (dir) (1988). *Dictionaire de L'Urbanisme et de L'Aménagement*. Paris: Presses Universitaires de France.
- MINISTÉRIO DE OBRAS PÚBLICAS. (1955). República de Cuba. Oficial. (Contrato entre el Ministério de Obras Públicas de Cuba e o Town Planning Associates), 1º de Julio de 1955. MINISTÉRIO DE OBRAS PÚBLICAS, 1955, p. 1. Special Collections, Frances Loeb Library, Harvard Graduate School of Design. Folder Call Number: SA312.
- MONTOULIEU, E. (1955). "Memorandum". 24 de novembro de 1955. Special Collections, Frances Loeb Library, Harvard Graduate School of Design. Folder Call Number: SA312.
- _____. (1956). s/t. Carta ao Senhor Presidente. 1956, p. 1. Special Collections, Frances Loeb Library, Harvard Graduate School of Design. Folder Call Number: SA312.
- MOTTA, M. S. da. (1993). "Cabeça da nação, teatro do poder: a cidade capital como objeto de investigação histórica". Rio de Janeiro: CPDOC.
- MOTTA, M. S. da. (1994). "De grande capital a mera cidade...":o destino do Distrito Federal após a transferência da capital para Brasília. Rio de Janeiro: CPDOC.
- MOTTA, M. S. da. (1997). O Rio de Janeiro continua sendo: de cidade-capital a estado da Guanabara. Niterói: ICHF-UFF. (Tese de Doutorado).
- MOTTA, M. S. da. (2000). Saudades da Guanabara: o campo político da cidade do Rio de Janeiro (1960-75). Rio de Janeiro: Editora FGV.
- MOTTA, M. S. da. (2000 (b)). O Rio de Janeiro continua sendo? Rio de Janeiro: CPDOC, 14f..
- MOTTA, M. S. da. (2001). "O lugar da cidade do Rio de Janeiro na federação brasileira: uma questão em três momentos". Rio de Janeiro: CPDOC.
- MOTTA, M. S. da. (2005). "Carlos Lacerda: de demolidor de presidentes a construtor do estado". *Nossa História*: Rio de Janeiro, nº 19, maio, pp. 22-25.
- MUMFORD, E. (2000). *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960*. Massachusetts: The MIT Press.
- MUMFORD, E. (2006) "The emergence of Urban Design in the Breakup pf CIAM". In: *Harvard Design Magazine. No 24*. The origins and evolution of "urban design", 1956-2006. Harvard University Graduate School of Design, Spring/Summer, (pp. 10-20).
- MUMFORD, L., (1940). Lewis Mumford to Sert. December 28.
- MUMFORD, L. (1967). *The Myth of the Machine: the pentagon of power*. (Vol.2) New York: Harcourt Brace Jovanovich Inc.
- NOBRE, A. L. de S. (2008). Fios cortantes: projeto e produto, arquitetura e design no Rio de Janeiro (1950-70). Tese de Doutorado. Departamento de História. Programa de Pós-Graduação em História Social da Cultura. Centro de Ciências Sociais. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Abril 2008.
- PECHMAN, R. M. (1992). "Um olhar sobre a cidade: estudo da imagem e do imaginário do rio de Janeiro na formação da modernidade". In: FERNANDES, Ana e GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras (orgs). *Cidade&História*. Salvador: UFBA / Faculdade de Arquitetura, ANPUR, (pp. 33-43).
- PÉREZ OYARZÚN, F. (1991). *Le Corbusier y Sudamérica. Viajes y Proyectos*. Santiago de Chile: Ediciones Arquitectura de la Escuela de Arquitectura, Pontificia universidad Católica de Chile.
- PEREIRA DA SILVA, M. C., RODRIGUES DOS SANTOS, C. e CALDEIRAS DA SILVA, V. (1987). *Le Corbusier e o Brasil*. São Paulo: Tessela/Projeto.

