

EIXO TEMÁTICO:

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Ambiente e Sustentabilidade | <input type="checkbox"/> Crítica, Documentação e Reflexão | <input checked="" type="checkbox"/> Espaço Público e Cidadania |
| <input type="checkbox"/> Habitação e Direito à Cidade | <input type="checkbox"/> Infraestrutura e Mobilidade | <input type="checkbox"/> Novos processos e novas tecnologias |
| <input type="checkbox"/> Patrimônio, Cultura e Identidade | | |

Edifício Praça: entre o público e o privado

Between public and privacy

Edificio plaza: entre lo público y lo privado

MARQUES, Sonia (1);

COTRIM, Marcio (2)

(1) Professora Doutora, UFPB – PPGAU. Brasil, marquessoniam@hotmail.com

(2) Professor Doutor, UFPB – PPGAU. Brasil, marciocotrim@gmail.com

Edifício Praça: entre o público e o privado

Between public and privacy

Edificio plaza: entre lo público y lo privado

RESUMO

Nos Estados Unidos, a proposta modernista tradicional de oferta de grandes espaços inespecíficos, começou a ser implantada principalmente a partir do *urban renewal*, ao final dos anos 1950 e foi criticada duramente por Jacobs, em grande parte, por conta da ociosidade e insegurança. Foi na esteira desta crítica que, nos anos 1960, neste país, o tema do espaço público urbano vem à tona. Dentro deste, surge a proposta do *edifício-praça*.

Neste texto, analisamos, numa primeira parte, dois exemplares que poderiam ser considerados emblemáticos desta proposta. Ambos foram concebidos por Kevin Roche, sendo o primeiro um edifício público, o museu de Oakland e o segundo, já mencionado, a Fundação Ford, um edifício corporativo. Eles nos servem como referências para o estudo que fazemos, numa segunda parte, de nossos edifícios-praças brasileiros a partir da análise de três exemplos – o MASP, a Rodoviária de Jaú, e o MUBE.

O estudo busca levantar algumas características de edifícios cujos projetos sugeriam um desejo comum: um diálogo com a cidade, transcendente à função do próprio edifício. Como é inegável, esta possibilidade depende, em grande parte, daquelas oferecidas pelas legislações, códigos e decretos. É, aliás, o que atestam três dos cinco edifícios analisados neste artigo, – a rodoviária, o Masp e museu de Oakland – na medida em que surgem vinculados a operações urbanas que convocaram o edifício a sair dos limites de mero objeto dentro do lote, para servir de elemento de “costura” da morfologia urbana. No sentido mais amplo: tanto na escala do pedestre quanto no do utilizador de veículos.

PALAVRAS-CHAVE: *Edifício praça; arquitetura; redesenho; cidade*

ABSTRACT

At the beginnings of 20th century, urban problems, arising from the new times, are not merely formal, but also spacial and social. In this moment, different types of modernity emerged to give answers to the new questions. Among them, there is the Modern Architecture, that wants to assume an important role, through different and varied strategies, which goal is to give support for the action of a group committed not only with creating new architectures, but also with the redraw of the existing city. This goal is evident at the texts resulting from the Congrès International d'Architecture Moderne, the CIAM, and other texts written by the Modern Movement protagonists. At these readings, there is the intention to “implode” the rue-corridor, which still exists at the urban design of the new century. There is also the directed criticism for the architecture dictated by the form not by the functionality. The center point of these criticism is not only formal aspects, but also, structural ones, focusing on the way the cities are occupied, in other words, an occupation dictated by pre established elements that are independents of the new context in formation. Therefore, considered the Modern Architecture goal, build a new city and redraw the existing one, the dialog between urban space and architecture becomes important to review the existing spaces. By this way, know the project's urban dimension is crucial to guarantee the understanding of the desired and reached in Modern Architecture. This is the tone of reflection proposed in this article.

KEY-WORDS: *Modern Movement, architecture, redraw, city*



RESUMEN:

En los Estados Unidos, la propuesta modernista tradicional que ofrece grandes espacios públicos indefinidos comenzaron a implementarse principalmente con el *urban renewal*, a finales de 1950, y fue duramente criticada por Jacobs, en gran parte debido a la ociosidad y la inseguridad. Fue a raíz de estas críticas en la década de 1960 que, en este país, la cuestión del espacio público urbano emergió con contundencia. Dentro de éste debate surge el edificio-plaza.

En este trabajo, se analizan, en la primera parte, dos obras que podrían ser consideradas emblemáticas de esta propuesta. Ambas fueron diseñados por Kevin Roche: la primera es un edificio público, el Museo de Oakland, y el segundo, la Fundación Ford, un edificio corporativo. Ellos nos sirven de referencia para el estudio que lo hacemos en la segunda parte de nuestros edificios-plazas brasileños desde el análisis de tres ejemplos - MASP, el camino de Jau y MuBE.

