**Simpósio Temático**

Percursos profissionais: Arquitetos e Urbanistas, a contribuição para a teoria e a prática no Brasil, 1920-1960

# Attilio Corrêa Lima (1901/1943): Uma produção moderna em diferentes escalas – do objeto à cidade

Autora: Dra. Marlice Nazareth Soares de Azevedo
Professora Titular
Departamento de Urbanismo
Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense.
Endereço : Av. Ataulfo de Paiva, 610 apto. C01, Leblon, 22440-030, Rio de Janeiro – Brasil
Tel: (21) 22948386, Fax (21) 2274 8567
Email: marlice@msm.com.br

## Resumo

O arquiteto Attílio Corrêa Lima representa uma geração com uma formação diversificada, iniciada na Escola de Belas Artes do Rio de Janeiro, nos cursos de escultura , pintura e gravura, e sedimentada no curso de arquitetura desta Escola a partir de 1920. Recebendo o título de Engenheiro - Arquiteto em 1925, dois anos depois viaja para Paris para fazer o Curso de Urbanismo do Instituto de Urbanismo de Paris, com o prêmio de Viagem a Europa por ter obtido a Medalha de Ouro na categoria de Arquiteto.

Volta ao Brasil em 1931, após a defesa de tese " Avant Projet d'Aménajement et Extension de la Ville de Niterói au Brésil" orientada por Henry Prost. Chegando no momento da reforma do ensino de arquitetura promovida por Lúcio Costa, em sua rápida passagem pela direção da Escola de Belas Artes, foi convidado para ensinar Urbanismo, disciplina que acabava de ser criada. Vencedor do Concurso do projeto da Estação de Hidro aviões, projeta seus jardins e mobiliário, acompanhando a construção até sua inauguração, obra que constitui até hoje um dos marcos da arquitetura moderna carioca. Tem uma contribuição inovadora na arquitetura e no paisagismo, projetando residências e jardins em linguagem moderna, desvinculada dos padrões tradicionais vigentes, A sua notoriedade possibilitou uma maior proximidade com o poder público dando oportunidade de ampliar sua atuação como urbanista de novas cidades brasileiras como a capital Goiânia e a cidade industrial de Volta Redonda. No início da década de 1940, passa a fazer parte do quadro de Arquitetos do Instituto de Assistência e Previdência dos Industriários - IAPI, projetando grandes Conjuntos Habitacionais . Em 1943, elabora diretrizes

através do parecer para o Plano da cidade operária da Fábrica Nacional de Motores, pouco antes de morrer vítima de um acidente de avião no aeroporto Santos Dumont do Rio de Janeiro.

Trata-se de um arquiteto que transitou em diferentes escalas do projeto, sendo estudado especialmente através de suas obras realizadas, pouco relacionadas aos textos, desenhos e estudos que deixou, fruto de uma breve porém intensa vida profissional, desenvolvida num contexto de grande transformação do país – o período da ditadura Vargas .

Palavras Chaves: Attílio Correa Lima, Modernismo no Brasil, Urbanismo.

**Attilio Corrêa Lima (1901/1943) : Uma produção moderna em diferentes escalas – do objeto à cidade**

## Os primeiros passos de Attilio, o estudante e seu olhar profissional

Filho único do escultor José Octávio Correa Lima e da italiana Rosália Marzia Benfaremo Corrêa Lima nasceu em Roma, em 8 de abril de 1901, durante o período em que seu pai desfrutava do prêmio viagem concedido pela Escola Nacional de Belas Artes. Viveu na Europa até os 5 anos de idade , quando retornou ao Rio de Janeiro e começou seus estudos no Colégio Paula Freitas. Por conta das atividades do pai retornou a Europa em 1909, dessa vez por quase um ano, por ocasião da fundição do busto do Almirante Barroso, na França. Após essa temporada, em que teve ocasião de dar continuidade aos estudos, reintegrou-se à vida carioca e, como aluno interno no Colégio Anglo-Amercano concluiu seus estudos básicos em 1918.

Como era previsível, foi cursar, como aluno livre, a Escola Nacional de Belas Artes, onde o pai era professor titular de Escultura e Ornatos. Após essa experiência inicial, no ano seguinte, 1919, inscreve-se no Curso Geral da ENBA, que concluiu em 1922. (Fig. 1)