- PESAVENTO, S. J. (1995). “Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano”, em *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, vol. 8, nº 16, pp. 279-290 [versão obtida em www.cpdoc.fgv.br].
- PEVSNER, N. (1936). *Pioneers of modern movement from William Morris to Walter Gropius*.
- QUEIROZ RIBEIRO, L. C. de. Transferência, empréstimos e traduções na formação do urbanismo no Brasil. In: QUEIROZ RIBEIRO, L. C. e PECHMAN, R. (orgs.). *Cidade Povo e nação: gênese do urbanismo moderno*. 1996. (pp. 15-22).
- RAMA, A. (1985) “La ciudad letrada”. Em: Richard MORSE e Jorge Enrique HARDOY. *Cultura urbana latinoamericana*. CLACSO – Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Buenos Aires, (pp. 11-37).
- REZENDE, V. (1982). *Planejamento urbano e ideologia – quatro planos para a cidade do Rio de Janeiro*. Civilização Brasileira, Rio de Janeiro.
- RIBEIRO, L. C. de Q. (1996). “Da cidade à nação: gênese e evolução do urbanismo no Brasil”, em: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz e PECHMAN, Roberto. *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, (pp. 53-80).
- ROCHE, D. (2001). debate em: LEPETIT, Bernard. “Os espelhos da cidade: um debate sobre o discurso dos antigos geógrafos.” Em: LEPETIT, Bernard. *Por uma nova história urbana*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo-EDUSP. (pp. 265-300).
- RODRÍGUEZ SOSA, M. (2003). *Rio de Janeiro de Agache e Havana de Forestier: a Escola Francesa de Urbanismo nos centros urbanos latino-americanos*. PROURB/FAU/UFRJ, Dissertação de Mestrado.
- _____. (2006). *O Rio de Janeiro de Agache e a Havana de Forestier: Representações da “grande cidade”, entre a academia e o modernismo*. São Paulo: IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Universidade de São Paulo (USP), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 4 a 6 Setembro.
- _____. e SEGRE, R. (2006). *O Plano de Alfred Agache para o Rio de Janeiro: Diálogos com a Escola Francesa de Urbanismo no final dos anos 1920*. Florianópolis: Seminário Internacional “Planejamento Urbano no Brasil e na Europa: um diálogo ainda possível?”. Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) – Programa de Pós-graduação em Geografia. Florianópolis, 23 a 26 de Outubro de 2006.
- _____. (2006). “Entrevista ao Prof. Milton Feferman”. Rio de Janeiro, 16 de Maio de 2006
- ROMERO, J.L. (1976). *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. México: Siglo Veintiuno Editores.
- RONCAYOLO, M. (1990). *Villes et ses territoires*. Paris, Gallimar.
- _____. (2001). Debate em: LEPETIT, Bernard. “Os espelhos da cidade: um debate sobre o discurso dos antigos geógrafos”, em: B. LEPETIT. *Por uma nova história urbana*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo-EDUSP, 2001. (pp. 265-300).
- ROVIRA, J. M. (editor) (2005). *SERT 1928-1979: Complete Work. Half a Century of Architecture*. Barcelona. Fundacio Juan Miro.
- SANTOS, B. de S. (2001). *Para um novo senso comum: a ciência, o direito e a política na transição paradigmática*. Vol. 1. *A crítica da razão indolente: contra o desperdício da experiência*. (3ª edição). São Paulo: Cortez.

