

1960-2010: MEIO SÉCULO DE DISTÂNCIA

Maria Alice Junqueira Bastos
Pesquisadora independente
Rua Marcelina, 260, São Paulo, SP, Brasil
malicebastos@uol.com.br

RESUMO

O trabalho propõe uma reflexão comparativa entre a produção arquitetônica contemporânea no Brasil e aquela dos anos 1960. Antes que as similitudes e filiações, o escopo da reflexão se dedica mais propriamente a apontar as divergências que separam a produção contemporânea (ainda que expressa em concreto) daquela brutalista. Para a caracterização da produção brutalista no Brasil esse trabalho se baseia nos estudos de Ruth Verde Zein, usando os tópicos listados por essa autora: partido, composição, elevações, sistema construtivo, texturas e ambiência lumínica, características simbólico-conceituais. Mesmo entendendo que nem todas as obras brutalistas respondiam a todas as características listadas pela pesquisadora, sem dúvida comungavam muitas delas. Por si mesma, a possibilidade descortinada pela pesquisadora de listar um conjunto de características formais comuns que descrevem e tipificam razoavelmente aquela manifestação artística, fornece um indicador de divergência. Parece patente a impossibilidade de sistematizar um conjunto de características que tipifique, nos mesmo termos, a produção contemporânea.

Uma divergência teórica importante entre os dois períodos e que pode estar relacionada ao relativo enquadramento formal da produção brutalista diz respeito à cidade. Nos anos 1960 permeava o meio arquitetônico a ideia de que a arquitetura moderna demandava uma nova estrutura urbana. Embora não houvesse consenso acerca dessa nova estrutura urbana (haja vista a diversidade de soluções ao concurso de Brasília) havia algumas ideias comuns: romper com as quadras convencionais, romper com o paralelismo entre o edifício e os limites do lote e, portanto, entre o edifício e as vias públicas, favorecendo a implantação dos blocos em função da topografia e da orientação solar, além disso, prevalecia a ideia de construções afastadas umas das outras, em meio ao verde. Havia, portanto, a informar os projetos um comprometimento com a tese da cidade moderna. Contraparte inseparável desse comprometimento: os edifícios se relacionavam com um número relativamente limitado de elementos e as encomendas, consortes ao pensamento da época, não demandavam uma estreita interação com o tecido edificado. No século 21, em contrapartida, a arquitetura toma a cidade historicamente constituída como um valor a ser resgatado. Ambientalmente, é a cidade compacta - que gasta menos solo, menos tempo, menos energia, que permite a otimização de infraestruturas – que tem sido valorizada no discurso contemporâneo. Ter como valores a cidade compacta e uma atitude preservacionista pressupõe justaposições entre arquiteturas de diferentes períodos históricos, favorecendo a noção da arquitetura como composição com o existente. Esses valores também deslocam parcialmente a noção de qualidade arquitetônica, a intervenção é, especialmente, avaliada por sua interação com o tecido urbano e constituição do espaço público externo.

Serão analisadas obras contemporâneas recentes: Praça das Artes (São Paulo, Brasil Arquitetura 2006-2013); Novo Mineirão (Belo Horizonte, BCMF 2010-2012) e o MAR – Museu de Arte do Rio (Rio de Janeiro, Bernardes Jacobsen Arquitetura, 2010-2013).

Palavras-chave: Arquitetura contemporânea. Arquitetura e cidade. Arquitetura no Brasil.

ABSTRACT

The paper proposes a comparative reflection between the contemporary architectural production in Brazil and that of the 1960s. Rather than focusing on the similarities between the two periods (both of which involved the use of concrete), the reflection focuses more specifically in the differences between contemporary production and the former, brutalist style. To characterize the brutalist production in Brazil, the paper relies on Ruth Verde Zein's researches, using the criteria listed by that author: formal disposition, elevations, building system, textures and luminic ambience, symbolic and conceptual features. In and of itself, a set of common formal characteristics that reasonably describes and classifies brutalism provides a divergence indicator: it seems patently impossible to characterize the contemporary production by a similarly strict set of features.

An important theoretical difference between the two periods concerns the city. In the 1960s, the field of architecture was permeated by the idea that modern architecture demanded a new urban structure. Although there was no consensus on this new urban structure, there were some common ideas: breaking with conventional city blocks, breaking the parallelism between the building and the limits of the lot and therefore between building and the public roads, favoring the deployment of buildings according to topography and solar orientation. Moreover, buildings should stay away from one another, set in green spaces. As a logical correlation to this commitment, the buildings derived from a relatively limited number of elements. In the 21st century, however, architecture appreciates the historically constituted city as a value to be rescued. Environmentally, it is the compact city - which uses less land, less time, less energy, which allows the optimization of infrastructure - that has been valued in contemporary speech. The compact city and a preservationist attitude presuppose juxtapositions between architectures of different historical periods, favoring the notion of architecture as a composition with the preexisting fabric. These values partially displace the notion of architectural quality; the evaluation of the intervention takes into account, specially, its interaction with the urban fabric and constitution of public space.

Recent contemporary works will be analyzed: Arts Plaza (São Paulo, Brasil Arquitetura 2006-2013); New Mineirão (Belo Horizonte, BCMF 2010-2012) and MAR - Art Museum of Rio (Rio de Janeiro, Bernardes Jacobsen Arquitetura, 2010-2013).

Keywords: Contemporary Architecture. Architecture and city. Architecture in Brazil.

1960-2010: MEIO SÉCULO DE DISTÂNCIA

A CIDADE E ARQUITETURA NOS ANOS 1960

Por ocasião da construção de Brasília, o automóvel particular e, com ele, a máxima liberdade individual de ir e vir parecia algo perfeitamente compatível com a vida urbana. Configurava apenas um problema de desenho. Aliás, parece ser a busca de soluções para o uso em larga escala do veículo particular a principal responsável pela concepção de novas estruturas urbanas, que se observa, por exemplo, nos principais projetos apresentados ao concurso de Brasília:

“Em todos os projetos os edifícios exploravam as tendências à verticalização e eram, ao mesmo tempo, implantados numa paisagem ordenada, com garantia de luz, ar e sol. Em cada um deles os sistemas viários eram racionalizados e dispostos de modo a não prejudicar o pedestre e conseguir altos índices de velocidade e utilização dos transportes mecânicos.”¹

Naturalmente, o discurso da racionalidade se referia também ao arejamento e iluminação solar. Se, ao invés dos lotes urbanos, o planejador arquiteto dispusesse de grandes quadras, poderia implantar os edifícios de maneira adequada, seguindo a orientação solar e afastados uns dos outros, gerando uma cidade espalhada, na escala do automóvel e das vias expressas. Para esse modo de ocupação do território, havia que se criar tipos alternativos de centro urbano. O tema do 8º CIAM (1951, Hoddesdon, Inglaterra) foi “o coração da cidade”. Os subúrbios americanos e a criação de novas cidades no pós guerra europeu colocaram em pauta a questão do centro. Era mister criar espaços de sociabilidade e troca humana na cidade moderna.

