

1. Este texto foi fruto de uma pesquisa de doutoramento na University of Pennsylvania. O autor agradece o apoio financeiro da Capes e da Samuel H. Kress Foundation, que tornaram possível essa pesquisa.

2. Arquiteto, Ph.D., professor de Teoria e História da Arquitetura do Departamento de Arquitetura e Urbanismo e do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano da UFPE e Diretor-Geral do Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada (CECI).

LE CORBUSIER NA TERRA DAS “SERPENTES GIGANTES”: SOBRE PAISAGEM E ARQUITETURA MODERNA¹

*LE CORBUSIER IN THE LAND OF “GIANT SNAKES”:
ON LANDSCAPE AND MODERN ARCHITECTURE*

Fernando Diniz Moreira²

Resumo

Este trabalho explora a relação entre paisagem e arquitetura moderna, tomando como objeto de estudo as impressões de Le Corbusier da paisagem sul-americana, quando de sua viagem em 1929. Essa viagem teve um impacto profundo em sua forma de entender paisagens e de conceber sua arquitetura e seu urbanismo. Por meio de seus croquis e escritos, serão estudados: o impacto causado pela visão do território pelo alto; o encontro poético do arquiteto com o Rio de Janeiro, que foi determinante para a formulação do seu plano para a cidade; e o revigoramento de sua visão utópica do mundo.

Palavras-chave: Paisagem; Arquitetura moderna; América do Sul; Le Corbusier.

Abstract

This paper discusses the relationship between landscape and modern architecture, taking into consideration Le Corbusier's impressions of South American landscape from his 1929 trip, which had a meaningful impact on his way of understanding landscape and conceiving his own architecture and urbanism. Through the study of his drawings and writings, we focus on the impact caused by the experience of seeing the territory from above; the poetic meeting with Rio de Janeiro, which determined the formulation of his plan for that city; and the strengthening of his utopian view of the world.

Key words: Landscape; Modern architecture; South America; Le Corbusier.

A maioria dos livros de história da arquitetura, devido à ênfase em seu objeto primordial, exhibe plantas de edifícios retiradas de seu contexto e entorno imediato. Foram essas imagens que correram o mundo nos manuais e que levaram muitos a acreditar que a arquitetura moderna pouca referência fez à paisagem circundante. Se, no caso de Alvar Aalto (WESTON, 1999, p. 46-67) e de Frank Lloyd Wright,³ essa relação com a paisagem foi reconhecida e enaltecida pela crítica, arquitetos como Mies van der Rohe e Richard Neutra não tiveram a mesma sorte. No entanto, a bibliografia mais recente tem apontado como os edifícios destes últimos foram pensados para paisagens específicas, das quais são indissociáveis.⁴ Em parcerias famosas, como a que Burle-Marx estabeleceu com alguns arquitetos brasileiros, as atenções são direcionadas para o edifício ou para os jardins, e não para as sutis e complexas relações que existem entre eles.

Este trabalho explora a relação entre paisagem e projeto moderno, procurando desfazer alguns mitos sobre a insensibilidade da arquitetura moderna em relação ao sítio natural. O texto adota como objeto de análise as impressões de Le Corbusier da paisagem sul-americana quando de sua primeira viagem, em 1929. Alguns críticos identificam uma transformação na sua forma de entender paisagens e de conceber sua arquitetura e seu urbanismo. Argumentamos que tal transformação está intimamente relacionada com o impacto que Le Corbusier sofreu diante da paisagem tropical sul-americana.

A primeira e a segunda partes do texto apresentam os passos da viagem de Le Corbusier na América do Sul e os esboços que aqui produziu. A terceira parte explora o impacto da experiência de sobrevoar o vasto território sul-americano, que o fez perceber a complexa relação entre cidade e paisagem natural com novos olhos. A quarta parte aborda o encontro poético do arquiteto com a cidade do Rio de Janeiro – entranhada no mar, montanhas e florestas – e mostra como esse encontro foi crucial para o plano que elaborou para a cidade. Por fim, a quinta parte mostra como Le Corbusier viu, na tenacidade e na força da presença humana na paisagem do Novo Mundo, elementos para reforçar sua visão utópica do mundo. O material analisado consistiu nos registros escritos e nos croquis produzidos por Le Corbusier durante essa viagem, disponíveis na Fondation Le Corbusier.

Uma viagem reveladora

Quando Le Corbusier veio ao Brasil pela primeira vez, em 1929, ele já tinha estabelecido e divulgado seu programa para um novo ambiente moderno em todas as suas escalas. Esse programa foi lançado por meio de livros, como **Vers une architecture** (1923), **Urbanisme** (1925) e **L'art décoratif aujourd'hui** (1925); e de seus planos urbanísticos, como a **Ville contemporaine** (1923) e o **Plan voisin** (1925), e cristalizado em sua arquitetura, como nas Villas Stein (1927-28) e Savoye (1929-31). Apesar dos poucos projetos construídos, o arquiteto franco-suíço já tinha uma posição consolidada como polemista e proponente de uma nova arquitetura.

3. As passagens sobre a relação entre arquitetura e natureza nos escritos de Wright são inúmeras, mas alguns trechos são suficientes para ilustrá-la: *An American Architecture*, 1955, p. 186-199; *The living city*, 1970, p. 19-23, 119-126.

4. Sobre o caso de Mies, ver Bergdoll, 2001, p. 66-104. Sobre Neutra, ver Leatherbarrow, 2001, p. 38-53, 96-118.

5. Frampton indica uma certa desilusão de Le Corbusier com o ideário maquinicista já no final dos anos 1920 (FRAMPTON, 1979, p. 9 e 1987, p. 29-30); Stanislaus Von Moos identifica a mesma transformação na pintura em "Le Corbusier as a painter" *Oppositions* 19/20 (1980). Nos pronunciamentos de Le Corbusier no início da década de 1930, esse suposto abandono do funcionalismo aparece claramente. Mary Mcleod, "Le Corbusier in Algiers" *Oppositions* 19/20 (1980), p. 56; Curtis, William, 1986, p.109-116, 162-168.

6. Após frequentes visitas ao Brasil, o poeta suíço tornou-se uma figura conhecida no círculo parisiense de artistas brasileiros, que incluía Tarsila do Amaral, Cícero Dias e Vicente do Rego Monteiro (AMARAL, 1970, p. 8). Cendrars conheceu Le Corbusier na exposição *Une cité contemporaine* em 1922

7. Carta de Cendrars para Le Corbusier em 13 de julho 1926. Dossier Cendrars, 123. Fondation Le Corbusier (PEREIRA, 1987, p. 42). Sua carta a Paulo Prado expressa suas preocupações: "Falando de urbanismo soube outro dia que um dos meus colegas conhecido por suas pequenas concepções pitorescas e românticas teria obtido a encomenda dos projetos de extensão do Rio de Janeiro. Se isto for verdade, ei-lo já com um pé em Planaltina. E isto seria muito triste!" Carta de Le Corbusier para Paulo Prado, 16 de dezembro de 1927. Arquivo Eduardo Caio Prado (PEREIRA, 1987, p. 43). Ele se refere a Alfred Agache, arquiteto recentemente contratado para efetuar o plano para o Rio de Janeiro (1928-1930). A nova capital persistiu entre as ambições de Le Corbusier. Logo antes de embarcar para o Brasil, ele admitiu: "Efetivamente, o sonho de Planaltina não sai da minha mente." Carta de Le Corbusier para Paulo Prado, 28 de setembro de 1929. Document C3.5.288. Fondation Le Corbusier (doravante FLC)..