- SEELYE STEVENSON VALUE & KNECHT. (1958). Preliminary Review of Proposed Development Area Adjacent to New Havana, Cuba, Harbor Tunnel. Nova Iorque, 21 de Abril de 1958. Coleção Especial José Luis Sert, Frances Loeb Library, Harvard Design School.
- SEGRE, R., SCARPACI, J., COYULA, M. (2002). Havana: Two faces of the Antillean Metropolis. Chapel Hill e Londres: The University of North Carolina Press.
- SEGRE, R. (1981). Las estructuras ambientales de América Latina. Siglo XXI Editores, México DF.
- _____. (1988) Arquitectura y Urbanismo Modernos. Capitalismo y Socialismo. Editorial Arte y Literatura, Havana.
- _____. (1990). Lectura crítica del entorno cubano. Editorial Letras Cubanas, La Habana.
- _____. (1995). “La Habana de Sert: CIAM, ron y chachachá”. In: *DANA* (Documentos de Arquitectura Nacional y Americana), N° 37 / 38, Instituto Argentino de Investigaciones de la Historia de la Arquitectura y del Urbanismo, Buenos Aires, (pp. 120-124).
- _____. (1996). “La Habana del siglo XX: espacio dilatado y tiempo contraído”. In: *Ciudad e Territorios*, Vol. XXVIII, N° 110, invierno 1996, Madrid, (pp. 713 – 719).
- _____. (2003). “Pedro Martínez Inclán (1883-1957): primer urbanista cubano”. In: *Revista DANA 41/42*, Buenos Aires: Instituto Argentino de Investigaciones de Historia de la Arquitectura y Del Urbanismo, (pp. 67-77).
- _____. (2006). “Le Corbusier: los viajes al Nuevo Mundo. Cuerpo, naturaleza y abstracción”. Em: Revista Eletrônica ZIRMA. Desarrollos urbanos y ambiente sostenible. Buenos Aires: Año 5, No. 46, Agosto.
- _____. (2008). "Un *ménage à trois* urbanístico: José Luis Sert en La Habana". In: Miradas cruzadas, intercambios entre Latinoamérica y España en la Arquitectura española del siglo XX. Pamplona: Actas del Congreso Internacional, 13/14 de marzo 2008. (pp. 9-26).
- SERT, J. L. e CIAM. (1942). Can Our Cities Survive? An ABC of urban problems, their analysis, their solutions. Cambridge: The Harvard University Press.
- SERT, J. L. (1952). Centres of Community Life. In: TYRWHITT, J., SERT, J.L., e ROGERS, E.N. (1952). The Heart of the City: towards the humanization of urban life. New York: Pellegrini and Cudahy.
- _____. (1956). “Urban Design”: *Extracts from the 1956 First Urban Design Conference at the GSD*. Em: *Harvard Design Magazine*. No 24. The origins and evolution of “urban design”, 1956-2006. Harvard University Graduate School of Design, Spring/Summer 2006, (pp. 5-9).
- _____. (1956(b)). Carta a Miss Rita Gutiérrez, 15 de Mayo de 1956. Special Collections, Frances Loeb Library, Harvard Graduate School of Design. Folder Call Number: SA312.
- _____. (1957). “Havana Pilot Plan. Basic Directives”. 27 de Junho de 1957. Special Collections, Frances Loeb Library, Harvard Graduate School of Design. Folder Call Number: SA303.
- _____. (1958). Work Program for the Planning Office of the Junta Nacional de Planificación. Em: Carta a Don Vicente Salles Ing. 23 de Abril de 1958. Special

- Collections, Frances Loeb Library, Harvard Graduate School of Design. Folder Call Number: SA313.
- SOIHET, R. (2003). “Introdução”, em ABREU, Martha e SOIHET, Rachel (orgs.). Ensino de História: conceitos, temáticas e metodologias. Rio de Janeiro: Casa da Palavra (pp.11-21)
- TAVARES, M. da C. (1972). Da substituição de importações ao capitalismo financeiro. Rio de Janeiro: Zahar.
- TAVARES, M. da C. (1986). Acumulação de capital e industrialização no Brasil. Campinas: Unicamp.
- THOMAS, H. (1998). Cuba or the Pursuit of Freedom. Nova Iorque: Da Capo Press.
- TOURNIKIOTIS, P. (2000). *Ancient and modern cities in the work of Constantinos Doxiadis*. Em: Sixth International DOCOMOMO Conference. The Modern City Facing the Future. Conference Proceedings. Brasília: Septeber, (pp. 97-112).
- TSIOMIS, Y. (Edit.) (1998). Le Corbusier. Rio de Janeiro 1929-1936. Rio de Janeiro: Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.
- TYRWHITT, J., SERT, J.L., e ROGERS, E.N. (1952). The Heart of the City: towards the humanization of urban life. New York: Pellegrini and Cudahy.
- TZONIS, A. (2001). Le Corbusier. La poética della machina e della metáfora. Nova York: Rizzoli.
- VAINFAS, R. (1997). “História das mentalidades e história cultural”. Em: CARDOSO C. Flamarion e VAINFAS, R. Domínios da História. Ensaios de Teoria e metodologia. Rio de Janeiro: Campus, (Cap. 5), pp. 127-162.
- VAN DER WOULD, A. (1983). International, CIAM, Housing and Town Planning. Delft: Rijksmuseum, Kröller-Müller, Otterlo, Delft UP.
- VAZ, H. (1991). “Religião e Modernidade Filosófica” *Síntese Nova Fase*. VELLOSO, M. P. (2004). A cultura das ruas no Rio de Janeiro (1900-1930). Mediações, linguagens e espaço. Rio de Janeiro: Edições Casa Rui Barbosa.
- VELLOSO, M. P. (2004). A cultura das ruas no Rio de Janeiro (1900-1930). Mediações, linguagens e espaço. Rio de Janeiro: Edições Casa Rui Barbosa.
- VOUVELLE, M. (1998). “A história e a longa duração”, em: J. LE GOFF, R. CHARTIER, J. REVEL. A história nova. (1978) (4ª edição), São Paulo, Martins Fontes.
- WAGNER, O. (1896). Moderne Architektur. 1896. Versão inglesa com introdução e tradução de Harry Francis Mallgrave. Modern Architecture, A Guidebook for His Students to This Field of Art (1896), Getty Center for the History of Art and the Humanities.
- WANSBOROUGH, M. e MAGGEAN, A. (2000). The Role of Urban Design in Cultural Regeneration. In: *Journal of Urban Design*, Vol. 5, Nº 2, p. 181-197.
- WIENER, P.L., “Memorandum”. 03 de Janeiro de 1956, p. 2. Special Collections, Frances Loeb Library, Harvard Graduate School of Design. Folder Call Number: SA303.
- WIENER, P.L., SERT, J.L. e SCHULZ, P. (1959). Plan Piloto de la Habana. Directivas Generales. 1959. Special Collections, Frances Loeb Library, Harvard Graduate School of Design. Folder Call Number: B086c.