PALABRAS-CLAVE: *Movimiento Moderno, arquitectura, rediseño, ciudad*

Da praça ao edifício-praça

O termo *place*, em línguas como francês e inglês, corresponde tanto a lugar de uma maneira geral como, mais especificamente, ao nosso termo praça. Nesta acepção e na cultura arquitetônica, ele é logo associado à *ágora* grega. Assim, a noção de praça sugere o lugar de encontro, o coração do espaço público por excelência. Local que acolhe, reúne – ainda que se possa fazer exceção com o exemplo da praça fortificada (*places-fortes*) – a praça atravessa o imaginário arquitetônico, como testemunham muitos memoriais de concursos de arquitetura recentes no Brasil. Entretanto, a ideia de praça como espaço predominantemente não construído, como paisagismo, como algo que embeleza a cidade, parece ter-se encerrado, na teoria e na prática, com Camilo Sitte. Com o advento do urbanismo moderno, a noção de Arte Urbana presente em Sitte, perde força em prol da visão racionalista de Wagner seu rival. A ideia de praça parece diluir-se gradativamente do imaginário dos primeiros arquitetos modernos sendo, finalmente substituída por espaços verdes, grandes áreas sobre as quais pilotis carregavam objetos arquitetônicos inanimados. Talvez o exemplo mais preciso desta nova ideia tenha sido a Ville Radieuse (1930) de Corbusier, posteriormente transformada em dogma no CIAM de 1933, paradoxalmente a bordo do *Patris*.

Figura 01: Desenho de parte do Plano Pampus de ampliação de Amsterdam, 1965, Bakema e Van den Broek



Fonte: BENEVOLO (1977)

Ao atacar a rua corredor novecentista, os urbanistas dos CIAMs teriam, de certa forma, condenado a praça tradicional como em uma enxurrada. Ariscando uma simplificação, diríamos que a rua tradicional foi convertida em “eixo de circulação” e a praça em uma gigantesca mancha verde e abstrata. As primeiras críticas a essa nova condição se deram no próprio núcleo duro dos CIAMs imediatamente após a Segunda Guerra Mundial. O esfacelamento da ideia de praça tradicional parece ter sido percebido por Sert, Giedion e Lester, entre os CIAMs VI (Bridgewater, 1947), VII (Bergamo) e VIII (Hoddesdon, 1951), quando concentraram seus esforços em recuperar a noção de lugar de encontro a partir do *Centro Cívico* situado no *Coração da Cidade*. Assim como as cidades-estados gregas, a cidade

contemporânea exigia sua *Ágora*¹. Uma segunda geração de modernistas – como a do Team X² ou dos escandinavos seguindo Aalto – redefiniria a questão sobretudo em edifícios cívicos onde o espaço público aberto, ao exterior, tem importância talvez maior que o próprio espaço interno. São exemplos importantes o Golden Lane Housing do casal Smithson com participação da antropóloga Judith Stephen, o *The Economist* londrino de 1954, dos mesmos arquitetos ou o Plano Pampus para Amsterdam de 1965 elaborado por Bakema e Van der Broek.

Nos Estados Unidos, a proposta modernista tradicional de oferta de grandes espaços inespecíficos, começou a ser implantada sobretudo a partir do *urban renewal*, ao final dos anos cinquenta³ e foi criticada duramente por Jacobs, em grande parte, por conta da ociosidade e insegurança. Foi na esteira desta crítica que, nos anos sessenta, neste país e mais especificamente na Costa Leste, o tema do espaço público urbano vem à tona. Dentro deste, surge a proposta do edifício–praça (LEFAIVRE, DIAMOND;TZONIS, 1995). O termo pode soar – aos ouvidos brasileiros acostumados com as definições de espaço público das cidades europeias – paradoxal e híbrido, pois evoca duas noções que seriam em princípio opostas: a do edifício corporativo ou institucional cuja propriedade é privada versus a do espaço público.

Neste texto, analisamos, numa primeira parte, dois exemplares que poderiam ser considerados emblemáticos desta proposta. Ambos foram concebidos por Kevin Roche, sendo o primeiro um edifício público, o museu de Oakland e o segundo, um edifício corporativo, a Fundação Ford. Eles nos servem como referências para o estudo que fazemos, numa segunda parte, de nossos edifícios–praças brasileiros a partir da análise de três exemplos – o MASP, a Rodoviária de Jaú, e o MUBE. Destacaremos que se tratou de um fenômeno simultâneo, sobretudo quando consideramos o MASP, que teve seu projeto e construção entre os anos 1957 e 1968, sendo, portanto, anterior ao museu de Oakland de Roche.

Apesar de aparentados em termos de configuração espacial, os edifícios–praça no Brasil desde o seu nascedouro, mas, sobretudo na evolução de sua apropriação evidenciariam a nossa sociabilidade urbana, tão distinta da norte-americana, como questionaremos à guisa de conclusão.

A urbanização da arquitetura

Kevin Roche e suas praças, acima e dentro do edifício: o Museu de Oakland – OMCA e a Fundação Ford

¹ O próprio Giedion, na palestra que seguiu à de Sert em Hoddesdon – publicada com o título de precedentes históricos dos corações das cidades –, reivindicou, usando Priene como exemplo, o vínculo entre os centros cívicos contemporâneos e a *Ágora* e a *Stoa* gregas, ambas entendidas como “lugares públicos” e de manifestação da “coisa pública”.

² O Team X ratificou – nos CIAM X, em Dubrovnik em 1956 – a rejeição à Carta de Atenas, mas também à tentativa de ajuste elaborada por Sert, Giedion e Lester em decorrência do centro cívico. As propostas do jovem grupo parecem reverberar, por meio de edifícios que reconstituíam escala e funções urbanas, a problemática de desaparecimento da rua, da praça e conseqüentemente seus usuários, os principais estruturadores do espaço urbano.

³ O termo *urban renewal* foi usado a partir da emenda à lei de habitação Social de 1954.

OMCA: a praça acima do edifício

Os projetos aqui analisados fazem parte da obra de Roche que teve má fortuna crítica, pois surgem num momento em que as críticas ao modernismo se alastravam pelos Estados Unidos e em que grupos como os cinco de Nova Iorque dominavam a cena arquitetônica. Para estes, a arquitetura de Roche, herdeiro do escritório de Eero Saarinen, era marcada pelo que consideravam famigerado estilo internacional, como muitos chamaram a arquitetura moderna nos Estados Unidos. Portanto, seria algo ultrapassado. Mais tarde, nos anos 1990, quando a arquitetura pós-moderna aparece como um episódio findo, o edifício de Roche ganha uma homenagem tardia da AIA.