Também o “coração da cidade” parecia se apresentar como uma questão de desenho, eventualmente se configurando como uma construção de alta complexidade. Em Brasília, a rodoviária é o “marco zero”, o centro geográfico da cidade, que organiza em seus quatro níveis o cruzamento dos eixos monumental e rodoviário, estacionamentos, rodoviária, serviços e a ligação entre os setores cultural e de diversões. Solução que então parecia simbolizar a ideia de que os aspectos urbanos nocivos decorrentes do avanço tecnológico e do crescimento das cidades podiam ser respondidos de maneira satisfatória pelos recursos tecnológicos da arquitetura moderna disposta em uma nova estrutura urbana racionalizada.

Nos anos 1950 e 1960, muitas das cidades brasileiras passaram a conviver com bolsões de urbanismo moderno: conjuntos habitacionais, centros cívicos, campus universitários. Mas, interessa particularmente ao argumento a ser desenvolvido aqui, o compromisso com a cidade moderna estabelecido no nível do projeto do edifício. Apenas para tornar mais clara a premissa, cabe citar o arquiteto Ruy Ohtake que externou com especial clareza essa ideia: “como arquitetos, procuramos perseguir, ao nível do desenho, a tese da cidade contemporânea, tentando generalizar as propostas dos projetos isolados.”² Na publicação da residência Chiyo Hama³, de

sua autoria, Ohtake defendeu que “o projeto, limitado no lote urbano, dentro de um loteamento anacrônico, pertence a essa generalização por enquanto transferida num projeto unifamiliar.”⁴

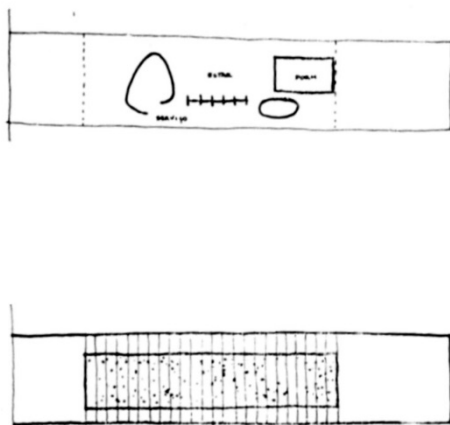


Figura 1. Residência Chiyo Hama planta baixa e cobertura. Apud *Acrópole* 367 (1969).

A solução modelar proposta pela residência Chiyo Hama emula a “tese da cidade contemporânea” em mais de um nível. Ao apoiar a laje nervurada nas divisas do lote, transforma os muros laterais em paredes e, por meio de tratamento adequado, coopta os recuos obrigatórios para o espaço da residência, mesmo esses estando virtualmente abertos, cobertos por pérgula e separados dos espaços internos por pano de vidro. Esses recuos cooptados ao espaço da residência têm iluminação zenital através da pérgula. Essa vitória individual contra o lote “anacrônico”, se replicada ao longo de toda a testada da quadra, geraria uma faixa contínua de residências, configurando um paralelepípedo de dominante horizontal, cuja cobertura alternaria partes vazadas e maciças. Por sua vez, na residência Chiyo Hama, a solução em planta trabalha com a ideia de volumes soltos em meio ao espaço contínuo. Os volumes fechados definem serviços ou espaços de uso individual, enquanto o espaço contínuo residual é o de uso coletivo. A analogia com a cidade moderna é bastante clara.

Muitas das características da arquitetura da escola paulista brutalista listadas por Ruth Verde Zein estão presentes na solução dessa pequena obra de Ruy Ohtake.

Quanto ao partido: *“preferência pela solução em monobloco, ou em volume único abrigando todas as atividades e funções do programa atendido; procura de horizontalidade na solução volumétrica do edifício”*.⁵

Quanto à composição: *“preferência pela solução de teto homogêneo em grelha uni ou bidirecional, frequentemente sobreposta de maneira independente sobre as estruturas inferiores; espaços internos organizados de maneira flexível, interconectada e não compartimentada; concentração horizontal das funções de serviço em núcleos compactos que muitas vezes definem a distribuição e zoneamento funcional dos demais ambientes”*.⁶

Quanto às elevações: “[...] aberturas protegidas por balanços de extensões das lajes, inclusive de cobertura [...], frequente opção pela iluminação natural zenital complementar ou exclusiva, podendo-se considerar as coberturas como uma quinta fachada”.⁷

Quanto às características simbólico-conceituais: “ênfase na noção de cada edifício enquanto protótipo potencial, ou ao menos em solução que busca ser cabal para se tornar exemplar e, no limite, repetível; ênfase no caráter experimental de cada exercício arquitetônico, tanto construtiva quanto programaticamente”.⁸

Naturalmente não se trata aqui de defender que a gênese ou a explicação das características formais presentes nos edifícios analisados por Ruth Verde Zein fosse o compromisso com a tese da cidade moderna, mas sim, que aqueles edifícios foram criados sob a mesma sensibilidade artística que pesquisava novas estruturas urbanas. Da mesma forma que alguns dos projetos da época foram informados pela ideia da pré-fabricação, ainda que efetivamente construídos de maneira convencional, outros buscaram, ainda que no nível do projeto individual, não romper com uma ideia teórica de cidade racionalmente planejada. Assim, por exemplo, um edifício unifamiliar podia ser concebido de tal forma que sua planta permitisse o hipotético agrupamento vertical de unidades, como as “casas-apartamento”⁹ de Carlos Millan, caso da residência Nadyr de Oliveira (1960), com sua escada externa e o programa básico resolvido em um pavimento sobre pilotis.