A N E X O S

TABELA 1.1. – ARQUITETOS LATINO-AMERICANOS NOS CIAM		
Data	Personagem	Detalhes
1929	Le Corbusier	Primeira visita o Rio em viagem ao Brasil, Argentina e Uruguay
1929	Gregori I. Warchavchik (1896-1972), (SP)	Indicado por Le Corbusier como representante do CIAM Brasileiro
1935	Wladimiro Acosta (Argentina)	Com o apóio de Neutra, escreveu a Giedion propondo a formação de um grupo argentino e informando sobre a organização do grupo com a integração de outras figuras interessadas nos CIAM.
1936	Le Corbusier	Segunda visita ao Rio como assessor do projeto do MES, atual MEC
1937	Lucio Costa	Aceito como delegado do Brasil. Na publicação que resultou do CIAM 5 (1937) aparecem pela primeira vez Warchavchik e Lúcio Costa do Brasil.
1939	Juan Kurchan e Jorge Ferrari Hardoy (Argentina)	Formação do Grupo Austral, núcleo argentino dos CIAM
1941	Grupo ATEC (Cuba)	O grupo ATEC, fundado em 1941, foi presidido por Eduardo Montoulieu e contava com a participação de Eugenio Batista, Miguel Gastón, Nicolás Arroyo, Gabriela Menéndez, Manuel de Tapia Ruano, Beatriz Masó, Rita Gutierrez e outros.
1944	Niemeyer	Convite de <i>Poswar Planning</i> . Giedion a Niemeyer para a formação do CIAM Brasil dentro do <i>CIAM Chapter for Relief and Postward Planning</i>

1945	Grupo CIAM Brasil	Constituição oficial do grupo CIAM Brasil. Presidente: Oscar Niemeyer Soares; Vice-presidente: Alcides Rocha Miranda; Secretário-Tesoureiro: José Theodulo da Silva; Conselho Diretor: Affonso E. Reidy, Álvaro Vital Brazil, Aníbal Melo Pinto, Carlos Leão, Carlos Ferreira, Fernando Saturnino de Brito, Helio Uchôa Cavalcanti, Hermínio Andrade Silva, Henrique Mindlin, João Cavalcanti Bastos Melo, Jorge Machado Moreira, Jorge Ferreira, José Souza Reis, Lucio Costa, Marcelo Roberto, Milton Roberto, Paulo Camargo e Almeida.
1945	Town Planning Associates (Sert-Wiener – Schultz)	Plano da Cidade dos Motores
1945	Emilio Junco (Cuba), Acosta (Argentina), Germán Rodríguez (Chile), Amos Salvador (Venezuela) e Warchavchik (Brasil)	Extensão do convite que Giedion fez a Niemeyer em 1944 aos grupos cubanos, argentino, chileno, venezuelano para a formação de núcleos CIAM dentro do <i>CIAM Chapter for Relief and Postward Planning</i>
1947	Jorge Gaitán (Colombia)	Formação do grupo CIAM Colômbia quando Le Corbusier, junto a Sert e Wiener começaram a desenvolver o Plano Diretor de Bogotá
1947	Eugenio Batista e Nicolás Arroyo (Cuba) e Jorge Ferrari Hardoy e Jorge Vivanco (Argentina)	CIAM 6: Assistem ao congresso de Bridgewater onde se registra pela primeira vez a participação de latino-americanos reconhecidos oficialmente pelos CIAM.
1949	Affonso Reidy	CIAM 7: Bergamo, 1949. Foi apresentado do Brasil, o Conjunto Pedregulho de Affonso E. Reidy, embora Reidy não participou do congresso apesar dos esforços de Giedion; e também
1949	Flavio Regis (Brasil)	CIAM 7: Foi apresentado o desenho para um distrito habitacional do Rio de Janeiro de Flavio Regis, arquiteto que participou neste congresso como delegado.