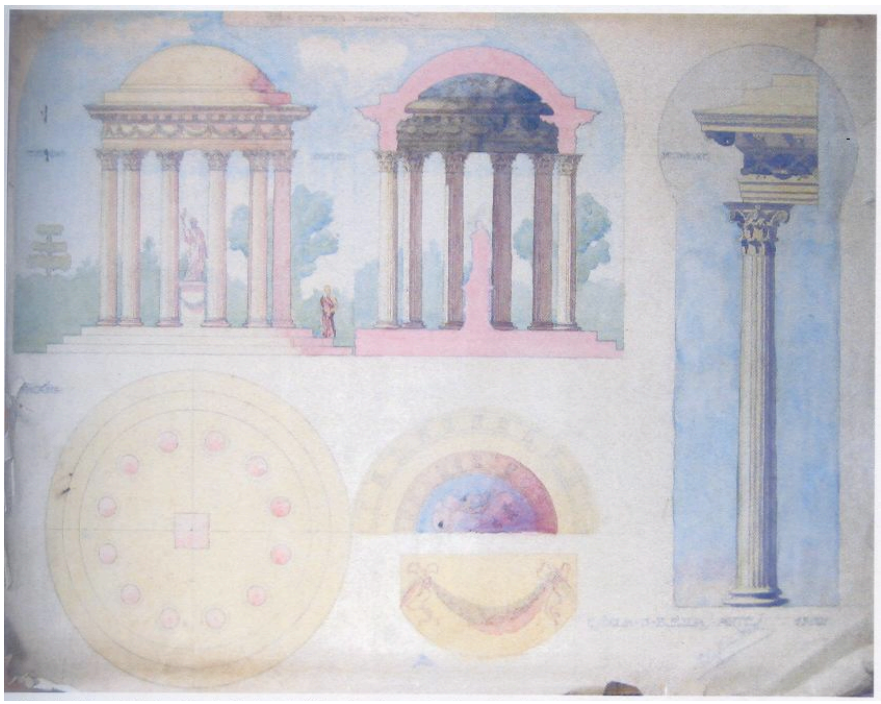


Fig. 1: Aquarela de Atílio Correa Lima para a disciplina de Desenho de Ornatos, no 2° ano do Curso Geral da ENAB, 1921. Fonte: Acervo Bruno Corrêa Lima. Foto: Hugo Segawa. In: Ackel, 2007

Deu continuidade a seus estudos, iniciando o Curso Especial de Arquitetura em 1923. O curso estava se sedimentando, por conta de uma reforma curricular e alterações na admissão, que começa a ter vigência a partir de 1916. Nesta etapa, entre 1915 e 1924, o número total de alunos nunca ultrapassou a 20, oscilando o número de ingressantes entre 1 e até o máximo de 13, nestes 10 anos , e não teve nenhuma mulher até 1925, quando ingressa Danuza Palma Dias Pinheiro. Dessa época, alguns nomes ficaram conhecidos, como arquitetos ou como professores e alguns bastantes próximos do jovem Attílio, como os arquitetos Lucas Mayerhofer, Paulo Antunes Ribeiro e Paulo Pires. Na sua vida de estudante de arquitetura sempre se destacava na disciplina Grandes Composições de Arquitetura, na época, de responsabilidade do Professor Archimedes Memória, onde obtinha o primeiro lugar, para finalmente ser agraciado com o prêmio “Viagem à Europa” em 1927. O prêmio representou uma inflexão na vida de Attilio que atinge uma outra escala como profissional e se direciona ao urbanismo, área de conhecimento nascente .Ele se estabelece em Paris freqüentando o *Institut d’Urbanisme de L’Université de Paris* , criado em 1924, depois de uma sucessão de Cursos de Urbanismo, que tem início no final da década de 1910. O Instituto introduz questões de traçado e da forma

urbana, apesar de ter uma abordagem multidisplinar e científica. O que se constata é uma maior dominância relativa de arquitetos deslocando um pouco o eixo predominante dos engenheiros da *Ècole de Ponts et Chaussées* nas intervenções nas cidades. O higienismo e o sanitarismo dominantes dão um pouco de espaço à Composição Urbana. .No Brasil, o ensino de urbanismo era insipiente e ministrado nas Escolas Politécnicas, nos Cursos de formação de Engenheiros e atrelados à cadeira de Saneamento.

A vida em Paris como bolsista da ENBA, já recém casado com Olga Lopes Fernandes, foi difícil, num momento em que a Europa vivia o primeiro choque pós-guerra, com um custo de vida muito alto, fato remarcado em suas cartas ao pai, então diretor da Escola. A 13 de junho de 1927 chegou a Paris alugando uma mansarda num sétimo andar sem escadas e ali permaneceu com um orçamento apertado e com obrigação de enviar uma aquarela por mês à Escola, fato que tomava seu tempo e o dispersava de seu objetivo principal de estudar urbanismo. Ainda em Paris, nasce seu único filho Bruno, em 1931.

A permanência de Attilio durante 5 anos na França permitiu – lhe a proximidade com os expoentes da *Escola Francesa de Urbanismo* , através dos professores do Instituto como Henry Prost ( seu orientador), Leon Jaussely, Alfred Agache e Jacques Greber. Agache interessou-se pelo aluno carioca e o convidou paras estagiar no seu escritório, durante a realização do seu plano para o Rio de Janeiro. Apesar das restrições que fazia ao mestre, considerado pelos pares como retrógado e ultrapassado, o estágio melhorava suas estritas condições financeiras. Durante sua vida em Paris, dividiu em alguns momentos a moradia com os ganhadores do prêmio-viagem de 1926 e 1927, o arquitetos Lucas Mayerhofer e Paulo Antunes Ribeiro, reiterando a antiga camaradagem da ENBA.

O movimento europeu da arquitetura e do urbanismo era intenso nestes tempos de
permanência de Attilio na Europa, marcados pela realização dos CIAMs (1928, 1929 , 1930), movimento que acompanhou de longe, mas o aproximou das idéias dos profissionais alemães , especialmente do arquiteto Ernest May. Como delegado do Brasil, esteve presente no *Congrés International de l´Habitation et de L´Aménagement des Villes,*
realizado em Paris em 1928, onde compareceram outros nomes importantes como Raymond Unwin, Marcel Poéte e Henry Prost.