Alguns edifícios dos anos 1960, pelas suas dimensões, protagonizaram uma quebra de escala no tecido convencional das cidades brasileiras. A preferência pela solução em monobloco e a busca da horizontalidade geraram edifícios com grande área de projeção no solo, com 150/200 m de comprimentos¹⁰, muitas vezes voltados para vazios internos. Edifícios compatíveis com uma cidade espraiada e na escala do automóvel. Nos discursos de crítica ou nos memoriais de projeto desses anos é comum os termos “praça”, “passeio” e “rua” usados para designar os espaços internos desses grandes blocos, em soluções que privilegiaram áreas de circulação e conagração. Assim, esses grandes blocos horizontais, quer destinados a escolas, hospitais ou repartições públicas, pareciam propor uma urbanidade à margem da cidade existente e historicamente constituída. Eventualmente configurando ensaios para os espaços de conagração na cidade moderna. O texto de Vilanova Artigas publicado no catálogo da IX Bienal de São Paulo propõe a construção da nova cidade habitat do homem e, com a notória retórica do mestre, termina com o axioma: “As cidades como casas. As casas como as cidades.”¹¹

A CIDADE NOS ANOS 2010

Nos 50 anos que nos separam da década de 1960, ocorreu no ideário disciplinar a revalorização da cidade real, a cidade que, mal ou bem, já foi construída. O automóvel particular passou de símbolo da modernidade dos novos tempos ao grande vilão da falta de qualidade urbana das grandes cidades brasileiras, causador do trânsito, da poluição e de toda a infraestrutura construída para favorecer seu ir e vir, de que o exemplo mais nefasto são as vias elevadas cruzando os centros históricos do Rio de Janeiro e São Paulo. É com essa cidade que a

arquitetura contemporânea interage. Antes que ensaiar uma unidade ou um modelo da “nova cidade habitat do homem”, a arquitetura contemporânea intervém no existente e, assim, é única a cada caso. Ao levar em conta a cidade real, sofre adaptações e adequações ao existente. Ambientalmente, é a cidade compacta - que gasta menos solo, menos tempo, menos energia, que permite a otimização de infraestruturas – que tem sido valorizada no discurso contemporâneo¹². A valorização teórica da cidade compacta coloca algumas questões formais para a arquitetura contemporânea: a necessidade de trabalhar em justaposição com outras arquiteturas, de prover acréscimos, aproveitar meios de quadras, construir sobre o existente, ocupar interstícios. Reciclagem, revitalização, recuperação - são muitos os termos que descrevem a intervenção sobre um arcabouço construído ou uma paisagem visando sua atualização, ou seja, visando torná-los significativos à vida e sensibilidade contemporâneas. Num paralelo, parece ser possível observar esse mesmo tipo de atualização com relação à tradição moderna, por meio de um fazer e refletir contemporâneo que remete, retoma e dá novo significado a exemplos passados.

A composição entre arquitetura contemporânea e uma construção ou trecho de cidade existente leva a uma nova paisagem construída, que se mostra contemporânea pela própria valorização atual da *assemblage*, da convivência de estilos, de materiais, da justaposição do novo e do velho, do aberto e do fechado, do decorado e do utilitário. Na composição com o existente a arquitetura contemporânea parece lançar mão de alguns recursos recorrentes: certa neutralidade e abstração formal; uma materialização em termos simples e diretos preferencialmente à exploração formal difícil e complexa; o uso de tipos modernos ainda operantes.

ARQUITETURA NOS ANOS 2010

Esse estudo se debruça sobre três obras muito recentes executadas em concreto armado. São obras urbanas por excelência, localizadas em três capitais de Estado. Todas elas se erigem sobre a herança moderna e, todas são tópicas, tanto no sentido de específicas ao lugar que ocupam, quanto no sentido de que propõem uma recuperação ou uma correção do arcabouço construído sobre o qual intervêm.

A Praça das Artes em São Paulo

Autores: Escritório Brasil Arquitetura (Francisco Fanucci e Marcelo Ferraz) e Marcos Cartum, da Secretaria Municipal da Cultura. Data: 2006 / 2012 (final da obra da primeira etapa). Área construída: 28.461,63 m²¹³.

A Praça das Artes criou uma potente intervenção em uma quadra no centro histórico de São Paulo. Trata-se da quadra pegada à Praça Ramos, nos fundos do Teatro Municipal, limitada pela Rua Conselheiro Crispiniano, Avenida São João e Rua Formosa/Vale do Anhangabaú. O projeto responde a um programa de apoio ao Teatro Municipal - provê salas de ensaio para os corpos artísticos da instituição, salas de aula e centro de documentação – com a peculiaridade de se expandir por um conjunto de terrenos unidos no meio da quadra e que se abrem para três ruas

diferentes, englobando o edifício do antigo Conservatório Dramático Musical de São Paulo no calçadão da Avenida São João (bem tombado pelo Estado e pelo Município) e a fachada do antigo Cine Cairo no Anhangabaú.

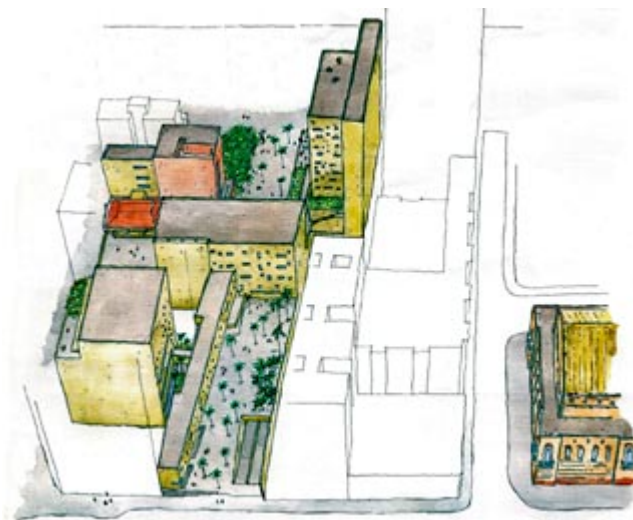


Figura 2. Croqui da intervenção. Autoria: Brasil Arquitetura

Na face voltada para o Anhangabaú, a quadra está entre dois importantes edifícios ecléticos de São Paulo: o Teatro Municipal, de 1911, e o Edifício dos Correios, de 1922, ambos criados pelo escritório Ramos de Azevedo e tombados pelo Condephaat. Esses edifícios compuseram, na primeira metade do século 20, com outros palacetes ecléticos um conjunto urbano coerente e harmonioso em torno do Parque do Anhangabaú, este com desenho de Joseph Antoine Bouvard de 1911. Na própria quadra, o antigo Hotel Esplanada, atrás do Municipal, de 1923 e tombado pelo Compresp, também compunha o conjunto urbano que remetia a uma imagem de cidade muito clara, inspirada na cidade europeia da passagem do século. Um modelo de cidade que foi atropelado pelo crescimento urbano, o impulso modernizador e o aumento do número de automóveis.