1949	América Latina geral	CIAM 7: Foi apresentado o Plano Diretor de Buenos Aires de 1938, e também o bairro residencial em Buenos Aires de Antonio Bonet. Sert e Wiener apresentaram seus planos para a Nova Cidade de Chimbote, Peru (1948), e Tumaco, Colômbia (1949), e dentre os projetos apresentados no CIAM 8 incluíram-se dois projetos para “cores” em Colômbia de Wiener e Sert, o projeto para Medellín (1949) e o de Bogotá com Le Corbusier (1947-51)–apresentado na mesma categoria do plano de Chandigarh: “ <i>core of a government center</i> ”.
950	Pedro Martinez Inclán (Cuba)	Apresentou no VII Congresso Pan-americano de Arquitetos, celebrado em Havana, o texto “ <i>Código de Urbanismo. Carta de Atenas – Carta de La Habana</i> ”, onde propunha ajustes da Carta de Atenas às condições americanas.
1953	Nicolás Quintana (Cuba)	CIAM 9 (Aix-en-Provence) participa do congresso
1956	Nicolás Quintana (Cuba)	CIAM 10 (Dubrovnik) participa como representante

TABELA 2.1. – ETAPAS DA ELABORAÇÃO DO PLANO DOXIADIS PARA A GUANABARA	
Data	Documentos apresentado por <i>Doxiadis Associates</i> ao Estado da Guanabara
Primeira Fase (06/ 64 – 02/65)	Programa Especial para Habitação (SPA) / Organização dos Serviços / Educação e Treinamento / Pesquisas Especiais Necessárias
15/06/1964	Emitido o Relatório Preliminar do Programa Especial de Ação para a Habitação (DOX-BRA-A1), esboçando metas e políticas para três Projetos Pilotos propostos (SPA: <i>Special Program of Action</i>).
06/1964	Submetido ao Estado da Guanabara o Documento sobre a Organização dos Serviços (DOX-BRA-A2)
06/1964	Submetido ao Estado da Guanabara o Relatório propondo um programa educacional preliminar de ação imediata (DOX-BRA-A3).
06/1964	Submetido ao Estado da Guanabara o Documento descrevendo as várias pesquisas necessárias para a coleção dos dados e analisando as necessidades dessas pesquisas necessárias ao relatório; assim como os custos e tempo estimados para sua implementação. (DOX-BRA-A4)
22/02/1965	Submetido o Estudo Preliminar do Primeiro Projeto Piloto (SPA1), contendo o anteprojeto de uma comunidade para a construção de 520 casas.
Segunda Fase (02 – 12/1965)	Plano de Desenvolvimento Urbano da Guanabara
26/03/1965	Submetido o relatório preliminar sobre o Desenvolvimento Urbano da Guanabara.
23/06/1965	Apresentação do Relatório Preliminar por C.A. Doxiadis ao Governador Carlos Lacerda e aprovação em princípio deste.
Após/06/1965	<i>Apresentação do estudo final, do Plano na obra em inglês.</i>

ANEXO 2.2. – CUSTOS DA IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO DOXIADIS PARA A GUANABARA	
Valor (cruzeiros)	Programas ou Projetos previstos pelo Plano Diretor pela ordem de custo
3.690 bilhões	Rede de estradas principais incluindo: - expropriação de terras (1 150 bilhões) - construção de 403 km. de freeways e 517 km. de expressways (2 300 bilhões) - melhoramento e construção de novos coletores e ruas locais dentro das comunidades residenciais (240 bilhões)
3.470 bilhões	Programa de habitação até o ano 2000
2.775 bilhões	Prédios comunitários - administrativos e instituições públicas (900 bilhões)
2.208 bilhões	Utilidades públicas (telefone, gás, eletricidade, esgotos)
1.195 bilhões	Equipamentos de Educação
890 bilhões	Equipamentos recreativos e espaços públicos
681 bilhões	Equipamentos de Saúde
200 bilhões	Operações de aterro para criação da nova Zona Central de Funções Classe VIII
115 bilhões	Desenvolvimento de terrenos industriais para acomodar novos empregos até o ano 2000
13.400 bilhões	Custo Total do Plano Diretor (cifra no Plano (p. VI), mas não coincide com a somatória dos valores acima)
15.224 bilhões	Custo Total do Plano Diretor (somatória dos valores acima, não foi possível entender o porquê da diferença).