O arquiteto buscou uma formação complementar freqüentando o curso do Institut de *Techiniques Sanitaire du Conservatoire National de Arts et Metiers de Paris*, em !929, formando-se em Técnico Sanitário.

A sua tese pode ser analisada como a expressão mais acabada dos princípios norteadores do urbanismo do IUUP, especialmente porque não estava comprometida com uma efetiva implantação. O arquiteto retorna ao Brasil em 1931, após a defesa em sessão pública em 1930 e tem a tese publicada no órgão oficial do Instituto "La Vie Urbane" (n° 8 e nº 9 de 1932) e em livro com prefácio de Henri Prost. (fig. 2)

ATTILIO CORRÊA LIMA
*Diplômé de l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris*

Avant-projet d'aménagement et extension de la Ville de " NITERÓI " Capitale de l'État de Rio-de-Janeiro

*(suite)* (1)

CHAPITRE II

Fig.2: Folha de rosto da revista La Vie Urbaine do IUUP, 1932. Fonte: Acervo Bruno Corrêa Lima. In: Ackel, 2007

*"L'aménagement et l'extension de Niterói constituent en réalité une véritable extension de Rio-de-Janeiro, conçue dans l'espirit des plans régionaux français, dont le développement des agglomérations modernes nécessite la préparation attentive en vie de favoriser la répartition des pleuplements dans les meilleures conditions d'higyène morale et physique, en accord avec les nécessités économiques, bases essencielles de toute oeuvre d'urbanisme".* (PROST, 1932).

Em 1931, retorna ao Brasil e reinicia sua vida profissional no Rio de Janeiro.

**A tese - Avant Projet d'aménagement et extension de de la ville de Niterói au Brésil- A inscrição de sua proposta utópica na estrutura da cidade.**

O projeto-tese foi desenvolvido em duas partes: A primeira, sob a forma de diagnóstico, apresenta três capítulos: A Terra, O Homem e a Cidade. A segunda considera Niterói como extensão do Rio de Janeiro e defende a comunicação entre duas cidades por um sistema contínuo. Ponte ou Túnel? As duas possibilidades são estudadas no segundo capítulo. No terceiro, propõe o Zoneamento, no seguinte, regras de parcelamento e finalmente trata com grande ênfase os Transportes e faz menção a esgotos, à água e a inundações. (fig. 3)

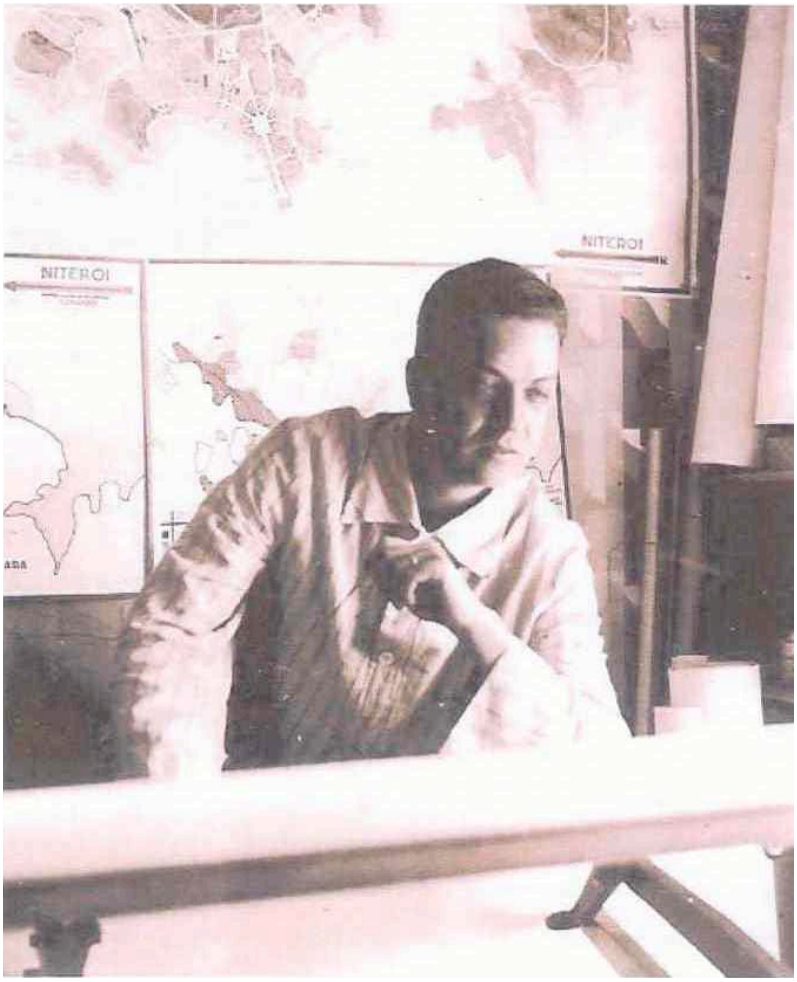


Fig. 3: Atílio Corrêa Lima com o projeto-tese de Niterói ao Fundo.
Fonte: Acervo Bruno Corrêa Lima. In : Ackel, 2007

Os temas tratados, os títulos usados e o desdobramento de cada um deles dá para perceber que a cerne da questão é a ligação com o Rio de Janeiro. A trama viária e o sistema de transporte são decorrentes dessa ligação. A renovação da área central, com a criação do Centro Cívico e do Centro Comercial e a expansão de novas áreas, como o Centro Universitário e a Cidade Jardim de Piratininga constituem algumas das principais intervenções físicas propostas.