Figura 3. Cartão postal: Anhangabaú com luzes dos carros. Em primeiro plano à esquerda CBI-Esplanada.

Foto: Brasilcólór

No final dos anos 1930, o parque foi eliminado pelo plano de avenidas de Prestes Maia, na mesma época começou a ser gestado o que viria a se tornar o Edifício CBI-Esplanada, vizinho ao antigo Hotel Esplanada, na esquina da Praça Ramos com a Rua Formosa, torre destinada a causar uma violenta quebra de gabarito na quadra. Com uma história de idas e vindas¹⁴, o edifício acabou sendo construído conforme projeto do arquiteto Lucjan Korngold de 1946, com 33 pavimentos e 92 m de altura no corpo recuado. Esse bloco, e outros construídos no centro da cidade nos anos 1950 inspirados nos modernos edifícios americanos - como o Edifício Conde Prates, projeto de Giancarlo Palanti de 1952 ou o edifício Barão de Iguape, projeto de Jaques Pillon e Giancarlo Gasperini, 1956 – não chegaram a constituir um conjunto homogêneo. A partir dos anos 1960, a Avenida Paulista passou a atrair os empreendimentos comerciais mais importantes, enquanto o centro histórico que, não obstante, continuou a ter algum movimento imobiliário, passou a atrair investimentos mais modestos, que eventualmente substituíram construções antigas por construções vulgares, destituídas de qualquer qualidade arquitetônica.

Antes da intervenção, a quadra da Praça das Artes oferecia uma boa amostra da diversidade de época, gabarito e qualidade nas edificações do centro de São Paulo. A prefeitura possuía, desde os anos 1970, um terreno de grande profundidade na Rua Conselheiro Crispiniano que ocupava também o meio de quadra, fazendo divisa com vários lotes contíguos, espaço subutilizado, que vinha sendo usado como transbordo de lixo. A existência desse terreno, a proximidade com o Municipal, a importância do lugar urbano e a baixa qualidade de muitos de seus imóveis acabou levando à criação de um Decreto de Utilidade Pública, que permitiu à prefeitura desapropriar uma série de imóveis com potencial de requalificação urbanística, associando assim a necessidade de áreas para o programa à requalificação urbana de toda a quadra¹⁵. O projeto teve que se adaptar a duas etapas de desapropriações. A partir do meio de quadra, os diversos blocos que compõem a intervenção chegam até o alinhamento da calçada, valendo-se da possibilidade de construir sem recuos e mantendo uma continuidade do passeio público no piso térreo.

A solução encontrada para preencher a quadra, substituindo as antigas construções precárias e valorizando as díspares construções remanescentes foi um conjunto de paralelepípedos de volumetrias variadas mas de grande unidade formal: edifícios formados por paredes de concreto armado com marcação horizontal de tábuas e leve variação no tom do concreto pelo uso de pigmentos, tirando partido da semelhança com a madeira. A intervenção criou uma textura constante contra a qual se destacam, surpreendentemente valorizados, os edifícios modernos, ou ecléticos que faceiam o conjunto. Essas paredes de concreto são alegremente perfuradas por aberturas de tamanho e disposição variada, que lembram, sem dúvida, as aberturas na torre dos vestiários no Sesc Fábrica da Pompéia¹⁶. No entanto, ao remeter ao Sesc de Lina, também destacam a grande diferença entre a singularidade da forma do centro esportivo do Sesc e esse conjunto contemporâneo que se imiscui pela cidade e cuja força não está numa forma singular

mas na sua justaposição com o diferente. Naturalmente, essa justaposição não seria tão potente se o projeto não arremedasse de certa forma a própria variação de volumes do entorno. Além da variação de volumes, o próprio percurso pelo meio de quadra, que permite ao pedestre cortar caminho, remete aos cruzamentos de quadra em “I” ou “L” das antigas galerias comerciais que ligam ruas paralelas ou confluentes no centro histórico de São Paulo.



Figura 3. Praça das Artes, à esquerda edifício CBI-Esplanada, à direita Edifício dos Correios.
Foto: Fernando Pereira/Secom



Figura 4. Elevação no calçadão da Avenida São João. Antigo edifício do Conservatório e intervenção contemporânea. Foto: Nelson Kon

Estádio Governador Magalhães Pinto (Mineirão), Belo Horizonte

Autores: BCMF Arquitetos (Bruno Campos; Marcelo Fontes e Sílvio Todeschi). Data: 2010 / 2012.

Área do terreno: 196.440 m². Área construída: 174.500 m²

A construção da barragem em Pampulha (1938), destinada a criar um reservatório de água para abastecer a demanda crescente de Belo Horizonte, foi o impulso para a urbanização da região¹⁷. O então prefeito Juscelino Kubitschek (1940-1945) percebeu o potencial paisagístico da represa e decidiu construir ali um cassino junto a um polo de turismo e lazer, que seria o núcleo de um bairro de subúrbio de classe alta, a 10 km da Praça da Liberdade. Transformada em marco da

modernização de Belo Horizonte graças à arquitetura de Oscar Niemeyer, não por acaso, essa expansão moderna da cidade ocorreu concomitantemente à sua industrialização. A Cidade Industrial Juventino Dias, no então distrito de Contagem em Betim, a 9 km de Belo Horizonte, foi inaugurada em 1946.