No entanto, no início dos anos 1930, evidenciando uma mudança de rumo em sua arquitetura, Le Corbusier demonstrou um renovado interesse pelo território e pela natureza. Ele passou a adotar materiais tradicionais (tijolo, madeira, pedra) e métodos de construção não-industrializados.⁵ Se suas villas dos anos 1920 representavam uma série de valores ligados à leveza, à matemática, à precisão da máquina e ao clássico, seus projetos dos anos 1930 em diante eram marcados pela rispidez, pela materialidade, pelas justaposições violentas e pela referência constante ao contexto imediato. Projetos como a *Maison Mandrot* (Le Pradet, 1932), a *Petite Maison de Weekend* (Celle St Cloud, 1935), e a *Maison Jaoul* (Paris, 1953) apresentam o tijolo usado em abóbadas ou exposto nas paredes e pisos, pedras naturais como revestimentos, pisos de cerâmica e esquadrias de madeira. Se toda a sua obra até os anos 1920 foi marcada pela obsessão em inundar seus espaços de luz, na *Maison Curutchet* (La Plata, 1949) Le Corbusier utiliza o *brise-soleil* e descobre que as sombras também podem criar arquitetura.

Essa transformação pode não ser totalmente creditada a essa viagem, pois conhecemos os impulsos regionalistas do início de sua carreira ainda em La Chaux-des-Fonds. No entanto, viagens sempre detiveram um papel crucial na formação de qualquer arquiteto, sobretudo para um de formação tão heterodoxa como Le Corbusier. As viagens à América do Sul proporcionaram uma oportunidade ao arquiteto francosuíço de se defrontar com vastas paisagens e diferentes culturas, que certamente aceleraram esse rompimento com o ideário mecanicista e a adoção de uma sensibilidade topográfica e regionalista.

O círculo de artistas que convidou Le Corbusier era ligado a Blaise Cendrars, o poeta modernista também nascido em La-Chaux-des-Fonds. Cendrars instigou a curiosidade de Le Corbusier sobre aquele país colossal, suas serpentes gigantes, suas árvores enormes, e seu povo doce.⁶ Ele até provocou o arquiteto ao afirmar que qualquer coisa que os sul-americanos tentassem fazer com suas ideias urbanísticas seria esmagada pela natureza (LE CORBUSIER, 1930, p. 71). Cendrars também o ajudou a criar um intercâmbio com membros da elite intelectual sul-americana, como Victoria Ocampo na Argentina e Paulo Prado no Brasil, que, por sua vez, encorajaram Le Corbusier a visitar seus países. A possibilidade de difundir sua obra e de conseguir encargos também o fizeram aceitar o convite. Desde 1926, ele já tinha conhecimento da intenção do governo brasileiro de construir uma nova capital e, por meio de Cendrars, estava atento a esse debate, pois viu aí uma oportunidade única de concretizar suas ideias urbanísticas.⁷

Le Corbusier passou cerca de dois meses na América do Sul. Ele deixou Paris em 18 de setembro de 1929, a bordo do transatlântico *Massilia*, chegando a Buenos Aires em 2 de outubro, passando cerca de um mês na cidade. Nesse período, entre 3 e 19 de outubro, ele proferiu as conferências que seriam a base de **Précisions**, livro que apresenta suas expe-

riências na América do Sul (LE CORBUSIER, 1930).⁸ Durante o resto de outubro, baseado em Buenos Aires, ele viajou de avião para Montevideú (com volta de hidroavião) e para Assunção, de avião. Deixou Buenos Aires em 5 de novembro em direção ao Rio de Janeiro, a bordo do navio Giulio Cesare. Após alguns dias no Rio, ele viajou para São Paulo, entre 20 de novembro e 1º de dezembro. Acreditamos que o meio de transporte utilizado entre as duas cidades brasileiras foi o avião, pois há registros de que ele sobrevoou ambas as cidades. No Brasil, Le Corbusier proferiu quatro conferências, duas em cada cidade, cujos assuntos sintetizavam de forma geral aqueles das conferências de Buenos Aires.⁹ Ele deixou o Brasil em 10 de dezembro de 1929, a bordo do Lutetia, após passar quase um mês inteiro no país.¹⁰ Faz-se necessário ressaltar os mais diversos meios de transportes que ele utilizou em sua viagem, pois esses veículos, frutos da modernidade tão adorada por Le Corbusier, proporcionaram-lhe também diferentes formas de vislumbrar e entender a paisagem sul-americana.

Megaestruturas dialogando com topografias

Em todas essas cidades, Le Corbusier, mesmo não solicitado, lançou-se a esboçar ideias. Em Buenos Aires, após convencer-se de não romper o *grid* da cidade, lançou uma enorme plataforma sobre o Rio La Plata, “uma pura criação humana” (LE CORBUSIER, 1930, p. 237), sustentada por pilotis e aberta para o rio. Nessa plataforma, que lembra o *grid* espanhol da era colonial, dispôs 24 arranha-céus cristalinos em forma de cruz, similares àqueles do **Plan voisin**). Le Corbusier admitiu que a ideia desse plano lhe veio à mente quando estava chegando a Buenos Aires à noite, pelo rio, imaginando as luzes feéricas dos arranha-céus espremidas entre os céus e as águas do Rio La Plata (OYARZUN, 1987, p.

8. Esse livro apresenta as dez conferências que proferiu na América do Sul, acrescidas de um “Prólogo americano” e um “Corolário brasileiro”. Esses textos, mais emocionais e poéticos, foram escritos sob o impacto da visita e mostram-se bem diferentes do conteúdo mais programático das conferências. Editado na França em 1930 (Crés et Cie), esse livro ganhou uma edição americana em 1991 (MIT Press), uma argentina em 1978 (Poseidon) e uma brasileira em 2004 (Cosac & Naify).

9. As conferências de São Paulo foram ambas sobre urbanismo, condensando os conteúdos da segunda, terceira e nona conferências de Buenos Aires. No Rio de Janeiro, os conteúdos das segunda e terceira conferências argentinas foram condensados. Ver também os seguintes documentos na FLC: X1-10 92 “A conferência de Le Corbusier” 27 nov 1929; X1-10 87 “Fallanos o urbanista francez Le Corbusier” 20 nov 1929; X1-10 119 “As conferências de Le Corbusier” dec 1929; X1-10 89 “A 1ª conferência do architecto francez Le Corbusier” nov. 1929.