A implantação do Museu de Oakland insere-se num conjunto de transformações urbanas da cidade, que remontam a 1954, quando foi fundada a OCCUR-*Oakland Citizens Committee for Urban Renewal*. Segundo o site desta instituição, este é um momento em que a Cidade de Oakland na Califórnia estava passando de uma comunidade de tamanho médio de classe trabalhadora para uma das cidades mais complexas e diversas do país, com todas as questões relacionadas com a renovação urbana⁴, sobretudo quando da decisão de implantação do BART- Bay Area Rapid Transit, cujo plano final data de 1962.

Como consequência da reestruturação urbana para receber este novo transporte, o projeto e construção do museu de Oakland desenvolveu-se entre 1961 e 1968. Kevin Roche e Dinkeloo, seu sócio à época, contaram ainda na equipe do projeto com o paisagista Dan Kiley, e com a paisagista e horticultrista local Geraldine Knight Scott. Juntos criaram este exemplar de edificação única pelo seu duplo papel de museu e parque urbano⁵. Na verdade, são três museus interconectados: museu de História, de Arte e de Ciência Natural. Trabalhando para a cidade Oakland, com um contexto ingrato, pois se tratava de um trecho urbano cortado por autoestradas e estacionamentos, Roche “enterrou” os museus sob jardins e degraus, oferecendo uma enorme praça pública acima deles. A área interna dos museus desenvolve-se em três níveis subterrâneos e os edifícios foram construídos – piso, teto e paredes – em concreto moldado *in loco* com acabamento em jato de areia.

Do exterior, à primeira vista, é possível pensar que não existe edifício, que se trata apenas de uma praça. São 300.000 pés (91.440m²) cobrindo quase cinco quadras da cidade. No entanto, a enorme massa de concreto jamais transmite ideia de peso, pois a praça/jardim estende-se em vários níveis, onde o verde da vegetação abundante interrompido pela coloração das flores alterna-se ao concreto aparente da construção, num jogo de planos que oferece escadarias, terraços, pátios, espelhos d’água, por meio dos quais os visitantes podem apreciar as esculturas.

Figura 02: Museu de Oakland, 1961-1968, Kevin Roche, Dinkeloo, Dan Kiley (paisagista) e Geraldine Knight Scott (horticultrista)

⁴ (...) at a time when the City of Oakland, CA was transforming from a mid-sized working class community to one of the country’s most complex and diverse cities came with all of the issues related to urban renewal. <http://www.occurnow.org/about/>

⁵ <http://www.spur.org/blog/2011-06-02/hidden-histories-oakland-museum-california>



Fonte: T. L. Cheung (OMCA)

Figura 03: Corte do Museu de Oakland, 1961-1968, Kevin Roche, Dinkeloo, Dan Kiley (paisagista) e Geraldine Knight Scott (horticultrista)



Fonte: Lefavre, Diamond e Tzonis (1995)

Figura 04: Museu de Oakland, 1961-1968, Kevin Roche, Dinkeloo, Dan Kiley (paisagista) e Geraldine Knight Scott (horticultrista)



Fonte: Kevin Roche (<http://www.krjda.com>)

Figura 05: Museu de Oakland, 1961-1968, Kevin Roche, Dinkeloo, Dan Kiley (paisagista) e Geraldine Knight Scott (horticultrice)



Fonte: Foto Shaun Roberts (OMCA)

Do interior, a relação entre espaços externos e internos é também muito dinâmica, nos diversos níveis, os pisos se prolongam em terraços e destes, por meio de um jogo de abertura o visitante pode chegar a ver o exterior, pátios, céu, jardins.

Marco da cidade, o OMCA foi recentemente renovado (2011) e recebeu melhorias em decorrência do projeto de Mark Cavagnero e Associados, que decidiram colocar elementos de

ação no teto, para servir de contraponto às paredes de concreto existentes. Confirmando o que acima dissemos sobre a dinâmica dos planos, por ocasião da entrega de um prêmio que esta reforma obteve⁶, disse um dos juris:

It is as if the existing forms of the museum, designed by Kevin Roche in 1969, have been extruded and folded to create walls and roof planes in strategic locations. This creates a very dynamic and energetic space of light and shadow.⁷

A renovação de Cavagnero também foi muito elogiada pela sua discrição e respeito, uma vez que, embora adicionando espaços de galerias expostos à luz do dia, fazendo com que o edifício pareça maior, ela preservou os espaços de circulação delimitados no projeto original, bem como as áreas de jardim. Às vésperas da reabertura do museu, um artigo do jornal *San Francisco Chronicle*, referia-se a esta postura da reforma e, comentando o envolvimento emocional do público com museus, de uma maneira geral, afirmava:

But for the Oakland Museum, people seem to feel an unusual affection that probably springs from its unique interplay of architecture, landscape and programming.