Também na segunda metade dos anos 1940 foi construído o Aeroporto da Pampulha. Nos anos 1950 começou a construção do campus da UFMG e, ao lado do campus, foi prevista a implantação do complexo esportivo, que levou à construção, nas décadas seguintes, do Estádio Governador Magalhães Pinto, o Mineirão (Eduardo Mendes Guimarães Jr. e Gaspar Garreto, 1959-1965), e do Estádio Poliesportivo Jornalista Felipe Drummond, o Mineirinho (Equipe técnica de engenheiros da Ademg - Administração de Estádios do Estado de Minas Gerais, 1971-1980).¹⁸



Figura 5. Mineirão em setembro de 1965. Foto: Paulo Arumaa.

A intervenção contemporânea que adaptou o Mineirão às atuais exigências da Fifa, para que pudesse sediar jogos da Copa do Mundo de Futebol em 2014, praticamente criou um novo estádio a partir da sua estrutura de concreto, tombada pelo patrimônio histórico de Belo Horizonte. O formato escolhido para viabilizar a intervenção foi uma PPP, parceria público-privada. A firma que venceu a licitação, o Consórcio Minas Arena, contratou o escritório BCMF Arquitetos para elaborar o projeto executivo do novo estádio. Já havia um projeto básico elaborado pelo escritório Gustavo Penna Arquitetos em associação com dois escritórios alemães¹⁹, no entanto, esse projeto inicial foi completamente revisto e totalmente redesenhado pelo BCMF.

Tal como era na origem, o gigantesco Mineirão, que chegou a ter capacidade para 130.000 pessoas, se erguia em meio a um grande estacionamento a céu aberto, junto a áreas ainda não completamente urbanizadas. Ao longo dos anos a cidade foi chegando e circundou o estádio, de forma que o estacionamento envoltório acabou configurando, em meio ao espaço urbano, uma área de separação entre a cidade e o estádio. Para contemplar as novas exigências de área do complexo – museu do futebol, lojas, estacionamento coberto – o projeto de reforma, aproveitando

a posição do estádio na cota mais alta do terreno, escavou seu entorno e criou uma grande construção horizontal, de perímetro poligonal que ocupa em boa extensão o antigo estacionamento aberto e cuja cobertura é uma grande praça de aproximação ao estádio. O grande mérito do projeto parece ser a camuflagem desse edifício horizontal que agora serve de base ao Mineirão: ele se revela e se esconde graças às diferenças de nível, às rampas e escadarias e ao afastamento dos limites do terreno em certos pontos. Dessa forma, a plataforma de cobertura encontra em nível o passeio público em duas grandes praças de entrada diagonalmente opostas. Por outro lado, na frente para a Avenida Coronel Oscar Paschoal, oferece uma fachada vertical junto do passeio público, na sequência se desdobra numa passarela que cruza a Avenida Antônio Abrahão Caram e leva ao Mineirinho. Os serviços e a área comercial devem funcionar independentemente do funcionamento do estádio, em tese garantindo vida ao longo de toda a semana, independentemente dos dias de jogos.



Figura 6. Foto: Portal da copa, 2012

Para além das decisões de projeto destinadas a cumprir os regulamentos de conforto, segurança e logísticos da Fifa – a extensão da cobertura sobre as arquibancadas, a demolição das arquibancadas inferiores, rebaixamento do campo em 3,4 m e construção de novas arquibancadas que chegam mais perto do limite do campo, instalação de assentos ergonômicos com redução do público para 62.160 pessoas – ou das decisões que contemplam requisitos de sustentabilidade - instalação de uma rede de painéis solares sobre a cobertura existente, que ultrapassa a necessidade de energia do estádio e será conectada à rede pública, reaproveitamento das águas de chuva etc. - interessa à reflexão proposta aqui a relação com a cidade.

Um equipamento urbano de grandes proporções e capacidade de atrair um grande número de pessoas, como é o caso de um estádio de futebol, tende a oferecer um convívio complexo com uma área urbanizada. Na escala do pedestre, circundar um estádio é monótono pela mesmice do cenário. No caso do Mineirão, a criação de uma base, um pódio, para abrigar o acréscimo de

programa, correria o risco de acirrar a monotonia, oferecendo ao longo de toda a quadra o mesmo gabarito e tratamento. Por sua vez, a cobertura desse pódio, usada para aproximação ao estádio nos dias de jogo ou eventos, estaria apartada do passeio público. Nesse aspecto, a solução do escritório BCMF parece favorecer a integração entre o espaço semipúblico da esplanada ao redor do estádio e a cidade. Além disso, os planos inclinados de aproximação, os espaços que afloram na plataforma graças à variação de nível, a inclusão de equipamentos de estar como arquibancada a céu aberto e áreas de recreio, parecem oferecer uma transição interessante entre a grande estrutura do estádio e a cidade e, eventualmente, uma solução que serve à multidão e não se mostra inóspita ao pedestre isolado.



Figura 7. Novo Mineirão. Foto: Portal da copa, julho 2013.

O pódio que foi erguido ao redor do Mineirão, tem mais a aparência formal de um embasamento, com suas escadarias que elevam até o estádio (como no templo clássico) e menos de uma parte na composição do edifício, como é o caso, por exemplo, do pódio sob as cúpulas no Congresso Nacional em Brasília²⁰. Uma construção que se disfarça em terreno e se revela pontualmente nos afloramentos de espaços comerciais na esplanada. A intervenção contemporânea se infiltra pelo solo e cria uma aproximação gradual ao estádio, fazendo as vezes de um elaborado tratamento do solo no entorno. Como se a urbanização do bairro tivesse chegado à porta do estádio.

Museu de Arte do Rio de Janeiro - MAR

Autores: Bernardes Jacobsen Arquitetura (Paulo Jacobsen; Bernardo Jacobsen e Thiago Bernardes). Data: 2010 / 2013. Área total: 15000 m².

A Praça Mauá, antigo Largo da Prainha, foi assim batizada a partir dos melhoramentos decorrentes da abertura da Avenida Central, hoje Avenida Rio Branco. Porta de entrada do Rio para quem chegava por mar, a praça conformava um grande largo retangular margeando o porto, com construções em três dos lados. Um dos blocos que integra o MAR: o edifício eclético Dom João VI, de 1916²¹, antigo edifício da Inspeção Federal de Portos, data dos primeiros anos da praça, construído dentro do mesmo espírito que regeu a abertura da Avenida Central emulando

um modelo europeu de cidade da Belle-Époque. Já em 1929, o edifício A Noite²² (arquitetos Joseph Gire e Elisário Bahiana) foi inaugurado, ocupando o lugar do antigo Liceu Literário Português. Esse edifício, com 22 andares, 102 m de altura e tratamento art déco, provocou uma ruptura brutal de gabarito, apontando para um modelo de cidade mais americano, emulando edifícios de Nova York e Chicago. A modernidade comparecia também no programa, o edifício abrigou a sede da Rádio Nacional e do jornal vespertino *A Noite*, além disso, contava com restaurantes e mirante na cobertura.