ANEXO 2.3. – CUSTO DO PLANO DOS PRIMEIROS CINCO ANOS PARA A GUANABARA	
Custos (cruzeiros)	Projetos em oito categorias de trabalhos previstos no plano de longo-prazo
350 bilhões	Necessidades das redes de utilidades públicas entre 1966 e 1970 (continuação das obras nas redes de água e esgoto em andamento, drenagem, telefones e limpeza urbana)
300 milhões	Na área de transporte para o melhoramento das ruas existentes que serão mantidas pelo Plano e a construção de algumas das principais artérias previstas pelo Plano, assim como outras questões menores (sinalização, cartazes, etc.)
150 bilhões	Para a construção de 500 novas escolas primárias e 136 secundárias
100 bilhões	Para o desenvolvimento de 462 hectares de terrenos para a Zona central de funções de ordem superior de importância regional e nacional (norte-sul)
60 bilhões	Habitação nas Favelas, totalizando 17,000 habitações nos próximos 5 anos
10 bilhões	Para o desenvolvimento de 210 hectares de terrenos industriais ao longo do limite norte do Estado da Guanabara e 170 hectares de terrenos na área de Sepetiba
Não declarado	Para o desenvolvimento de uma Zona central de funções de importância Estadual, espinhaço para o desenvolvimento interno da Guanabara
Não declarado	Para o desenvolvimento de 640 hectares de terrenos para parques, 4 para campos de jogos e 12 para playgrounds
~ 970 bilhões	Custo aproximado da implementação dos programas do Plano para os primeiros cinco anos

ANEXO 2.4. –MEMBROS DA EQUIPE GRECO-BRASILEIRA⁶⁷⁸	
Supervisão	Dr. C.A. Doxiadis, Assistido por: A. Tsitsis (Chefe da Divisão de Projetos), A. Simeon (Arquiteto Chefe e Planejador Urbano da Doxiadis Associates)
<i>Consultants' Team in Athens</i>	Mr. N. Efessios (Arquiteto - Planejador Urbano) (Chefe da Divisão de Planejamento Urbano e Regional e do <i>Consultants' Team in Athens</i>) G. Gounaris (Engenheiro Civil - Ekistician e Gerente de Projetos Assistente) N. Deliyannakis (Arquiteto - Planejador Urbano) Ph.Dondero (Planejador Urbano) C. Moore (Arquiteto) D. Spilios (Engenheiro Civil - Ekistician) A. Thronos (Economista) J. Tsahageas (Engenheiro Civil – Ekistician) N. Xanthakis (Economista) M. Eleftheriou e A. Iliadou. (relatoras)
Colaboradores do <i>Consultants' Team in Athens</i>	M. Brammah (Arquiteto) S. Chalabi (Arquiteto-Ekistician) A. Jafri (Ekistician-Planejador) Y. Weymouth (Arquiteto) A. Savakis (Relator Chefe) E. Constandaki (Relatora) E. Terezakis (Relatora) S. Zotos (Relatora) D. Iatridis (Ph.D Diretor da Escola de Graduação em Ekistica, Centro de Ekistica de Atenas) N. Nicolaidis (Ph.D. em Administração Pública) L. Fair (Especialista em Administração Pública) J. Frantzeskakis (Engenheiro de Tráfego, Chefe do Departamento de Transportes) J. Paleocrassas (Economista, Chefe do Departamento de Programa) J. Nitsos (Economista, Chefe do Departamento de Economia) M. Papadopoulou (Design de Arte Gráfica, Editor de Arte) Ch. Hassapi (Secretario, Editor de Produção)