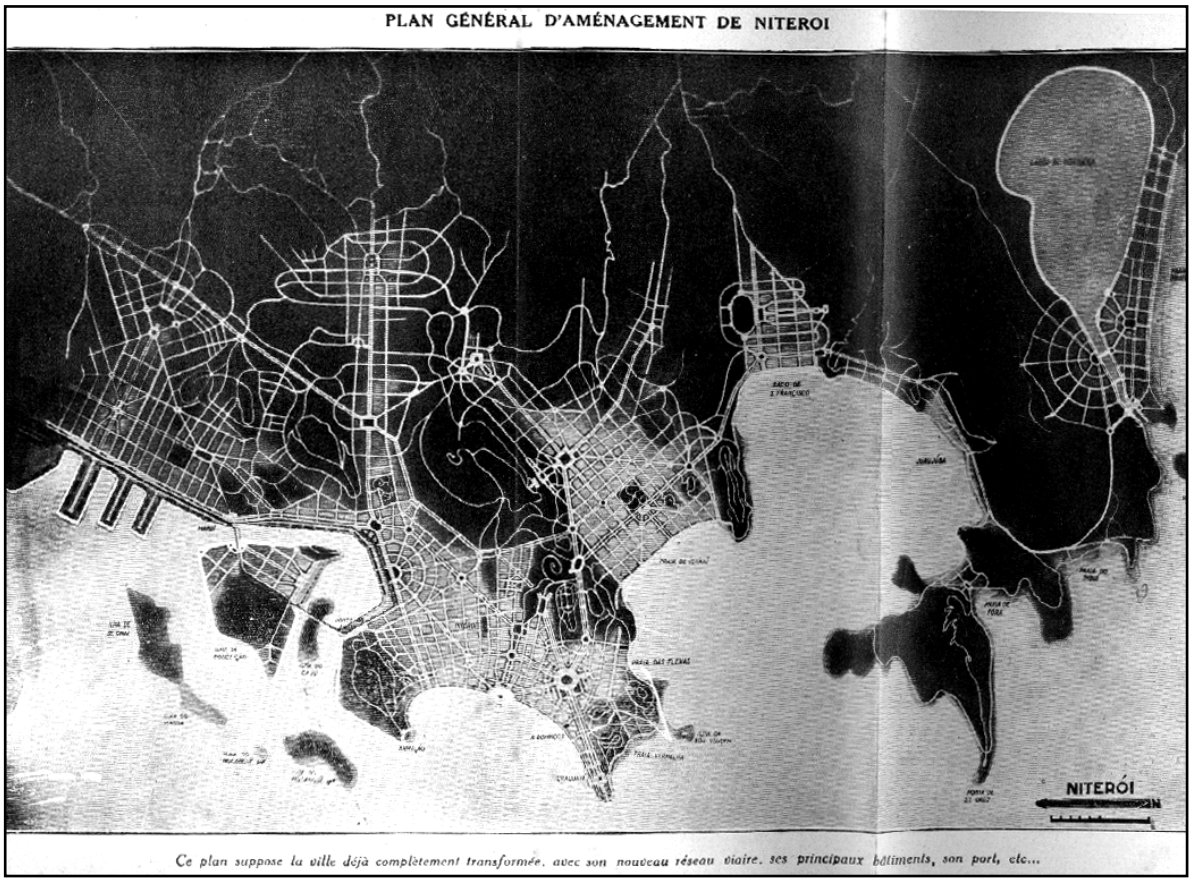



Fig. 4: Plano Geral de Niterói. Fonte: Biblioteca do IUUP, 1932.

Na análise do texto, também se observa a presença de diversos autores evocados no desenvolvimento do trabalho (Henard, Haward, Le Corbusier, entre outros), o que demonstra a inserção desse trabalho em diferentes correntes de pensamento. O documento é rico em conceitos e proposições "utópicas", uma vez que os princípios urbanos preconizados na época dificilmente poderiam se

adaptar ao traçado urbano, já existente na cidade. Entretanto, a liberdade permitida pela elaboração da tese, possibilitou especulações sobre a reestruturação da cidade, segundo cânones teóricos em debate na Europa na década de 1920 e deu ao Urbanista o instrumental para os seus futuros planos, como o da cidade de Goiânia e o polêmico Plano da cidade de Recife, além da "cidade industrial de Volta Redonda".

**A cidade vista pelo plano**

Em primeiro lugar, o autor faz um levantamento das condições da cidade, começando pelo capítulo "A Terra", onde enumera as principais características de Niterói e a situa geograficamente em relação ao Brasil, à capital do país a ao Estado do Rio de Janeiro.

A seguir, no capítulo "Homem", fornece dados sobre o crescimento populacional e as condições sanitárias, justificando a curva ascendente da população, cujo maior incremento se verificara no final dessa década de 1920. Faz especial referência às condições de saúde pública utilizando o conceito de "Index Vital" de Pearl, considerando-o favorável, salvo nos anos das epidemias de varíola (1905, 1908 e 1922) e de gripe "espanhola" (1918). Assinala também os índices estáveis e elevados de tuberculose.

Niterói tinha pouco mais de 100 000 habitantes, estava vivendo um processo de incremento populacional significativo e apresentava uma superfície reduzida (56 km²), por conta do desmembramento de sua área para o vizinho município de São Gonçalo.