When OMCA, as it now abbreviates itself, reopens, that affection will rise like a fountain and spill over to the city itself, even among out-of-town visitors.⁸

A Fundação Ford e a praça dentro do edifício

Apesar da recepção negativa ou desdenhosa do grande público norte-americano e da imprensa de arquitetura mais afeita aos ventos de tendências, o edifício da Fundação Ford não passou despercebido aos estudiosos de Teoria e História da Arquitetura. Para estes, a Fundação trazia uma importante contribuição do ponto de vista da implantação baseada numa configuração espacial da edificação que relaciona espaço interno e externo oferecendo um intermediário entre o público e o privado. No que diz respeito à implantação, tratava-se de uma novidade, distinta tanto daquelas dos primeiros grandes arranha-céus do final dos anos 1920 e 1930 como o Empire State e o Chrysler quanto das de edificações modernistas já então consideradas emblemáticas pela historiografia, que podiam ser vistas na própria Manhattan. De fato, na *Park Avenue 390*, não muito distante do edifício de Roche para Ford, encontramos a *Lever House* de Skidmore, Owings e Merrill - SOM, acabado em 1952 com 92 metros de altura. O escritório SOM, então liderado por Gordon Bunschaft, retomou a composição volumétrica pioneira do Ministério da Educação e Saúde no Brasil. Como este, oferece a continuidade da rua com a marquise e um pátio, padrão de relação de edifício com o espaço público que será retomado por vários edifícios comerciais norte-americanos em seguida. No outro lado da rua, no número 375, alguns anos depois, em 1958, finalizava-se o *Seagram Building*, projeto de Mies van der Rohe. Mais alto, com cerca de 157,2 m (516 pés) ele se impõe sobre uma esplanada; implantação classicizante e monumental, como muitos

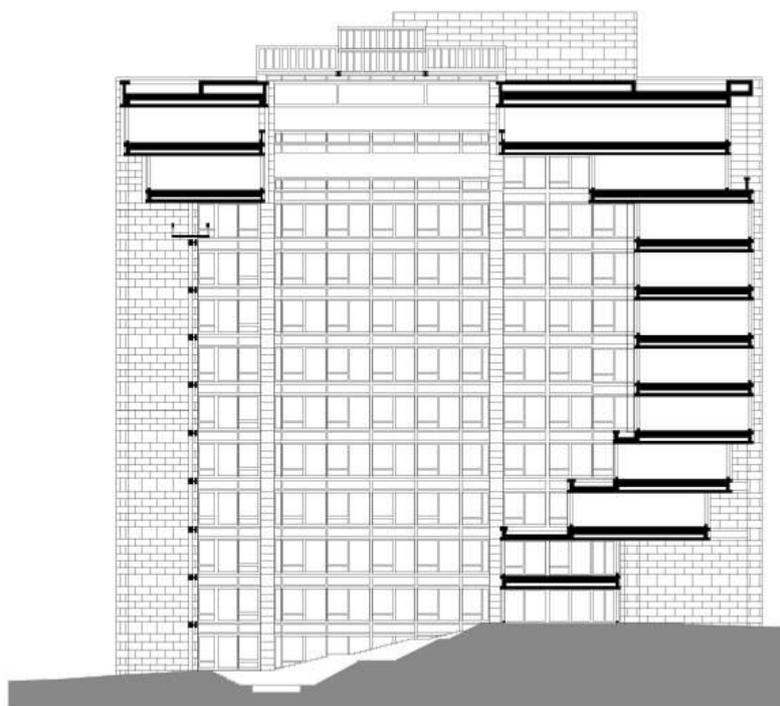
⁶ Menção honrosa na categoria tetos do Metalmag Architectural Awards de 2011.

⁷ É como se as formas existentes do museu, projetado por Kevin Roche, em 1969, tivessem sido extrudados e dobrados para criar planos de paredes e tetos em locais estratégicos. Isso cria um espaço muito dinâmico e energético de luz e sombra. Tradução nossa.

⁸ Mas, para o Museu de Oakland, as pessoas parecem sentir um carinho incomum que provavelmente vem de sua interação única de arquitetura, paisagismo e programação. Tradução nossa.

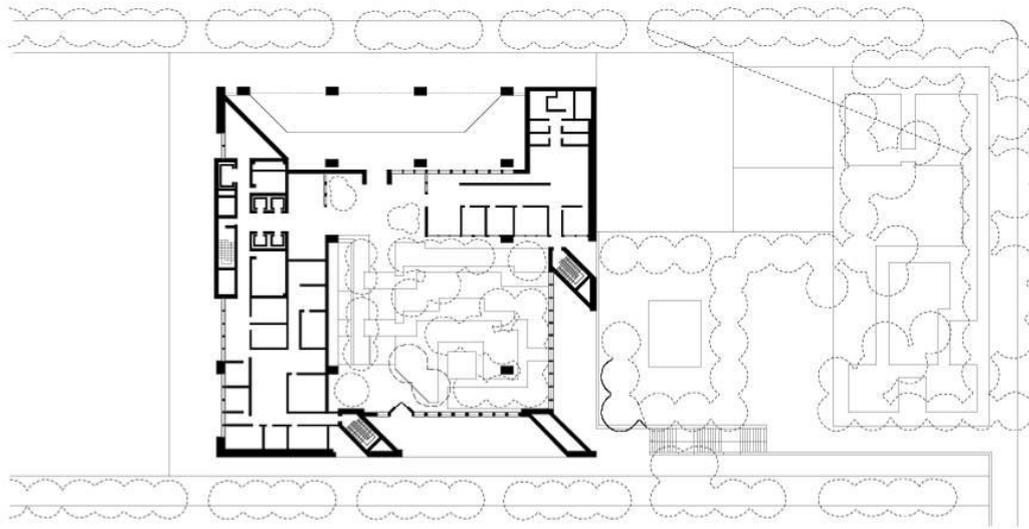
assinalaram ter sido o marco da obra tardia deste arquiteto. Não muito longe, construído entre 1963 e 1968, o edifício da Ford apresenta uma implantação distinta destas edificações precedentes. Mais baixa que elas, com aproximadamente 61 metros de altura (200 pés) o edifício de 12 andares, tem seu corpo de escritórios em forma de L, abrindo-se em torno de uma praça, uma espécie de jardim de inverno ou de estufa. Seria realmente uma praça, um espaço público, um adro? Ou antes um átrio?