Figura 8. Praça Mauá, na lateral direita da praça o Edifício Dom João VI. Foto: S. H. Holland.

Data dos anos 1940 o segundo bloco que integra o MAR, um edifício moderno, construído como sede da Polícia Marítima. Em 1948/1949 foi construído o grande píer, defronte à praça, que avança quase 400 m mar adentro para permitir a atracação de navios de grande porte. O píer nunca cumpriu seu destino e um centro de recepção de visitantes que seria construído anexo a ele nunca saiu do papel. Em 1950, o edifício da Polícia Marítima passou a abrigar no térreo e na sobreloja a Rodoviária Mariano Procópio, com a construção de uma marquise sobre a plataforma de embarque nos fundos. Esse terminal já nasceu subdimensionado, na segunda metade dos anos 1950 passou a abrigar apenas linhas municipais ou para municípios próximos. Ainda assim, não comportava o número de ônibus, que extravasavam para as ruas do entorno da praça. Nos anos 1960, a construção do Viaduto da Perimetral entre a Praça Mauá e o porto selou a decadência urbana da praça e dos edifícios em seu entorno. Esse breve histórico da praça reflete, quase caricaturalmente, os esforços de transformação da paisagem do Rio em direção a uma cidade cosmopolita, ao longo de toda a primeira metade do século 20 e, depois, o fechamento do Brasil, o voltar-se para dentro, para os trajetos rodoviários, situação caricaturada na brutal separação entre a praça e o porto de passageiros pelo Viaduto da Perimetral.

Em que pese o surto rodoviário nacional dos anos 1960 e 1970, o centro histórico do Rio de Janeiro resistiu como centro financeiro e de negócios. Com isso, a localização privilegiada da praça, aliada ao problema crescente do tráfego, atraiu nos anos 1980 a construção de um grande edifício comercial, o Centro Empresarial Internacional Rio [Edson Musa, 1983-1990], edifício que rapidamente tornou-se datado, com sua fachada marcada por motivos que evocam o frontão e a

colunata clássica, além do arco romano. Situado na Avenida Rio Branco, n. 1 esse edifício aborda a praça de esquelha.

A Praça Mauá integra hoje a operação urbana denominada Porto Maravilha, e é o cenário de dois projetos especiais: o MAR e o Museu do Amanhã. Esse último, um museu dedicado à ciência, será construído sobre o píer com projeto do arquiteto espanhol Santiago Calatrava. Além disso, o Viaduto da Perimetral deve estar totalmente demolido até o início de 1916, o que irá recuperar, por exemplo, a presença do edifício do Touring Club na ambiência da praça. Não há como entender a intervenção que criou o MAR dissociada da operação urbana Porto Maravilha, ambos fazem parte do mesmo momento de reinserção da cidade num circuito mundial, com o resgate do espaço público urbano como local qualificado.

O projeto do MAR interviu sobre dois edifícios longitudinais implantados lado a lado, com testadas equivalentes, mesmo alinhamento e tratamento estilístico díspar. Dois trechos de rua - entre os blocos, e no fundo de ambos - foram fechados. A marquise da antiga rodoviária, atrás dos blocos, também foi ocupada pelo projeto, abrigando serviços. O edifício eclético foi mantido, inclusive com a recuperação do telhado original. Inicialmente, o terceiro pavimento elevado desse bloco tinha área fechada bem menor que a dos pavimentos inferiores, configurando uma planta em forma de "T", que consistia de uma faixa em toda a fachada frontal e uma perna central posterior que ligava essa ala à circulação vertical, o restante do piso era um terraço aberto. Esse "T" tinha cobertura de telhas de barro e uma cúpula central na intersecção das alas. Posteriormente, o edifício foi ampliado, e todo o terraço da cobertura se transformou em área fechada, também com cobertura de telhas de barro. Antes da reforma, o edifício estava com uma cobertura única, em duas águas, de telhas de amianto. Na reforma foi refeito o telhado sobre a faixa frontal, mas mantida a ampliação que ocupou toda a área do 3º pavimento, porém agora com cobertura em laje de concreto, configurando um novo terraço.

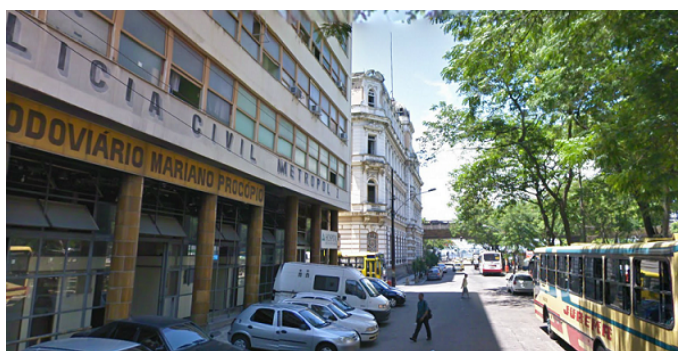


Figura 9. Situação anterior dos blocos ocupados pelo MAR. Foto: autoria desconhecida.

O edifício moderno sofreu intervenção mais radical: para se aproximar do gabarito do edifício eclético, seu 6º pavimento elevado foi eliminado, transformando-se em um terraço de cobertura,

junto à área de circulação vertical e a um restaurante. Originalmente, o edifício moderno tinha as laterais cegas e a elevação frontal alternava faixas contínuas de alvenaria e vidro. No térreo o fechamento de vidro, do chão ao teto, deixava livre a linha frontal de colunas. Como o bloco vizinho eclético, esse edifício era voltado para a Praça Mauá, com a circulação vertical numa faixa central junto à sua fachada posterior. Na reforma, o bloco moderno manteve apenas uma das laterais cega, os fechamentos externos foram removidos e substituídos por superfícies de vidro nas elevações frontal e na lateral junto ao edifício eclético e, parcialmente, na elevação posterior, que abriga áreas fechadas de circulação e serviços. Os arquitetos optaram por colocar o fechamento recuado do limite da laje, salientando a marcação dos pisos. Essas alterações eliminaram as características de época do bloco, tornando-o mais contemporâneo, servindo assim como uma base relativamente neutra para o grande gesto da intervenção: a cobertura ondulada, como um pano ao vento, que se estende sobre os dois blocos e marca visualmente a união do conjunto. A união funcional dos blocos ocorre por uma passarela fechada, em estrutura metálica, que liga em rampa o 5º pavimento do bloco moderno ao terceiro pavimento do bloco eclético e gera um circuito descendente no MAR.