O autor coloca em destaque sua simetria topográfica com o Rio de Janeiro, em que as cadeias montanhosas, lagoas e recorte da costa reproduzem a cidade vizinha, resultado da formação geológica da baía de Guanabara.

O capítulo seguinte, "Cidade" trata de sua origem e evolução, mostrando as diversas etapas do seu povoamento e ocupação.

Na caracterização, o Plano da ênfase a dois aspectos. O primeiro refere-se a preocupação higienista, mostrando a estatística sanitária das doenças endêmicas, o coeficiente de mortalidade e natalidade, ainda que essa questão se rebata de forma genérica nas propostas. Parece que constituiu uma obrigatoriedade metodológica, remanescente das relações estreitas entre higienismo e urbanismo. O segundo, já representa uma convicção do autor, e ele

retoma esse ponto, em diversos momentos do trabalho - a importância da ligação com o Rio de Janeiro - " la ville ne se développe qu'em tant que le service de transport s'améliore."

" Ce qu'on propose de faire"

Na segunda parte da tese, o autor já indica o enunciado de propostas baseadas na convicção de que Niterói é uma extensão do Rio de Janeiro e como tal é importante implantar um sistema de transporte contínuo entre as duas cidades.

Túnel ou Ponte?

Essa questão primordial deverá ser respondida e as duas primeiras hipóteses são cuidadosamente estudadas, baseadas em experiências já realizadas no estrangeiro, especialmente o túnel New York - New Jersey e a ponte sobre o rio Hudson, também em Nova York. A discussão tecnológica ganha relevo, e sem chegar a optar por uma das alternativas, o trecho mais estreito para vencer a baía, ponta do Calabouço no Rio e ponta do Gragoatá em Niterói, é escolhido como local mais adequado para acesso da ligação das duas cidades.

A partir daí, da chegada da ponte, ele define a entrada "monumental" da cidade. O "traçado geral" de Niterói se submete e se condiciona a esse eixo, criando um sistema de avenidas radiais que se combinam a ruas locais e retilíneas, incorporando o projeto radial do aterrado do porto, em execução, nesse mesmo período.

O projeto prevê a realização de novos aterros por nivelamento de quatro morros existentes na área central (o futuro aterro da Praia Grande) e cria um centro de "irradiação", em terrenos recuperados pelo arrasamento desses morros.

O Centro seria constituído de uma grande praça, novo centro comercial de Niterói. Cercado por edifícios de 100 metros de altura, a praça de grandes dimensões (240m X 300m) apresenta um sistema de circulação giratória que distribui de forma continua o fluxo de carros para os diferentes locais da cidade. Dentre as 8 vias que chegam à Praça, destaca-se a principal, de 80 metros de largura, com várias pistas e jardins, tendo na borda das principais pistas, palmeiras imperiais, formando uma "via triunfal". Está via seria o tronco de ligação Niterói - Rio de Janeiro.

Caso a opção fosse o túnel, algumas mudanças seriam necessárias, mas esse praça, de uso comercial permanecia conectada, por um sistema de artérias aos bairros da zona sul (Icaraí, Cubango, Santa Rosa, São Francisco e Piratininga), a São Gonçalo e Interior do Estado do Rio de Janeiro, assim como aos bairros da zona norte (Barreto, Porto, Ilha da Conceição).

O Centro Cívico, uma praça monumental, terá o seu entorno ocupado pela construção das Secretarias de Estado e do Palácio Presidencial. Constituirá o espaço oficial, das grandes comemorações cívicas. Diante dele, no cruzamento das vias, um grande monumento, comemorativo da fundação da cidade e um desembarcadouro de honra para os dias festivos foram projetados. Uma avenida axial de 50 metros de largura ladeada de edifícios públicos ligava o conjunto com a atual praça das barcas (Martim Afonso), alargada e refeita. Diante dessa Praça, um pouco desviada do eixo, a demolição do casario entre duas ruas do Centro (Conceição e José Clemente), possibilitaria a criação de uma avenida tratada com platôs e fontes que chegaria à praça, no eixo principal desse conjunto. A praça da República seria mantida com uma pequena mudança do largo da Biblioteca, fazendo parte do conjunto cívico. (fig. 5)