Figura 06: Corte do edifício da Fundação Ford, 1963-1968, NY, Kevin Roche e Dinkeloo



Fonte: Lefavre, Diamond e Tzonis (1995)

Figura 07: Pavimento térreo do edifício da Fundação Ford, 1963-1968, NY, Kevin Roche e Dinkeloo



Fonte: Lefavre, Diamond e Tzonis (1995)

Figura 08: Maquete de um estudo preliminar do edifício Fundação Ford, 1963-1968, NY, Kevin Roche e Dinkeloo



Fonte: Kevin Roche (<http://www.krjda.com>)

Figura 09: Jardim/átrio Fundação Ford, 1963-1968, NY, Kevin Roche e Dinkeloo.



Fonte: Kevin Roche (<http://www.krjda.com>)

Adro, átrio?

Os textos, inclusive os dos inúmeros sites sobre a edificação, referem-se geralmente a átrio (em inglês, guardando o latim *atrium*). No dicionário Houaiss, adros são espaços abertos ou fechados que ficam diante do portal de uma igreja. Adro e átrio, segundo este dicionário poderiam ser sinônimos, ambos derivando do latim *atrium*. Na leitura do verbete átrio, no entanto, com muito mais possibilidades de significados, Houaiss nos permite corroborar o que alguns dicionários⁹ distinguem: enquanto o adro é uma praça frontal, para os que estão fora ainda do edifício religioso, o átrio é um espaço central doméstico, a sala principal situada logo em seguida à entrada da casa, no mundo romano. O átrio era usado como sala de estar e de lazer e também como cozinha e dormitório. Tinha um fogão central e no teto, acima dele, uma abertura para deixar sair fumaça, como nos primitivos salões da Europa. Mais do que picuinhas etimológicas, estas distinções, podem ser guias para compreendermos a solução espacial dada por Roche e os comentários que sobre esta fizeram os diversos autores.

De Fusco, por exemplo, afilia este edifício de Roche ao convento de la Tourette, projeto de Le Corbusier, desenvolvido ao longo dos anos 1950 e inaugurado em outubro de 1960. É uma associação interessante, pois evoca adro e claustro, ambos elementos conventuais. Em La Tourette, Le Corbusier levou o claustro para o terraço-jardim, colocando-o, então, na cobertura que se sobressai como um coroamento, dando ao edifício a forma de pirâmide invertida. Esta mesma solução formal e não espacial, iremos encontrar no edifício nova-iorquino de Roche.

⁹ <http://www.dicio.com.br/atrio/> consultado dia 19 de novembro de 2011.

Como se este, vamos dizer grosseiramente, houvesse dado um comando *push pull*, espichando a edificação corbusiana e, em seguida, a tivesse “tampado”. Ou seja, inspirando-se no convento, Roche alongou-o e cobriu-o na solução da Ford, onde o movimento do passeio claustal permanece no nível da rua. Porque contrariamente à proposta conventual, este diálogo é o mais importante, como bem salientaram Lefavre e Tzonis, que situam o edifício de Roche entre um conjunto de realizações norte-americanas que, à época, tentaram dar uma resposta às inúmeras críticas que apontavam a morte do espaço público.

Átrios: espaços públicos ou privados?

Lembremos que estas críticas se fizeram mais contundentes em cidades como as da costa leste, as quais urbanizaram-se cedo, segundo o modelo europeu de cidade densa, com centro bem definido e com escala de pedestre. As renovações urbanas destas cidades, uma contrapartida à política do governo central que as empobrecia, começaram a modificar esta escala e morfologia. Em particular, com a expulsão dos residentes dos centros e a substituição da moradia por grandes quadras corporativas, contexto criticado por Jane Jacobs, em 1961. Iniciado dois anos depois, o projeto de Kevin Roche, faria parte, no dizer de Lefavre e Tzonis, de uma geração de edificações que buscava a reurbanização do edifício. Na verdade, mais do que tentativas de ressurreição do espaço público, as propostas ditas de reurbanização, de uma maneira geral, evidenciam os novos tempos. O espaço é público, aberto ao público, mas a propriedade é privada, em geral corporativa. O átrio desempenha, neste sentido, um papel fundamental, ele é privado, como na casa romana, mas aberto aos visitantes. Muitos pavimentos térreos de importantes edifícios abrigam assim espaços de lazer ou de serviços, cafeterias dando continuidades às ruas.

A melhor expressão desta função do átrio, neste período, é sem dúvida a série de hotéis, iniciada com o Hyatt de Atlanta, em 1967, por John Portman¹⁰. Como salientado num blog recente, o que é irônico é que os projetos de Portman para hotéis seguindo esta configuração espacial sejam criticados por focar mais o interior que o exterior o que excluiria as pessoas que encontram-se do lado de fora, nas ruas, são considerados excludentes dos pedestres. Na verdade, os átrios dos hotéis de Portman são locais onde se pode entrar e buscar abrigo do frio, calor ou movimento da rua e dali subir para o restaurante giratório¹¹. É possível, no entanto, que um hotel com igual configuração no Brasil não permitisse o acesso a um público amplo em geral.