10. “Chega hoje a esta capital o architecto Le Corbusier” X1-10 116 FLC. Sobre a viagem ver Fernando Oyarzun, “Précisions sobre uma viagem, uns projetos e algo mais” Projeto 102 (agosto, 1987), p. 88.

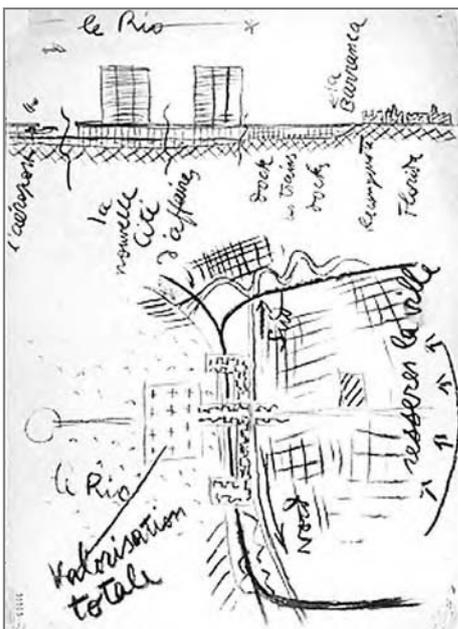


Figura 1 • Buenos Aires, 1929 Fonte: *Precisions*, p. 207



Figura 2 • Quatre édifices en vue nocturne, FLC 30.304

88; LE CORBUSIER, 1930, p. 237). Ao se lançar do nível mais elevado da cidade sobre a depressão onde estão justamente localizados os galpões e armazéns da área portuária, a plataforma procura restabelecer a relação da cidade com o rio (OYARZUN, 1991, p. 29-30).

Em Montevidéu, Le Corbusier invadiu o centro da cidade com um longo arranha-céu cruciforme, que abrigaria escritórios e residências e teria uma autopista no topo. Uma de suas pernas origina-se nas montanhas, intercepta o promontório-colina e lança-se ao rio. Evidenciando uma evolução em relação ao de Buenos Aires, o edifício ainda possui um cariz racionalista, mas foi pensado para uma topografia específica (LE CORBUSIER, 1930, p. 238).

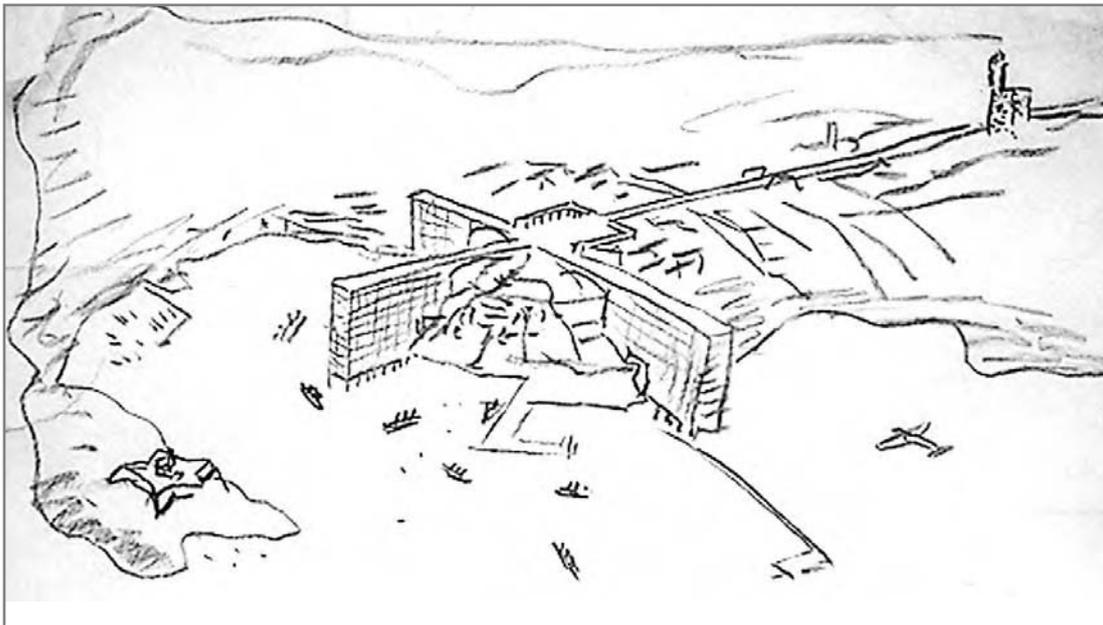


Figura 3 • Plano de Montevidéu, 1929, FLC 30.301

Em São Paulo, após ter observado do avião o “centro violento”, marcado pelos primeiros edifícios altos, Le Corbusier não se conteve e lançou-se a esboçar soluções. Propôs um novo sistema de circulação composto por duas barras, que se cruzavam em ângulo reto, justamente no “centro violento”. Essa megaestrutura cruciforme sem fim iria descongestionar o centro, penetrando na cidade como um aqueduto romano, voando sobre o centro, “de acordo com o espírito de nosso tempo”, vencendo as irregularidades do terreno (LE CORBUSIER, 1930, p. 239-240).

Se em Montevidéu e São Paulo, o megabloco aparece como um novo elemento do repertório corbusiano, no Rio de Janeiro ele ainda seria ainda mais inovador ao criar um enorme edifício sinuoso, como uma serpente gigante, que cruzaria toda a cidade. Segundo ele, essa megaestrutura iria oferecer rápida circulação e alojamento para cerca de 90.000 pessoas, resolvendo assim dois problemas da cidade: a demanda por habitação e os obstáculos à circulação impostos pela topografia (POLESELLO, 1991, p. 157). Começando a 40 metros

do chão, ela se esparramaria por cerca de seis quilômetros com uma rodovia expressa colocada no teto, acessível por rampas e elevadores. Esse edifício-rodovia subverte a noção de oposição entre estaticidade e movimento, centro e periferia, tudo agora está conectado e em movimento. Ele demonstra uma evolução significativa em relação aos projetos para as outras cidades.