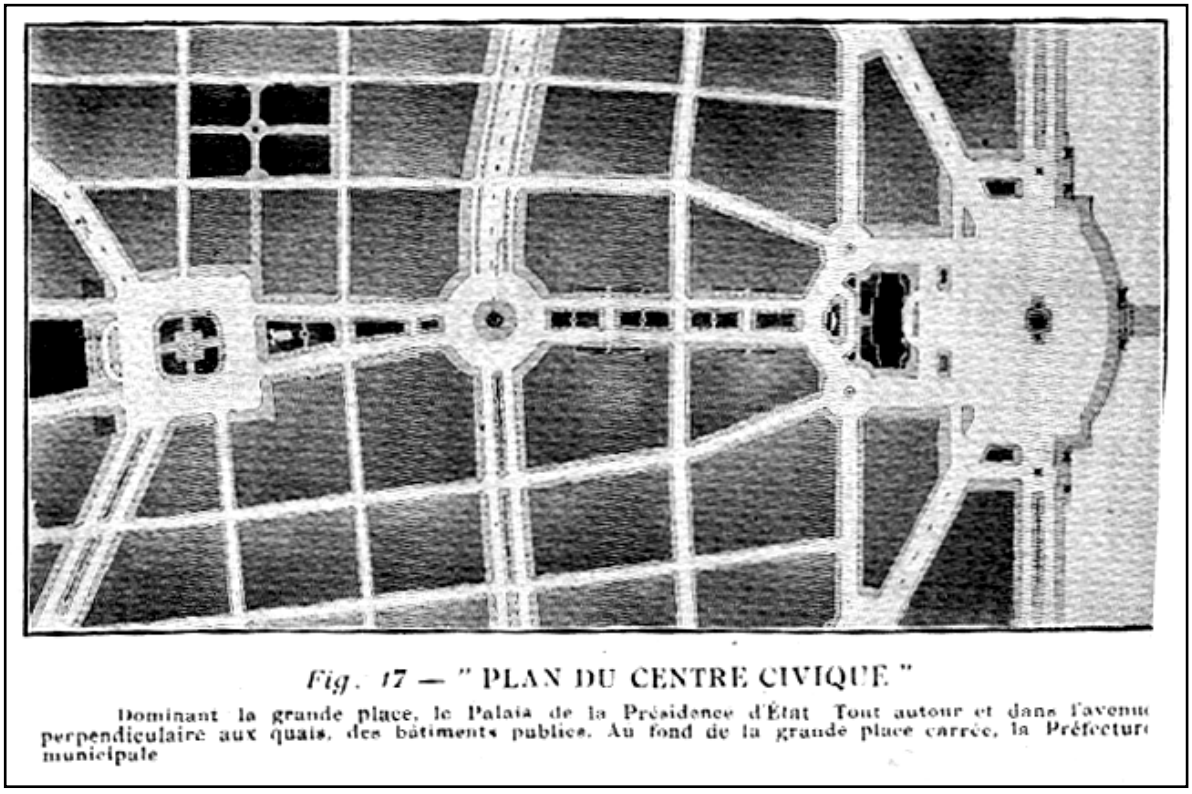



Fig. 5: Planta do Centro Cívico. Fonte: Biblioteca do IUUP, 1932.

No que se refere ao zoneamento, as indústrias permaneceriam entre a ponta da Armação e o bairro do Barreto, guardando a tendência já verificada e aproveitando as vantagens de localização (porto e estrada de ferro). O comércio, além do centro comercial, ocuparia áreas satélites - os centros de bairro. Com relação à moradia, o plano estabelece zonas de uso exclusivo, em 3 categorias: densas, individuais e populares.

O problema das favelas é citado, sendo proposta a construção de habitações econômicas, individuais, de responsabilidade do Estado. Uma Cidade Operária é prevista, a ser localizada nas encostas do Barreto, com traçado em semi-circulo, dotada de estádio e áreas de lazer, formando um pequeno centro.

Também é proposta uma Cidade Universitária, junto ao bairro de Cubango, dotada de prédios para as faculdades, residência universitária e hospital.Junto á Praça quadrada, no cruzamento da rua da Universidade com a que leva a Santa Rosa, situava-se na elevação do terreno, o conjunto dos museus.

A cidade-jardim, nos moldes de Howard é projetada para Piratininga. O acesso difícil poderá ser facilitado pela perfuração de um túnel (preliminarmente, o acesso poderá ser feito por São Francisco, Jurujuba, passando por Imbuí). O traçado proposto para a cidade jardim é em semicírculos, combinado com o tradicional xadrez. O saneamento da lagoa e o plano de ocupação é sustentado por sugestões sobre a formação de uma sociedade, que receberia financiamento para o empreendimento, pagável em 30 anos.

O território municipal é dividido em quatro zonas (comercial, industrial, habitacional e rural), com especificação de legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo, gabaritos, orientação solar, afastamento e benefícios fiscais para estimular a utilização proposta. As construções, em cada uma dessas zonas tem seu volume definido, com gabaritos e pés direitos pré-determinados em função da largura das ruas, interditando-se os pátios internos fechados. Na zona comercial, a verticalização é obrigatória (térreo e 4 pavimentos), com galerias cobertas sobre a via pública.

As rodovias são arborizadas, adotando como solução a obrigatoriedade de passagem por Niterói do sistema viário da capital federal para o interior do

Estado. As vias urbanas são hierarquizadas por categorias, principais e secundárias, com definição de dimensão e tratamento de cada uma delas.

O autor se detém no detalhamento do sistema local de transportes, identificando graficamente a intensidade do atual sistema de bondes, verificando a sua maior freqüência para a zona norte - Barreto e Fonseca. Propõe um sistema baseado na utilização de três meios diferentes de transporte: 5 de metrô, 8 de bondes e 9 de ônibus. O sistema hidroviário, das barcas, passaria a ser um transporte de caráter turístico, perdendo a sua função de transporte de massa.

As redes de abastecimento d'água, de esgotos e de drenagem merecem uma referência especial, apresentando algumas recomendações para sua implantação.

O plano tem algumas diretrizes fundamentais, como a intensificação da ligação com o Rio de Janeiro, criação de centros irradiadores (sistema circular giratório, em torno de praças de grande dimensão), criação de eixos monumentais marcando a entrada da cidade e de centros verticalizados de usos especiais (Comercial e Cívico).