Mas justamente aí reside o interesse em distinguir entre o que, como diriam os especialistas em sintaxe, é atributo da própria configuração do espaço e o que são barreiras não arquiteturais. E, assim pensando, verificar qual a margem de decisão que tem o arquiteto na oferta de espaço público, a partir de uma encomenda privada. Este aspecto é tanto mais significativo quando examinamos as praças de Kevin Roche, tanto a do museu de Oakland, quanto a da Fundação Ford, ambas projetadas em colaboração com o paisagista Dan Kiley.

¹⁰Portman, pela sua situação como arquiteto comercial e ligado ao imobiliário, permanece ignorado pela historiografia bem pensante.

¹¹<http://boardingarea.com/blogs/loyaltytraveler/2009/05/26/hotel-atriums-and-architect-john-portman/>
consultado dia 20 de novembro de 2011



Um edifício embaixo de uma praça, ou uma praça dentro do edifício, os projetos de Roche têm em comum a busca de uma intrínseca associação entre o edifício e a rua tradicional, por meio da praça, sob modelos diversos, gerando propostas, que, provavelmente, como sugerem Lefaivre e Tzonis, reverberaram nos anos 1980 e 1990, no continente norte-americano, ao estabelecerem possibilidades diante da privatização dos espaços públicos.

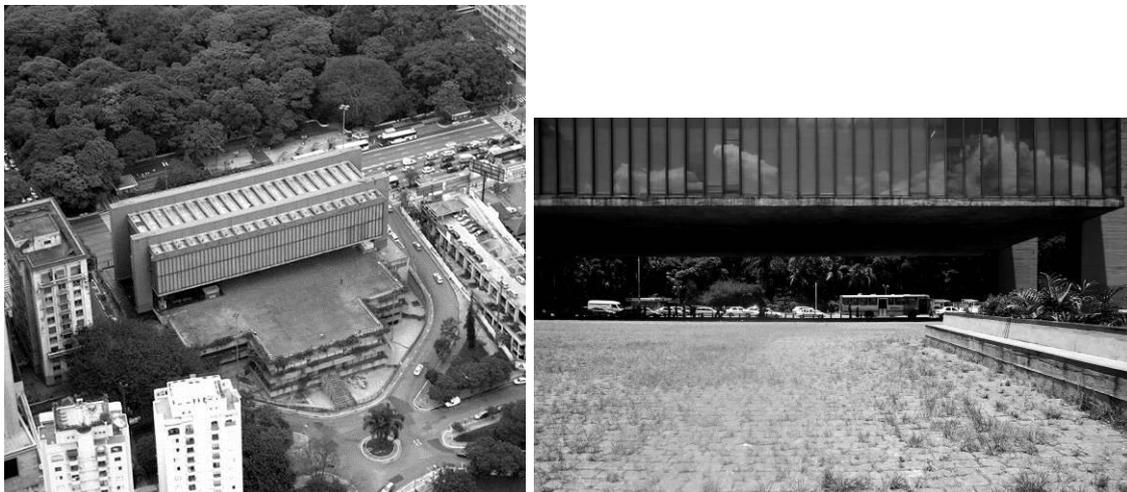
Embora os projetos de Roche façam parte de respostas ao contexto específico das renovações urbanas norte-americanas, conforme dissemos, elas deixam evidentes preocupações ligadas ao desenho urbano do mundo anglo-saxônico, tais como formuladas, desde os anos 1960, por Gordon Cullen. Conscientes de que tais preocupações tiveram grande destaque dos dois lados do Atlântico, nosso propósito aqui, longe de estabelecer genealogias dos edifícios praças, é o de buscar as possibilidades que estes edifícios oferecem em termos de diálogo de espaço público e espaço privado, especular o valor destes edifícios enquanto edifícios urbanos, e ainda verificar o quanto o uso efetivo contraria ou não a intenção do gesto projetual. É nesta perspectiva que analisaremos alguns edifícios brasileiros cujas propostas parecem análogas.

O edifício-praça no Brasil: Lina, Artigas e Mendes da Rocha

O MASP

O Museu de Arte de São Paulo se situa na Avenida Paulista, na cidade de São Paulo, no número 1578. O lote está sobre o túnel da Avenida Nove de julho, inaugurado no final dos anos 1930, conectando o centro da cidade aos, naquele momento, recém-criados bairros das elites paulistanas, os bairros Jardins, Europa e América. O edifício preexistente ao MASP parece induzir a tomada de decisão da arquiteta italiana Lina Bo Bardi: estender a cota zero da Avenida Paulista gerando uma plataforma que cobriria outros três pavimentos em cotas inferiores graças à declividade do terreno natural (em direção ao túnel da Nove de Julho). Uma segunda e decisiva operação, um volume retangular de dois pavimentos estruturado em dois enormes pórticos pintados de vermelho, sombreia parte desta plataforma.