ANEXO 2.5. – CONTATO ENTRE AS EQUIPES	
Visitas da parte brasileira a Atenas.	05/1964 – Carlos Lacerda (Governador do Estado da Guanabara) Visitou a Athens Head Office of Consultants. Verão de 1964 – Helio Modesto (Diretor Técnico da CEDUG) Visitou Atenas por um mês. 07-09/1964 - Teodoro Schmidt (Arquiteto – Planejador) Anexado ao escritório principal dos consultores por 3 meses. 09-10/ 1965 - Helio Mamede (Arquiteto - Planejador Urbano) Deu assistência ao grupo ateniense por 2 meses. 11/1965 - Fernando Rocha Souza (Engenheiro Civil) Colaborou também com a equipe grega por 1 mês.
Visitas da parte grega ao Rio de Janeiro	A <i>Consultants' Team in Rio</i> foi dirigida por um grupo de especialistas gregos que incluía: Mr. A. Hadjopoulos (Chefe), E. Djabiras (Arquiteto - Planejador Urbano), G. Rassidakis (Engenheiro Civil), Th. Vournas (Estadista). Não se tem informação das datas em que estes especialistas visitaram o Rio de Janeiro, ou outro membro da parte de Atenas.

ANEXO 4.1. – POPULACAO DO BRASIL, DO ESTADO E DO MUNÍCIPIO DO RIO JANEIRO (1872-2007) FONTE: IBGE

Ano	Brasil	Estado do Rio	Município do Rio
1872			274.972
1890			522.651
1900			811.443
1920			1.157.873
1940		3.611.998	1.764.141
1950		4.674.645	2.377.451
1960	70.191.370	6.610.748	3.281.908
1970	93.139.037	8.994.802	4.251.918
1980	119.002.706	11.291.520	5.090.700
1991	146.825.475	12.807.706	5.480.768
1996	157.070.163	13.406.308	5.551.538
2000	169.590.693	14.367.083	5.851.914
2007	183.987.291	15.420.375	6.093.472

ANEXO 5.2. – POPULACAO DE HAVANA (1519-1958)

Ano	População Havana
1519-1600	4.000
1600-1750	62.000
1750-1850	168.000
1850-1899	242.055
1899-1924	558.000
1958	~1.200.000

ANEXO 5.1. – CRONOLOGIA DOS FATOS, FASES E ATIVIDADES DO PLANO PILOTO DE HAVANA

27 / 01 / 1955	A JUNTA NACIONAL DE PLANIFICACIÓN de Cuba foi criada pela lei-decreto 2018 sobre o planejamento nacional
01 / 07 / 1955	Contratação dos serviços de TOWN PLANNING ASSOCIATES como consultores da J.N.P pelo Ministério de Obras Públicas da República de Cuba.
23-31/12/1955	Encontro entre o TPA e o Ministro de Obras Públicas, Nicolas Arroyo e membros do Conselho Diretor da JNP.
26 / 03 / 1956	Recomendações sobre “La nueva red vial” (relatório dos engenheiros SEELYE STEVENSON VALUE & KNECHT e os consultores
15/3-7/4 de 1956	WIENER e SERT estarão em Havana para a apresentação do Esquema Básico Preliminar ao Presidente da República.
02 / 05 / 1956	Relatório sobre “Legislación y métodos de control de repartos” preparado conjuntamente com o professor CHARLES HAAR
27 / 06 / 1957	SERT apresentou à JNP um relatório preliminar sobre o Plano Piloto da área metropolitana de Havana ⁶⁷⁹ , no qual se definem os aspectos gerais do plano geral.
21 / 04 / 1858	O escritório SEELYE STEVENSON VALUE & KNECHT apresentou uma Revisão Preliminar do Desenvolvimento Proposto da área de Havana Velha adjacente ao túnel da Bahia. (esquema de circulação e trânsito).
23 / 04 / 1958	Pouco mais de dois meses antes do fim do contrato do TPA, SERT enviou um programa de trabalho ao engenheiro VICENTE SALLES – em inglês –, no qual esboça em programa de trabalho para a continuação dos trabalhos da <i>Junta</i> .
09 / 05 / 1958	SERT envia a VICENTE SALLES de la JNP, o relatório preparado pelo professor CHARLES HAAR “The Law and Techniques of Controlling Subdivision”.
30 / 06 / 1958	Fim do contrato da Town Planning Associates com o Minsitério de Obras Públicas da República de Cuba.
03 / 1959	Publicação da versão final do Plano Piloto de Havana do Town Planning Associates.