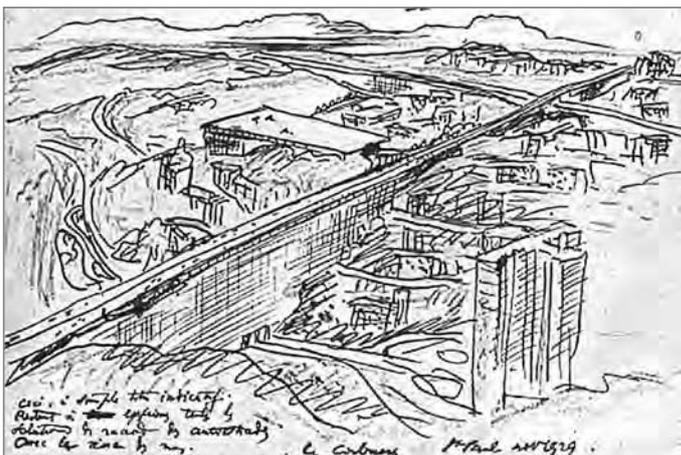


Figura 4 • São Paulo, Projeto Edifício Auto estrada, 1929, Canet B4.261

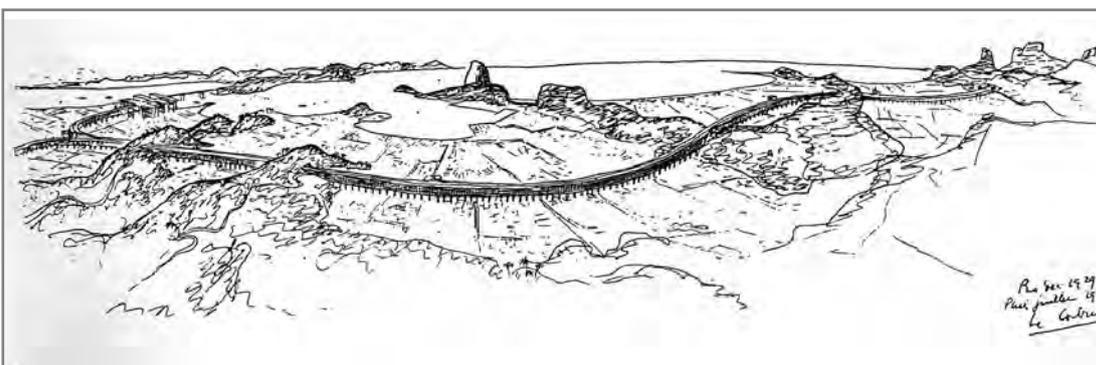


Figura 5 • Desenho Rio Auto-estrada, 1929 FLC 312.878

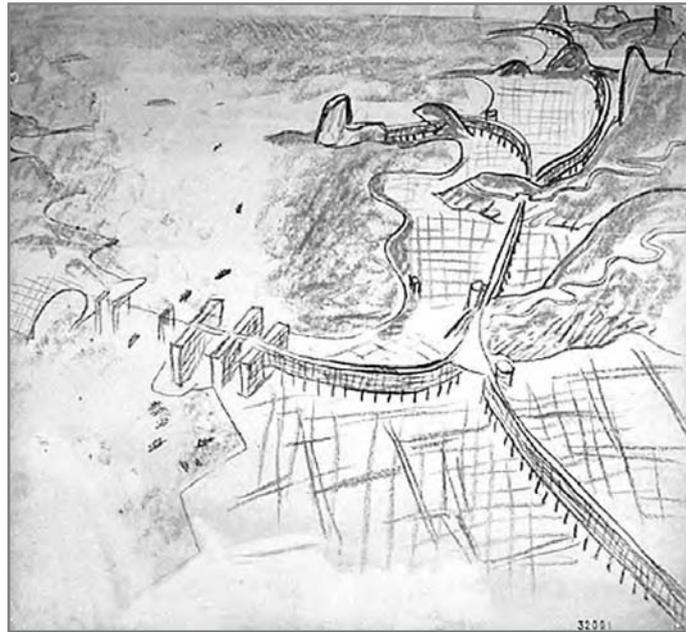
Essa estrutura curva e elegante estaria intimamente associada à paisagem, cruzando colinas, trocando as montanhas, entrando na baía e ligando todos os pontos da cidade. A cidade foi reduzida a um edifício que procurava competir com a natureza, tornar-se evidente na topografia. Um dos ramos até adentraria na baía para atingir Niterói (LE CORBUSIER, 1930, p. 240). Dessa estrutura, a cidade seria convertida em paisagem admirável, e qualquer um poderia desfrutar dos esplendores naturais, o mar, os céus, as montanhas, enfim, sentir a topografia como em um filme:

Pensem na qualidade, no valor desta área conquistado ao ar, dentro da cidade: na nossa frente o mar, a baía, as mais bonitas baías do mundo, o oceano, este espetáculo mágico que tanto nos afeta... atrás as montanhas nas quais nascem as mais lindas florestas, a encantadora silhueta dos picos. Os immeubles-villas?...São apartamentos com serviços, jardineiras fachadas de vidro, tudo isto bem no alto. É como se

Figura 2 • Curso de concreto armado por correspondência. Fonte: **A Casa** (1936-1941).

fossem o ninho de uma ave. Uma rua elevada em cada andar, com os elevadores, você sobe para a garagem, localizada logo abaixo da auto-estrada; uma rampa de saída, ao lado, leva-o de carro até o limite da auto-estrada. Ali, a 100 quilômetros por hora, você vai para seu escritório na cidade, ou para o campo, para as florestas e planaltos... Do alto, do mar, imaginei a cintura ampla e magnífica dos edifícios, coroada horizontalmente pela auto-estrada, que atinge cada morro e estende a mão de uma baía a outra. O avião está prestes a ficar ciumento, pois tais liberdades pareciam lhe ser reservadas. (LE CORBUSIER, 1930, p. 244)

Figura 6 • Rio de Janeiro, Projeto, 1929, FLC 32091



Sínteses de arquitetura, urbanismo e paisagem, tais esboços inauguraram para Le Corbusier uma nova era de investigação. Apesar de terem influenciado arquitetos brasileiros nos anos subsequentes, como o Pedregulho e a Gávea de Affonso Eduardo Reidy atestam, esses croquis parecem ter tido pouco impacto naquele momento para o público local. Essa viagem foi muito mais importante para Le Corbusier do que para os brasileiros e sua significância pode ser sintetizada em três aspectos: o impacto proporcionado pela visão do alto, o encontro poético com a topografia e a cidade do Rio de Janeiro, e a observação dos sul-americanos em seu território.

11. Em Buenos Aires, o arquiteto franco-suíço foi convidado para o voo inaugural que ligava as capitais argentina e paraguáia, cruzando o Uruguai e bordejando a fronteira entre Brasil, Argentina e Paraguai (LE CORBUSIER, 1930, p. 3).

A natureza vista do alto

O impacto da natureza sul-americana em Le Corbusier foi sobretudo proporcionado pela oportunidade de viajar de avião.¹¹ O avião, como bem sabemos, foi motivo recorrente em sua obra. Como a própria arquitetura de Le Corbusier, ele refletia a precisão exigida pela nova era. Em **Vers une architecture**, Le Corbusier referiu-se aos aviões como a um problema bem

colocado, resolvido por meio do estrito atendimento de sua função. Como na máquina de morar corbusiana, nada poderia falhar no avião, nada podia ser adicionado sem uma função específica. Além disso, o avião proporcionou uma forma mais precisa de se observar as cidades:

O olhar de pássaro nos tornou capaz de ver nossas cidades e o território que as circunda. Nós sabemos que nossas cidades estão atoladas em indignidades repugnantes, que fazem os homens de mártires, que nos privam das 'coisas essenciais'. O avião denuncia, o avião denuncia a cidade, denuncia aqueles que controlam a cidade. Por causa do avião, nós agora temos a prova, e o direito de desejarmos alterar as formas de se planejar e construir as cidades. (LE CORBUSIER, 1935, p. 11)¹²



12. O impacto da visão proporcionada pelo avião foi explorado por Jean Pierre Giordani (1987, p. 18-34). Ver também no mesmo número: Pedretti, 1987, p. 74-85.