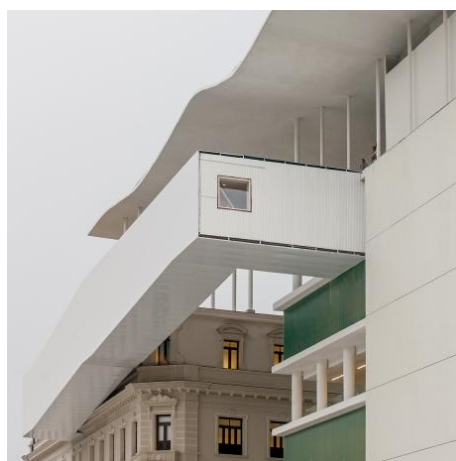


Figura 10. Passarela entre os blocos. Foto: Metro ao Cubo



Figura 11. Laje ondulada sobre os blocos. Foto: Metro ao Cubo.

A laje ondulada, de execução exigente²³, foi uma solução interessante para um problema complexo. Como criar um marco urbano, reutilizando dois edifícios existentes há muitas décadas na cidade? Como harmonizar uma intervenção marcadamente contemporânea e com força para se tornar um marco urbano com dois edifícios diversos? Junto ao achado da ondulação da laje, os arquitetos optaram por cooptar o edifício moderno para o contemporâneo, de forma a criar uma justaposição mais simples entre o bloco eclético e a intervenção contemporânea. O moderno comparece na estrutura preservada do bloco moderno, que no entanto é similar à de outros blocos contemporâneos, e nas alusões sugeridas pelas curvas da cobertura à arquitetura moderna brasileira, em que pese sua marcada originalidade.

CONSIDERAÇÕES

Nos anos 1960 o Brasil se urbanizava caoticamente em velocidade avassaladora. De acordo com o IBGE, em 1960 a população urbana no Brasil era de 32 milhões de pessoas, o que significava 45% da população brasileira. Em 2010 a população urbana era de 161 milhões de pessoas, representando pouco mais de 84% da população²⁴. Em 50 anos, a população urbana aumentou 403%. Hoje, a pressão por novas cidades deixou de existir, com a taxa de fecundidade no Brasil na ordem de 1,9²⁵, portanto abaixo do nível de reposição, e caindo. A demanda é pela qualidade urbana das cidades que habitamos em seus inúmeros quesitos, da urbanização das áreas de ocupação espontânea à mobilidade urbana, à qualidade do espaço público. Eventualmente à reboque e atabalhoadamente, o poder público vem tentando responder às novas demandas.

As três obras analisadas são edifícios públicos e estão implantadas em locais importantes em suas respectivas cidades, interagem com bens arquitetônicos tombados e lidam, de diferentes formas, com o espaço público. Mas não apenas isso, todas elas intervêm em áreas com algum nível de degradação. Tanto no centro histórico de São Paulo como no do Rio de Janeiro a arquitetura dos edifícios espelha diferentes ideias de cidades sucessivamente abalroadas pelo processo de desenvolvimento, popularização do automóvel e urbanização vertiginosa. Junto a um patrimônio arquitetônico admirável, ostentam construções sofríveis, dos anos de maior decadência de seus centros, em torno de 1970/1980. Em Minas, a quimérica Pampulha vislumbrada por Juscelino Kubitschek nunca foi alcançada. Ao longo da segunda metade do século 20, em decorrência do processo de produção e ocupação do espaço urbano, a represa ficou assoreada e poluída, pelo lixo e esgoto depositados. O material retirado do fundo da lagoa gerou uma ilha artificial de 30 hectares, a ilha da Ressaca, na margem da represa contígua ao Jardim Zoológico, onde em 2004 foi criado o Parque Ecológico da Pampulha. O trabalho de despoluição da Lagoa que tem sido paliativo ao longo dos anos, eventualmente atinja algum resultado mais efetivo com o PAC II²⁶ por meio do qual deve ser feita a coleta e tratamento de esgoto no município vizinho de Contagem, onde estão vários dos córregos que alimentam a represa, eventualmente logrando efeitos já para a copa de 2014.

A arquitetura, essencialmente, constrói para o amanhã. No entanto, a visão do amanhã e da cidade mudou consideravelmente entre 1960 e 2010, gerando necessariamente um fosso teórico entre as ideias que regiam as obras da vanguarda brutalista dos anos 1960 e aquelas que regem as obras recentes do século 21. Nos anos 1960, a arquitetura estava engajada em construir a modernidade e, no caso do Brasil, a modernidade parecia estar atrelada às rodas dos automóveis. As linhas dos edifícios modernos eram contrapostas, na teoria, à paisagem natural, às grandes extensões por urbanizar do território brasileiro. A arquitetura contemporânea, por sua vez, intervêm no construído, na cidade existente, eventualmente sob o mote ou capitaneada pela ideia de regeneração do passivo ambiental gerado pela modernidade, especialmente pelo surto automobilista. Se ergue amalgamada ao arcabouço construído nos diferentes períodos históricos da cidade, trabalhando dentro da ideia de composição com o existente.

A arquitetura, quer seja a dos anos 1960 como a de 2010, é parte de um quadro extremamente complexo e contraditório de produção e ocupação do espaço. Concomitantemente à construção do espaço ordenado de Brasília ocorria a explosão urbana desordenada de São Paulo e de outras cidades brasileiras sob a pressão da urbanização brutal daqueles anos. Hoje as simbólicas obras de requalificação e regeneração urbana são feitas concomitantemente ao aumento da frota de veículos particulares, problemas ambientais com a destinação do lixo, poluição dos rios urbanos, códigos de obra que levam a modelos pretéritos de cidade. No entanto, o argumento central que o trabalho buscou trabalhar é a profunda mudança teórica que houve nesses cinquenta anos na visão da cidade e do papel da arquitetura na produção do ambiente construído.