Figura 10: MASP, 1956-1968, São Paulo, Lina bo Bardi



Fonte: Foto Marcio Cotrim

Dois aspectos, quando comparados com o museu de Oakland, são fundamentais neste caso:

(a) Na primeira operação descrita anteriormente, apesar da semelhança com o projeto de Roche, a plataforma do MASP não permite que o pedestre cruze-a, e assim, neste caso, vença a topografia da cidade (Avenida Paulista/ Avenida Nove Julho). O usuário ao chegar ao final da plataforma é obrigado retroceder e dar a voltar por fora do edifício. Com isso não queremos dizer que o papel urbano do MASP seja mais restrito que no museu californiano, mas sim que do ponto de vista dos fluxos da cidade assumem funções diferentes. Talvez por isso a plataforma do MASP não se chame Praça do MASP, e sim Belvedere do MASP. Desde esta perspectiva, faz grande sentido o caráter de “intervalo silencioso” atribuído por Olívia de Oliveira:

É um vazio impregnado de possibilidades [...] Este vazio é análogo a um intervalo silencioso da música de John Cage, a quem Lina tantas vezes se refere ao falar deste espaço; é um lugar para escutar ao outro, aberto ao acaso, ou seja, ao indeterminado. (OLIVEIRA, 2010)

(b) O outro aspecto que chama a atenção é o fato de ambos os museus “participarem” de conexões urbanas fundamentais para a cidade: o túnel da Nove de Julho, conectando o centro à zona da cidade reservada às classes altas, sob o MASP; e sob o museu de Roche, a 11th St, interligando Old Oakland aos bairros residências do quadrante nordeste da cidade, do outro lado da Mac Arthur Fwy (580).

A Rodoviária de Jaú

Paralelamente ao desenvolvimento do projeto e construção da Rodoviária da cidade de Jaú, no interior paulista, que durou de 1973 a 1976, Vilanova Artigas¹² participou em 1974 de um

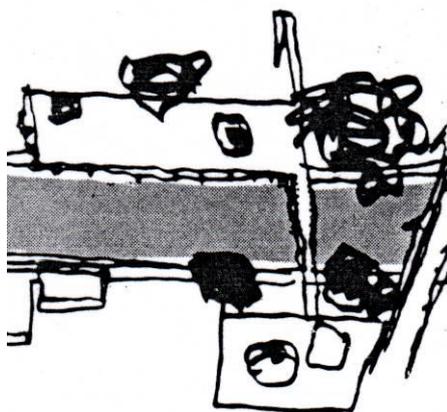
¹² Segundo a matéria da revista A Construção São Paulo, n.1376 de junho de 1974, a equipe foi formada por Abrahão Sanovicz, Marlene Yurgel, Harue Yamashita, Eduardo Rodrigues e Fernando Gonsalvez, e o estudo, solicitado pela Coordenadoria Geral de Planejamento e pela Empresa Municipal de Urbanização da prefeitura paulista.

concurso para a remodelação do Vale do Anhangabaú em São Paulo. Sobre este estudo Artigas comentou:

pareceu-nos necessário reconquistar para o pedestre, e só para ele, as vias laterais de tráfego que estão nas encostas do vale e organizar dois largos passeios interligados por passarelas e associados a mobiliário de lazer a programar. A possibilidade de desviar as correntes de tráfego do automóvel para a rótula faz-nos prever que estas duas grandes calçadas poderão servir de arquibancadas naturais para festas cívicas ou populares. (ARTIGAS In revista A Construção, 1974)

O objetivo pretendido indicado pelo próprio arquiteto aponta a reverberação de algumas das teorias urbanas desenvolvidas na Europa ao longo dos anos 1950, que propunham recuperar o caráter essencial das áreas centrais das cidades por meio dos seus potenciais de reunião, aglomeração e ramificação. Neste projeto evidenciou-se uma atitude otimista que propõe a recuperação do Vale do Anhangabaú a partir do seu significado anterior, devolvendo-o à população. A sensação é de que era necessário voltar ao ponto de partida da cidade para que seus problemas vitais pudessem ser solucionados. No entanto, chama ainda a atenção o *mobiliário de lazer a programar*, proposto como croquis de edifícios baixos situados nas duas extremidades do vale que, ao relacionarem-se entre si por passarelas, assumiram uma função nitidamente urbana, definindo o que Artigas propõe como um sistema de marcha a pé. Se considerarmos que o projeto da Rodoviária de Jaú foi elaborado simultaneamente, este sistema interligado destinado aos pedestres no Vale do Anhangabaú encontra nas coberturas destes edifícios a função de articulação dos diferentes níveis da cidade, cruzamento, contemplação, encontro, enfim, de praças.

Figura 11: Croquis de Vilanova Artigas para os edifícios propostos para o Vale do Anhangabaú, 1973-1974



Fonte: Revista A Construção São Paulo, n.1376, jun. 1974, pp.22-24

A Rodoviária de Jaú é um edifício encravado em um desnível de aproximadamente 7,5 metros entre a área central de Jaú e um tradicional bairro residencial. Numa operação semelhante à realizada por Lina no MASP, Artigas estende, na cota mais alta, o nível da rua, definindo um plataforma/pracinha sob a qual se organizam outras três em níveis intermediários até alcançarem a cota mais baixa. Aí, é onde se distribui todo o programa da rodoviária. Sobre esse conjunto, uma cobertura sombreia a plataforma/pracinha. Sobressaltando a função de rodoviária, o edifício

proposto por Artigas serve para conectar cotas distintas da cidade, contemplação e encontro: um edifício-praça.

Figura 12: Rodoviária de Jaú, 1973 a 1976, Vilanova Artigas



Fonte: Arquigrafia/Acervo Fau-USP

Figura 13: Rodoviária de Jaú, 1973 a 1976, Vilanova Artigas



Fonte: Google Earth

O MUBE

O Museu Brasileiro de Escultura, projetado por Paulo Mendes da Rocha, foi resultado da pressão exercida pela sociedade de amigos do bairro onde se localiza o sofisticado Jardim Europa, atualmente uma ilha residencial em meio a um mar de edifícios altos na cidade de São Paulo. O museu foi a saída "nobre" encontrada pelos moradores para que ali não fosse construído um *Shopping Center*, que supostamente interferiria na tranquilidade, à tão duras penas mantida, característica do local.