"Avant- Projet" de Niterói : Influências e vestígios

A análise das propostas da tese do Arquiteto mostra referências claras ao urbanismo da época e pode ser feito um paralelo com o Plano Agache, realizado na mesma época para o Rio de Janeiro, guardando-se a distância que separa uma tese de um trabalho proposto para ser implementado.

No caso do "Avant-Projet", alguns preceitos teóricos estão claramente explicitados e tomam a primazia no encaminhamento das propostas. A ênfase dada a circulação viária, num momento em que esta ainda não constituia um problema, numa cidade de 100 000 habitantes, antes do advento do automóvel, evoca Henard e sua "Théorie générale de la circulation". A fórmula desse autor para o "nó" de circulação é citada na tese.

A cidade-jardim de Piratininga, correspondendo ao rebatimento de Copacabana, no Rio de janeiro, busca em Howard seu embasamento teórico: " nous prévoyons la cité construite suivant les príncipes de Howard, construite de toutes pièces, pouvant vivre par ses propes moyens, et avec une population à 20 000 habitants".

A solução do engenheiro sanitarista Saturnino de Brito para a Lagoa Rodrigo de Freitas, no Rio de Janeiro é prevista para a lagoa de Piratininga, visando a sua salinização e renovação, evitando a estagnação das águas.

Interessante notar que a citação de Le Corbusier refere-se a uma opinião emitida pelo arquiteto, em uma de suas viagens ao Brasil com relação a aeração das casas de favela: " il la trouve plus logique et conforme aux besoins, en opposition à celle de l'élite, trop prétentieuse et comblée de préjugés". Mas, a tese não deixa de assinalar que essa forma de moradia oferece todos os inconvenientes higiênicos e morais largamente estudados no mundo inteiro e defende a construção de moradias individuais econômicas sob a responsabilidade do Estado.

O projeto-tese, sem maior compromisso com a sua viabilidade, traz sugestões que são incorporadas posteriormente, cujos vestígios procura-se recuperar.

A adoção de algumas idéias, como a abertura da futura Avenida Amaral Peixoto com a exigência das construções com galerias cobertas, o aterrado do Centro, o túnel de Piratininga (no atual plano diretor), ainda não está devidamente correlacionada ao grau de influência desse plano para as futuras tomadas de decisão nas intervenções da cidade. No entanto, permite levantar algumas hipóteses sobre a sua apropriação nos projetos realizados, pós anos 1930. A presença e proximidade de Attílio Corrêa Lima com o governo federal e estadual no período Vargas - Amaral Peixoto, através de seus planos para a cidade industrial de Volta Redonda e outros municípios fluminenses pode ter permitido a veiculação de algumas propostas de intervenção na cidade de Niterói.

Alguns aspectos foram determinantes para a elaboração do trabalho da tese: a similaridade de Niterói com o Rio de Janeiro, a ligação entre as duas cidades e o uso de princípios urbanísticos da época.

A ligação entre as duas cidades só foi efetivada em 1974, através de ponte, em local não previsto por Attílio, junto ao porto de Niterói. Mas, o acesso da ponta do Gragoatá defendido por ele consta do projeto do metrô do Rio de Janeiro, caso ele venha a se estender para Niterói.

Por outro lado, as demais intervenções urbanas que se concretizaram posteriormente: abertura da Av. Amaral Peixoto (1942), ocupação das praias da zona sul e da região oceânica pelas classes de renda mais elevadas, abertura de túneis, arrasamento de morros e aterros da área central já tinham sido indicadas pelas propostas contidas na tese. Evidentemente, as formas de intervenção e de apropriação dos novos espaços da cidade se deram de forma pontual e "espontânea", não precedidas de planos globais, caracterizando-se pela fragmentação das medidas, ao longo das décadas posteriores ao projeto-tese .

Finalmente, cabe considerar a importância desse documento que reafirma a tendência constatada quando são comentados os projetos premiados para a nova capital da Austrália, em 1912: *" Ces projets présentent quelques-une des caractéristiques des plans d'urbanisme du début du XXe. siecle : de grands axes qui viennent buter sur des ensembles monumentaux majeurs, des avenues radiales qui se combinent à des rues locales et rectilignes, l'accent mis sur les caractéristiques visuelles plutôt que sur les détails de construction, et l'abondance des parcs et des équipements de loisir."* (REPS, 1994, p.166)

## Attilio, a volta como profissional arquiteto e urbanista.

A volta e a inserção profissional de Attilio se deu com diferentes vieses. Um primeiro convite para ocupar a recente cadeira de Urbanismo, criada com a reforma do Curso de Arquitetura da ENBA, em 1932, com a interveniência de Lúcio Costa, vai torná-lo introdutor do ensino dessa disciplina na formação dos arquitetos, mas deixa um saldo doloroso quando é preterido no concurso público para professor efetivo pelo Engenheiro José Octacílio Saboya Ribeiro. Este fato vai resultar num longo processo na Justiça por irregularidades nos procedimentos do Concurso, fato que o faz deixar a ENBA em 1937.