BIBLIOGRAFIA

- BASTOS, Maria Alice Junqueira, *Reflexão teórica sobre a arquitetura no Brasil: 1990-2010*, pesquisa de pós-doutoramento. São Paulo: FAU-Mackenzie/Fapesp, 2012.
- _____, Maria Alice Junqueira e ZEIN, Ruth Verde. *Brasil: arquiteturas após 1950*. São Paulo: Perspectiva, 2010.
- FRAJNDLICH, Rafael Urano. “Sonoro Monólito”. *AU* 227 (fev. 2013): 25-33.
- GRUNOW, Evelise. “A onda da sedução”. *Projeto Design* 398 (abr. 2013): 68-75.
- MELENDEZ, Adilson. “Uma praça abrigada no coração paulistano”. *Projeto Design* 395 (jan. 2013): 42-51.
- _____, Adilson. “Topografia Iconográfica”. *Projeto Design* 398 (abr. 2013): 58-67.
- SANTORO, Francesco. “Leve onda do MAR”. *AU* 229 (abr. 2013): 30-37.
- SIQUEIRA, Mariana. “Novo Mineirão”. *AU* 229 (abr. 2013): 48-55.
- ZEIN, Ruth Verde, *Arquitetura Brasileira, Escola Paulista e as Casas de Paulo Mendes da Rocha*, Dissertação de Mestrado pelo Propar – UFRGS, 2000.
- _____, Ruth Verde, *Arquitetura da Escola Paulista Brutalista, 1953-1973*, Tese de Doutorado pelo Propar – UFRGS, 2005.
- _____, Ruth Verde, “A década ausente. É preciso reconhecer a arquitetura brasileira dos anos 1960-70”. *Arquitextos*, São Paulo, 07. 076, Vitruvius, sep 2006.
<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.076/318>.

_____, Ruth Verde, "Brutalismo, sobre sua definição (ou, de como um rótulo superficial é, por isso mesmo, adequado)". *Arquitextos*, São Paulo, 07. 084, Vitruvius, may 2007.
<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.084/243>.

¹ Nestor Goulart Reis Filho, *Quadro da Arquitetura no Brasil* (São Paulo: Perspectiva, 1976), 98.

² Ruy Ohtake, *Arquiteto Ruy Ohtake: 15 anos de atividades*. (São Paulo: Projeto, 1976).

³ Residência Chiyo Hama, Rua dos Emboabas, Brooklin, São Paulo, SP. A obra recebeu menção honrosa na premiação de arquitetura da X Bienal de Arte de São Paulo.

⁴ Ruy Ohtake, "Residência Chiyo Hama". *Acrópole* 367 (1969): 26.

⁵ Ruth Verde Zein, "A Arquitetura da Escola Paulista Brutalista: 1953-1973" (Tese, Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2005), 33.

⁶ Idem, *ibidem*.

⁷ Idem, 34.

⁸ Idem, *ibidem*.

⁹ Paulo Bruna, "Carlos Millan", in Catálogo de desenhos de arquitetura da Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP. (São Paulo: FAUUSP/Vitae, 1988), 94.

¹⁰ Em áreas de urbanização moderna, as dimensões dos blocos podiam atingir dimensões bem maiores, caso do ICC (Oscar Niemeyer e equipe) no campus da UnB em Brasília, com seus 720 m de extensão.

¹¹ João Batista Vilanova Artigas, "Arquitetura e construção", in *Caminhos da Arquitetura*. (São Paulo: LECH, 1981), 103.

¹² A revista espanhola *AV Monografias* ou a argentina *Summa+* são exemplos de publicações com posição ativa a favor da cidade compacta.

¹³ <http://www.brasilarquitetura.com/projetos.php?mn=7&img=12&bg=img&mn2=99#> acessado em agosto 2013.

¹⁴ Anat Falbel e Celso Ohno, "CBI-Esplanada, memória e futuro de um edifício moderno em São Paulo" acessado em 05 de agosto de 2013. <http://www.docomomo.org.br/seminario%205%20pdfs/019R.pdf>

¹⁵ Simone Sayegh "Praça das Artes" acessado em 06 de agosto de 2013 em <http://www.infraestruturaurbana.com.br/solucoes-tecnicas/23/artigo276237-1.asp>

¹⁶ Projeto de Lina Bo Bardi (1977), colaboradores: Marcelo Ferraz e André Vainer.

¹⁷ A primeira etapa da construção da barragem, foi concluída em 1938 (11,50m de altura) e a segunda etapa (16,50m de altura) concluída em 1943, criando a Lagoa da Pampulha.

¹⁸ Celina Borges Lemos, "Belo Horizonte nas décadas de 1940/1950 e o impacto da Pampulha", in *Igreja da Pampulha: restauro e reflexões*, Mariângela Castro e Sílvia Finguerut, org. (Rio de Janeiro: Fundação Roberto Marinho, 2006).

¹⁹ Nanci Corbioli, "Intervenção valoriza função iconográfica de bem tombado". *Projeto Design* 357 (2009): 62-67.

²⁰ Josep Maria Montaner, "Esculturas sobre plataformas" in *Después del movimiento moderno: arquitectura de la segunda mitad del siglo XX* (Barcelona: GG, 1993), 36-40.

²¹ Tombado em 2000 pelo Conselho Municipal de Proteção ao Patrimônio Cultural.

²² Tombado em abril de 2013 pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, o Iphan.

²³ A concretagem da laje de cobertura foi feita em sequência em 16 segmentos de aproximadamente 5 x 5 m, a ondulação foi moldada com peças maciças de isopor. Esse molde foi executado no local, com módulos de espessura variável de modo a criar a ondulação.

²⁴ "Sinopse do Censo Demográfico 2010", acessado 16 de julho de 2013.

<http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=8>

²⁵ "Censo Demográfico 2010: resultados gerais da amostra" acessado 16 de julho de 2013.

<http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/imprensa/ppts/00000008473104122012315727483985.pdf>

²⁶ <http://www.pac.gov.br/obra/23185> em 09 de agosto de 2013.