Figura 7 • Douglas air liners over New York, *Aircraft*, ilustração 98

A experiência de sobrevoar a América do Sul afetou profundamente Le Corbusier, particularmente a visão das vastas planícies, dos rios, dos estuários e das infindáveis plantações. Do alto, ele formulou a lei dos meandros, o caminho sinuoso que os rios fazem ao cruzar as florestas e vales antes de desaguar no mar, algo impossível de ser percebido do chão. Ele entendeu como as cadeias de montanhas, as vastas planícies, as florestas, os rios, lagos e cursos d'água se entrelaçam e se complementam. O avião "revela as leis supremas, os princípios simples que regulam os elementos, os fenômenos naturais" (LE CORBUSIER, 1935, p. 13). A dualidade entre razão e emoção que caracteriza a obra de Le Corbusier transparece no avião: um produto da razão, o avião é um instrumento eficaz para se escrutinar o território, mas também faz emergir a emoção ao possibilitar inusitadas visões:

Do avião presenciei espetáculos que poderia chamar de cósmicos. Que convite à meditação! Que evocação das verdades fundamentais de nossa terra. (LE CORBUSIER, 1930, p. 4)¹³

Durante uma viagem aérea, nós vemos a Terra como ela é, nós fazemos muitas descobertas, e nós pensamos profundamente. (LE CORBUSIER, 1945, p. 186)

Ele pôde assim entender o poder e a lógica desse território gigantesco e admitir a insignificância de seu ofício frente à

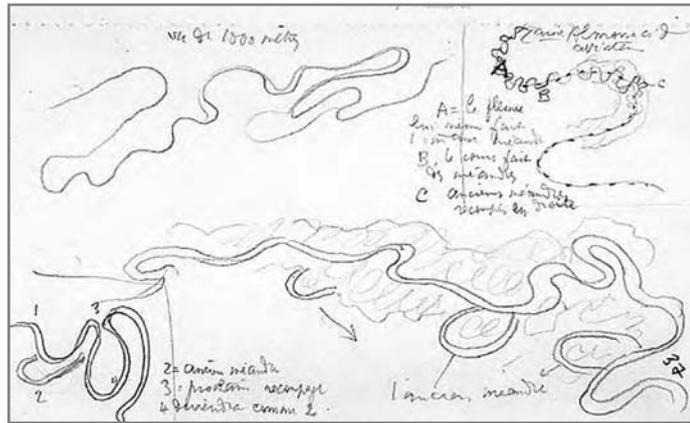
13. Ver também: Giordani, 1987, p. 20.

natureza: “Do avião compreendem-se muitas coisas. De um avião, pode-se ver as planícies do Uruguai, os pampas, a transitoriedade de nossas vidas, nossos limites” (LE CORBUSIER, 1930, p. 5).

Figura 8 • Santos, vista aérea, Carnet B4-257

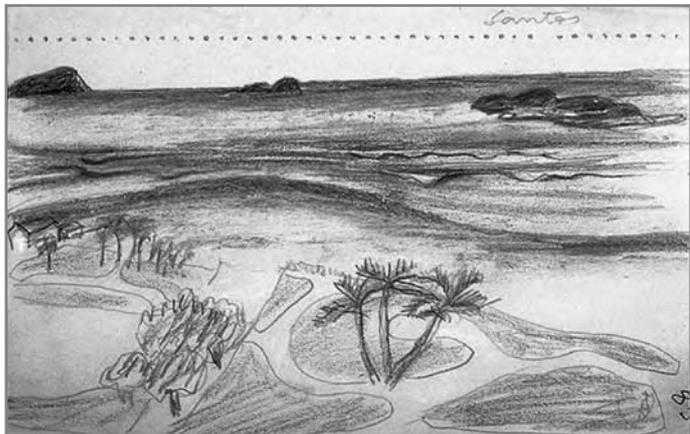


Figura 9 • A lei dos meandros, Carnet B4-249



Antes dessa experiência, seus planos urbanos eram completamente fora de contexto, ou quando esse existia, como a Paris do Plano Voisin, era provocativamente ignorado. Após a experiência de sobrevoar a América do Sul, ele pôde entender a complexidade do território e isso teria consequências para seus próximos trabalhos, que passaram sistematicamente a referenciar-se ao contexto.

Figura 10 • Vue de l'avion, Brésil, 1929, FLC Carnet B4- 255



Uma abordagem poética da paisagem

As ideias de Le Corbusier para o Rio de Janeiro foram determinadas pela sua abordagem poética do território e por sua experiência de ver a cidade do alto. O impacto dessas viagens aéreas em Le Corbusier foi enorme e mudaria seu método de abordar as cidades. Após essas experiências, ele passou a ver a complexa relação entre cidade e paisagem natural com novos olhos.

A forma como Le Corbusier se aproximou do Rio de Janeiro, de navio e de avião, foram experiências marcantes para ele. Do alto, a visão das montanhas, das florestas, do oceano e da cidade ali entranhada chocou o arquiteto franco-suíço. Os croquis feitos do ar possibilitam um melhor entendimento do território e de sua intrincada topografia, da complexa relação entre esses elementos naturais:

Quando de avião, tudo se tornou claro, após ter apreendido esta topografia, este corpo tão montanhoso e complexo (...) você é tomado pelo entusiasmo, você sente as ideias nascendo, você entra no corpo e no coração da cidade, você entende parte de seu destino. (LE CORBUSIER, 1930, p. 235)