O museu foi construído em um terreno de esquina entre a Avenida Europa, principal eixo comercial da zona e artéria com às outras regiões da cidade, e a Rua Alemanha, que permeia transversalmente o tecido sinuoso deste bairro-Jardim. O terreno possui uma declividade de aproximadamente 4 metros a partir da Avenida Europa no sentido da Rua Alemanha. O encontro de ambas forma um ângulo agudo que, juntamente com a diferença de níveis, foi visivelmente explorado pelo arquiteto.

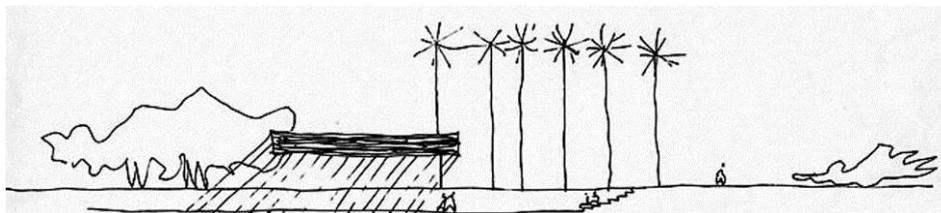
Paulo Mendes utilizou estratégias muito semelhantes às utilizadas por Roche no Museu de Oakland: considerando a declividade natural, criou uma nova topografia por meio de plataformas escalonadas sob as quais o programa do museu – salas técnicas, expositivas, serviços, administração, etc. – se organiza. A única interferência que sobressai desta topografia artificial é uma grande cobertura, tão cara aos arquitetos paulistas nos anos 1960 e 1970, que cobre uma pequena parcela do terreno.

A partir da Avenida Europa – e assim como na Rodoviária de Jaú – não há edifício, apenas um praça, parcialmente sombreada. O edifício vai sendo revelado na medida em que se percorre a praça em movimento descendente, em direção às entranhas do bairro, acompanhando o declive natural do terreno, ou, ao contrário, desde a Rua Alemanha, em direção à principal via de saída do bairro.

Como nos edifícios comentados anteriormente e sobretudo assemelhando-se ao museu de Oakland, o resultado transcende a função. Converte-se em espaço público, de passagem, encontro, de acesso e saída ao bairro. Em edifício-praça, edifício-urbano.

No primeiro ano do século XXI, aproximadamente 5 anos após sua inauguração, o espaço propiciado pelo museu foi descaracterizado pela colocação de grades no perímetro do seu lote. O local de encontro, de passagem, passa a ser o local do evento programado. A cidade do século XXI é agora outra.

Figura 14: Croqui/corte MUBE, 1995, São Paulo, Paulo Mendes da Rocha



Fonte: ARTIGAS (org.) (2006)

Figura 15: MUBE, 1995, São Paulo, Paulo Mendes da Rocha



Fonte: Google Earth

Nosso estudo buscou levantar algumas características de edifícios cujos projetos sugeriam um desejo comum: um diálogo com a cidade, transcendente à função do próprio edifício. Como é inegável, esta possibilidade depende, em grande parte, daquelas oferecidas pelas legislações, códigos, decretos. É, aliás, o que atestam três dos cinco edifícios aqui descritos, – a rodoviária, o Masp e museu de Oakland – na medida em que surgem vinculados a operações urbanas que convocaram o edifício a sair dos limites de mero objeto dentro do lote, para servir de elemento de “costura” da morfologia urbana. No sentido mais amplo: tanto na escala do pedestre quanto no do utilizador de veículos.

No entanto se o contexto legal do planejamento é uma condição *sine quae non* para que um edifício busque uma tal urbanidade, esta só se torna efetiva na medida em que uma vez concretizado o projeto, a apropriação pelos usuários confirma a afinidade da ambição do gesto projetual com os anseios dos destinatários. É aí que esbarra, talvez, o poder da arquitetura.

Os exemplos mais flagrantes, neste sentido, parecem advir dos Museus de Oakland e do MUBE. Com efeito, as sucessivas gerações de usuários do Museu de Oakland parecem demonstrar, ao longo dos anos, uma afeição por esta edificação, a crer tanto nos escritos sobre sua renovação recente, quanto, sobretudo nos artigos sobre a reabertura do museu, após renovação. No sentido inverso, o MUBE teve sua vocação contrariada pela própria vizinhança.

Referências

- ARTIGAS, Vilanova. “O Anhangabaú e a cidade conforme Artigas”. Revista A Construção, São Paulo, n.1376, jun. de 1974, pp.22-28.
- BENEVOLO, Leonardo. Progettazione della città moderna. Roma: Gius. Laterza & Figli Spa, 1977.
- LEFAIVRE, L.; DIAMOND, R.; TZONIS, A. Architecture in North America since 1960. London: Thames and Hudson and Boston. 1995.
- DE FUSCO, Renato. *Storia dell'architettura contemporanea*, Laterza, Roma-Bari 1974.



OLIVEIRA, Olívia de (ed). Lina BoBardi built work. (2G Books) Barcelona, GG, , 2010.

FERRAZ, Marcelo Carvalho (org.); PUNTONI, Álvaro (org.); PIRONDI, Ciro (org.); LATORRACA, Giancarlo (org.); ARTIGAS, Rosa (org.); Vilanova Artigas. Série Arquitetos Brasileiros, Fundação Vilanova Artigas, Instituto Lina Bo e P.M. Bardi, São Paulo; 1997.

ARTIGAS, Rosa. Paulo Mendes da Rocha: projetos 1955-1999. São Paulo: Cosac Naify, 2006.

Revista A Construção São Paulo, n.1376, jun. 1974, pp.22-24.