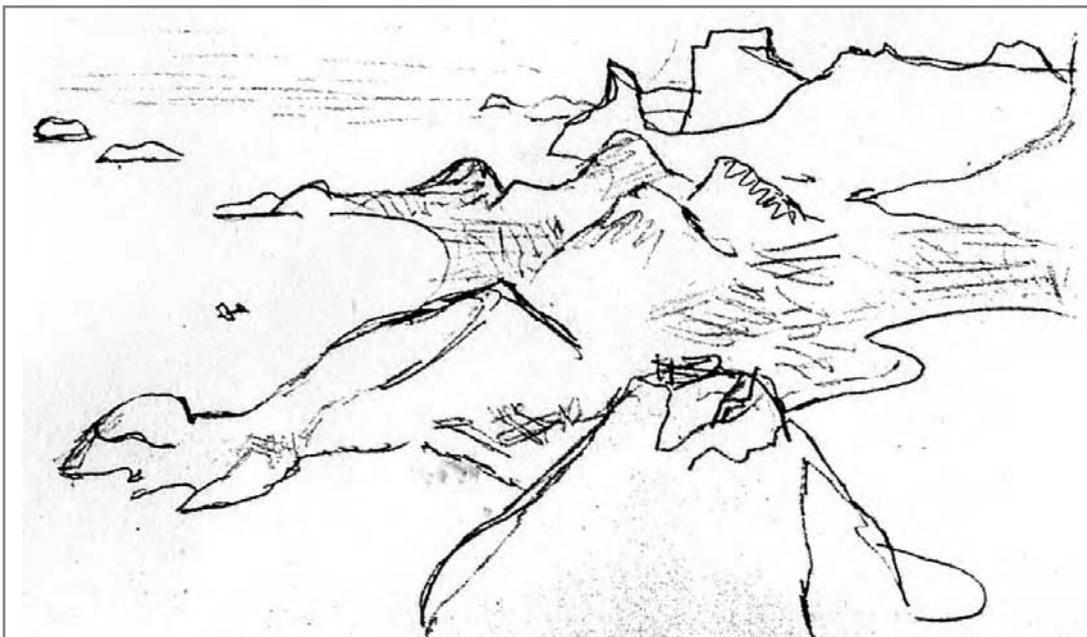


Figura 11 • Vista aérea do Rio, 1929, Carnet B4-280

O navio, por sua vez, possibilitou-lhe uma visão do perfil da cidade e de seu sítio, entendidos por meio de composições de planos e volumes. Os vários croquis que fez revelam uma nova forma de apreender o território, uma forma poética e intuitiva. Não se comparavam aos detalhados estudos que seu colega Alfred Agache estava fazendo na cidade naquele mesmo período, mas, a nosso ver, conseguiam igualmente apreender a realidade à sua frente. Essa aproximação sucessiva por meio da fixação de imagens permite entender gradualmente a cidade, suas formas e cores:

Figura 12 • Vista aérea do Rio, 1929, Carnet B4-278



E o Rio é vermelho e rosa pelo seu solo, verde pela sua vegetação, azul pelo seu mar; ondas quebram com pouca espuma em suas numerosas praias, tudo irrompe nas ilhas perfurando as águas, nos picos mergulhando abruptamente nelas, em altas colinas a grandes montanhas; seus embarcadouros são os mais bonitos do mundo, a areia do oceano chega até os pés das casas e palácios. Uma luz imensa agita nosso coração. Como é bela, poderosa, incitadora a América. (LE CORBUSIER, 1930, p. 2)

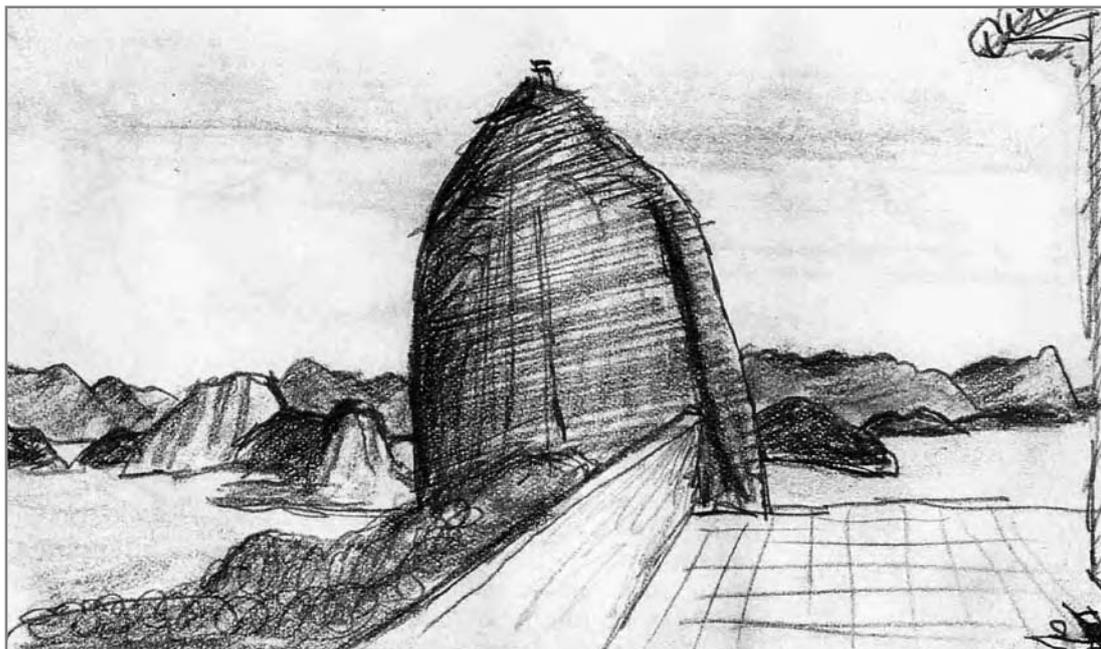


Figura 13 • Rio, Pão de Açúcar, 1929, Carnet B4-279

O encontro poético de Le Corbusier com a cidade é descrito em muitas passagens de **Précisions**. Sob esse impacto, ele finalmente entendeu a advertência de Cendrars sobre a insignificância de qualquer coisa feita pelo urbanismo: “Planejar aqui? Que desperdício de tempo! Tudo isto iria ser absorvido pela sua natureza violenta e sublime”. Aqui vemos um Le Corbusier esmagado pelo território, pela pujante natureza, mas gradualmente ele percebeu que o território “começou a falar, a falar de água, de terra, de ar, a falar de arquitetura

ra" (LE CORBUSIER, 1930, p. 244-245). Então ele encontrou forças, levantou-se e decidiu fazer um plano, porque essa grande natureza também merecia um:

Rio de Janeiro é uma cidade radiante em sua universalmente proclamada beleza, que parece desafiar qualquer participação humana, um violento desejo, louco talvez, chega a você de tentar aqui também uma empreitada humana, um desafio pela "afirmação da humanidade." (LE CORBUSIER, 1930, p. 235-236)

Assim, o plano foi uma resposta sob forte impacto emocional à paisagem, sobretudo quando vista do alto. Le Corbusier foi capaz de apreender o sentido plástico e emocional da paisagem e tirar partido disso. A megaestrutura do Rio foi um gesto de afirmação do homem sobre a natureza. O próprio Le Corbusier admitiu que o plano se revelou para ele quando estava voando sobre a cidade.¹⁴

14. "Durante um voo, a concepção de um vasto programa para uma cidade orgânica veio como uma revelação" (LE CORBUSIER, 1935, p.112).

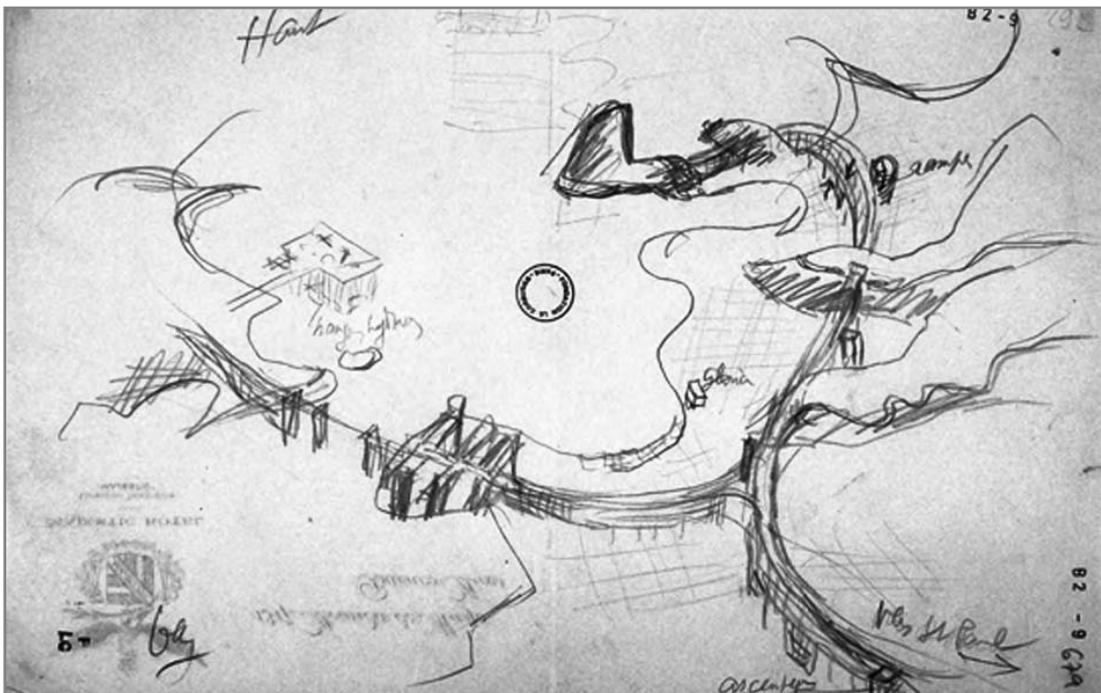


Figura 14 • Rio de Janeiro, premiers croquis de l'avion, 1929 FLC B29-679

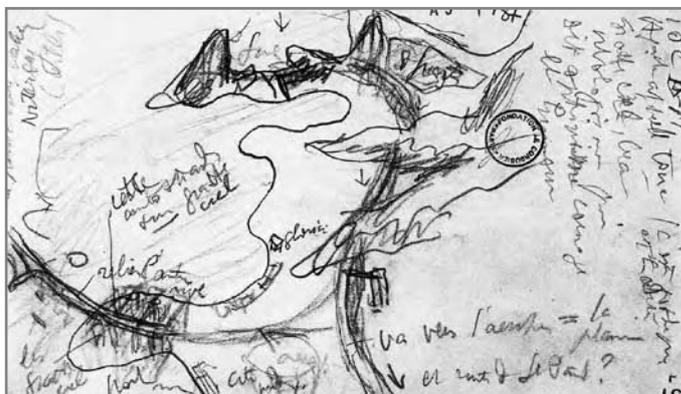


Figura 15 • Rio de Janeiro, premier croquis de l'avion, 1929 FLC A3-17 (87)

Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, v.15, n.16, 1º sem. 2008

Paisagem americana e utopia

A paisagem sul-americana reavivou em Le Corbusier sua vertente utópica. Elementos utópicos sempre estiveram presentes na forma de se pensar melhorias de vida nas cidades e contribuíram decisivamente para a formação da cultura urbanística a partir do final do século XIX.¹⁵ As megaestruturas corbusianas implicavam até mesmo uma transformação da sociedade brasileira, mas ele não apresenta nenhuma pista de como esses edifícios iriam ser concretizados.

A visão do alto também ajudou Le Corbusier a compreender a presença humana na América do Sul como uma grande aventura. A colonização não era vista pelo lado da destruição das populações nativas, mas pelo lado daqueles que partiram para o Novo Mundo, daqueles que se viram em uma terra estranha e que tiveram de lidar com uma natureza hostil e construir uma nova identidade. Do alto, Le Corbusier avista naquele vasto território vilarejos isolados, plantações regulares, fazendas isoladas nos pampas, que o levam a enaltecer o colonizador pela sua audácia e perseverança. Tudo estava por ser construído nesse imenso território. Ele identifica nessa luta contra o território uma força escatológica que guiaria a humanidade no mundo moderno. "A planície envolvendo tudo: onde está o vizinho? Onde comprar? Onde está o doutor? Onde está a garota que se gostaria de amar? Onde está o carteiro que traz as cartas? Nada. Nada, nenhuma esperança, exceto em si mesmo" (LE CORBUSIER, 1930, p. 3).

Esse componente utópico também incorpora o homem como elemento central da paisagem. Le Corbusier desenha exaustivamente os tipos locais, particularmente aqueles mais pobres, negros, índios e mestiços. Seus croquis conferem uma dignidade surpreendente a esses personagens de vida tão sofrida. A beleza das mulheres índias nos arredores de Assunção ou das negras dos morros do Rio de Janeiro não escapa ao seu olhar. Sua admiração estende-se à forma de os pobres habitarem, particularmente as casas feitas de chapas de metal corrugado de Buenos Aires ou as favelas do Rio de Janeiro. Ao visitar uma das favelas, Le Corbusier surpreende-se com as casas situadas nas alturas, as vistas de que dispunham e seu despojamento. Admira também a luta desses favelados para manterem sua capacidade de sonhar. Se a América é produto da força, da tenacidade e da criatividade, ele encorajou os sul-americanos a tomar seu destino com as próprias mãos:

A Europa burguesa é um peso para a América do Sul. Libertai-vos! A Europa burguesa está virtualmente morta. É chegada a hora. A economia geral do mundo vê na América do Sul um devir iminente. Latinos, eis aqui a voz de seu destino: sorridente, belo, claro. (LE CORBUSIER, 1987, p. 70-71)¹⁶

De acordo com Le Corbusier, as ideias, na América do Sul, devem nascer grandes e livres, e não mediocres. O ser humano americano e brasileiro é um homem moderno por natureza. Brasil e Argentina, apesar de terem nascido dos moribun-

15. Françoise Choay argumenta que a tradição arquitetônica dos tratados e as fantasias utópicas igualmente embasaram o pensamento sobre as cidades desde o Renascimento (CHOAY, 1997, p. 202-212, 243-247).

16. Esse texto foi publicado unicamente em português..

dos Portugal e Espanha, são sociedades novas e audaciosas, predestinadas a serem modernas (LE CORBUSIER, 1987, p. 68-69). Os sul-americanos são um povo novo, "sabem como regular, organizar, governar, medir, julgar". Não podem ser "tímidos ou temerosos" (LE CORBUSIER, 1987, p. 69).



Figura 16 • Desenho, 1929 Carnet B4-274

Tendo em mente o vasto território e o trabalho do colonizador, Le Corbusier reafirma a grande tarefa do urbanismo em criar um novo futuro e evoca o papel dos sul-americanos na aplicação desses novos princípios em sua arquitetura, assentamentos e novas cidades. Aqui, utopismo conecta-se com americanismo, um tema estimulante para sua clientela.¹⁷ Os brasileiros, também pelejando para criar uma identidade moderna para o país, reconheceram essa necessidade de serem livres da tradição: "O Brasil é o país do futuro... As

17. Sobre esse tema ver Pereira, 1996, p. 1182-1203..



Figura 17 • Favela, 1929 Carnet B4-287

18. A estadia de Le Corbusier no Rio de Janeiro. In: *Revista Movimento Brasileiro* 8 (dezembro, 1929). Citado por Pereira, 1987, p. 57.

forças renovadoras, como Le Corbusier, deveriam encontrar entre nós, que somos livres de compromissos com o passado, a máxima floração.”¹⁸

A experiência sul-americana proporcionou a Le Corbusier uma nova forma de apreender a paisagem e de entender o território, o que teve consequências sobre sua forma de produzir arquitetura e cidades. Croquis rápidos e irreflexivos fixavam imagens que expressavam um jogo plástico de formas, cores, superfícies e volumes sob uma intensa luz. Essa forma de apreensão da paisagem foi fruto de uma resposta emocional e demonstra a conciliação entre razão e emoção que perpassa toda a sua obra. Os esboços de planos que aqui produziu foram também respostas emocionais a essas paisagens, mais especificamente à relação que aquelas cidades estabeleciam com seus sítios naturais. Refletindo uma gradual emergência da emoção frente à razão, o caráter matemático e cartesiano de sua plataforma fincada em Buenos Aires foi cedendo lugar a um edifício-serpente imiscuindo-se entre morros e baías.

A experiência de Le Corbusier nos leva a repensar o cisma fictício que existe entre urbanismo, paisagismo e arquitetura na atualidade. Ele redefine essas disciplinas como a arte de trabalhar com a topografia, aqui entendida em um sentido amplo (natureza, sítio, arquitetura, cidade e cultura). Ele também nos faz perceber que a paisagem foi elemento central na definição da arquitetura e do urbanismo modernos e que essas disciplinas precisam uma da outra para atingir um significado cultural mais amplo.

Referências

A 1ª CONFERÊNCIA do arquitecto francez Le Corbusier Nov. 1929. **Fondation Le Corbusier**, X1-10 89.

A CONFERÊNCIA de Le Corbusier 27 Nov 1929. **Fondation Le Corbusier**, X1-10 92.

AMARAL, Aracy. **Blaise Cendrars no Brasil e os modernistas**. São Paulo: Martins, 1970.

AS CONFERÊNCIAS de Le Corbusier Dec 1929. **Fondation Le Corbusier**, X1-10 119.

BERGDOLL, Barry. The nature of Mies's Space. In: RILEY, Terence; BERGDOLL, Barry (Ed.). **Mies in Berlin**. New York: MoMA, 2001.

CARTA de Le Corbusier para Paulo Prado, 28 de Setembro de 1929. **Fondation Le Corbusier** C3.5.288.

CHEGA hoje à esta capital o architecto Le Corbusier. **Fondation Le Corbusier**, X1-10 116.

CHOAY, Françoise. **The rule and the model: on the theory of architecture and urbanism**. Cambridge: The MIT Press, 1997.

CURTIS, William. **Le Corbusier: ideas and forms**. London: Phaidon, 1986.

FALLA-NOS o urbanista francez Le Corbusier 20 Nov 1929. **Fondation Le Corbusier**, X1-10 87.

FRAMPTON, Kenneth. Introduction. **Oppositions**, n.15/16, p. 8-16, 1979.

FRAMPTON, Kenneth. Primitive form and the linear city. In: RAEBURN, Michael; WILSON, Victoria (Ed.). **Le Corbusier, the architect of the century**. London: Arts Council of Britain, 1987.

GIORDANI, Jean Pierre. Visioni geografiche. **Casabella**, n.531-532, p. 18-34, 1987.

LE CORBUSIER. **Aircraft** (1935). New York: Universe, 1988.

LE CORBUSIER. O espírito sulamericano. In: PEREIRA, Margaret *et al.* **Le Corbusier e o Brasil**. São Paulo: Tessela/Projeto, 1987. p. 70-71.

LE CORBUSIER. **Precisions on the present State of architecture and city planning** (1930). Cambridge: The MIT Press, 1991.

LE CORBUSIER. **Trois établissements humains**. Paris: Editions du Minuit, 1945.

LEATHERBARROW, David. **Uncommon ground: architecture, technology and topography**. Cambridge: The MIT Press, 2001.

MCLEOD, Mary. Le Corbusier in Algiers (1980). In: HAYS, Michael (Ed.). **Oppositions reader**. New York: Princeton Architectural Press, 1988.

MOOS, Stanislaus Von. Le Corbusier as a painter. **Oppositions**, n. 19/20, p. 86-98, 1980.

OYARZUN, Fernando (Ed.). **Le Corbusier y sudamerica: viajes y proyectos**. Santiago: Ediciones Arq, 1991.

OYARZUN, Fernando. **Précisions sobre uma viagem, uns projetos e algo mais**. **Projeto**, n.102, p. 85-91, ago. 1987.

PEDRETTI, Bruno. The flight of ethics. **Casabella**, n. 531-532, p. 74-85, 1987.

PEREIRA, Margareth *et al.* **Le Corbusier e o Brasil**. São Paulo: Tessela/Projeto, 1987.

PEREIRA, Margareth. O Pan-Americanismo e seu impacto na institucionalização do urbanismo no Brasil (1920-1950). In: MACHADO, Denise (Ed.). **Anais do IV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Rio de Janeiro: Proureb, 1996. p. 1182-1203.

POLESELLO, Gianugo. South America-Algiers. In: PALAZZOLO, Carlo; VIO, Ricardo (Ed.). **In the footsteps of Le Corbusier**. New York: Rizzoli, 1991.

TREIB, Marc. Aalto's nature. In: REED, Peter (Ed.). **Alvar Aalto: between humanism and materialism**. New York: Museum of Modern Art, 1998.

WESTON, Richard. Between nature and culture: reflections on the Villa Mairea. In: NERDINGER, Winfried (Ed.). **Alvar Aalto: toward a human modernism**. Munich: Prestel, 1999.

WRIGHT, Frank Lloyd. **An american architecture**. New York: Horizon Press, 1955.

WRIGHT, Frank Lloyd. **The living city** (1958). New York: Meridian, 1970.

Endereço para correspondência

Fernando Diniz Moreira
Rua Gal Americano Freire, 562/101
51021-120 - Recife-PE
e-mail: fmoreira@hotlink.com.br