Neste lapso de tempo, ocupa por empréstimo o escritório do amigo Paulo Antunes Ribeiro, e, em 1933 é contratado pelo governador de estado de Goiás Pedro Ludovico para fazer o plano da nova capital Goiânia. (fig. 6) Transfere-se com a família e vive em casa provisória do acampamento para o que era ainda um canteiro de obras e há relatos das dificuldades vividas nesses primeiros anos. Entre elas se destaca a falta de pagamento, o que o obriga a voltar para o Rio , em 1935, e, instalar-se no escritório localizado no edifício Trianon. Em entrevista e depoimento do Engenheiro Coimbra Bueno a professores e na Semana de Arquitetura e Urbanismo da Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense (1998), ele reafirmou essa falta de

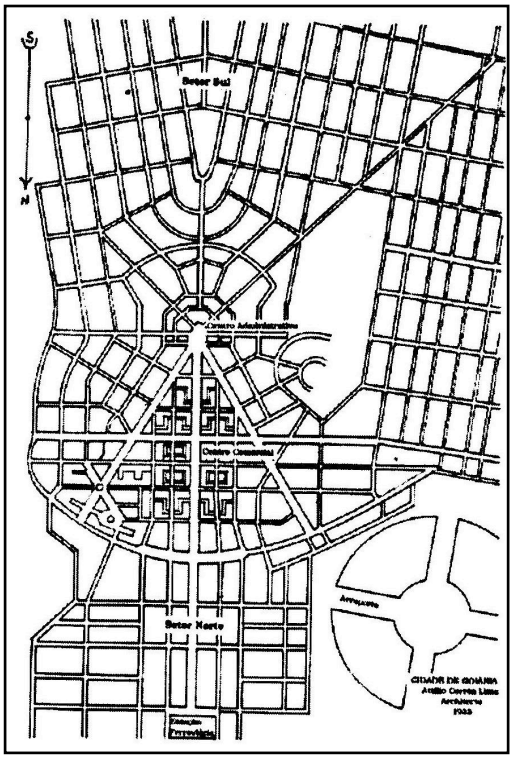



Fig 6: Desenho do Plano Urbanístico de Goiânia 1933. Fonte: GRAEFF, 1983. in Ackel, 2007

pagamento, fato que a empresa, dos irmãos Coimbra Bueno, sucessora na continuidade dos trabalhos de implantação do plano, superou recebendo pagamentos em troca de terrenos na nova capital. Mas, Attilio reagiu com um processo de reconhecimento de autoria do plano de Goiânia.

A volta para o Rio , em 1935, é marcada por uma breve passagem no governo do Prefeito Edson Passos, como membro do Conselho Técnico do Distrito Federal. Esse é um momento de efervescência da capital federal, que se refletia na modernização de suas funções e na expansão do seu patrimônio edificado, fator que se rebatia na realização de Concursos Públicos e em novas opções de inserção das atividades profissionais do Arquiteto e Urbanista. A sua oportunidade veio com a obtenção do 1° lugar no Concurso do Projeto e Construção da Estação de Hidroaviões, próxima ao Aeroporto Santos Dumont, que incluiu a realização de projetos do mobiliário e jardins, ocasião em que introduziu princípios do paisagismo moderno brasileiro e acompanhou a construção do prédio., inaugurado em 1937. Neste mesmo ano foi lançado o Concurso para o projeto da estação de passageiros do Aeroporto Santos Dumont em que Attilio obtem o segundo 2° lugar, vencido pelos irmãos Roberto. A sua evidência profissional nesta fase em que o movimento de arquitetura moderna lançava as bases de sua hegemonia, pode ter valido sua aproximação com o poder federal e a sua reintrodução no setor público. (fig. 7)

Fig. 7: Estação de hidroaviões do aeroporto Santos Dumont e paisagismo do entorno, Rio de Janeiro, 1939. Fonte: Acervo Bruno Corrêa Lima. In Ackel, 2007

Alguns projetos residenciais marcaram este interstício, tais como: residência e ateliê do pai, José Octávio Correa Lima (Rua Paulo de Frontin 684, no Rio Comprido, Rio de Janeiro, 1935), jardim da casa Raymundo de Castro Maia no Alto da Boa Vista ( 1935), jardim da Granja Comari, em Terezópolis (1939) e jardim da residência de Roberto Marinho, no Cosme Velho (1940), observando-se nesta etapa profissional uma grande aproximação com o paisagismo, presente no seu acervo através de ampla e detalhada catalogação de espécies vegetais.

Ainda no segundo qüinqüênio da década de 1930, Attílio tinha atingido um patamar profissional que o fez fazer parte do grupo de profissionais convidados pela Comissão do Plano da Cidade para opinar sobre o Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Recife do Arquiteto Nestor Figueiredo. Ele, juntamente com Washington de Azevedo e Prestes Maia também convidados, reiteraram as críticas e o plano foi rejeitado pela municipalidade. A administração local decidiu convidar o

Arquiteto para elaborar o plano do Bairro de Santo Antônio e após esses estudos decidiu contratá-lo para a realização do plano geral da região de Recife, concluído em agosto deste ano de 1936 depois de cinco meses de trabalho, dividindo-se entre o Rio e a capital pernambucana, com o apoio do seu escritório local, sob a chefia de seu primo o Arquiteto João Correa Lima.

Este plano foi bastante completo e inovador, partindo de considerações gerais sobre o Estado de Pernambuco e revela Recife no seu contexto regional. Ele faz um corte histórico da formação da cidade, faz considerações sobre a estrutura viária e suas edificações já verticalizadas em até 5 andares e as condições habitacionais já com a presença de cortiços e mocambos. Critica a expansão exagerada da cidade e sugere uma legislação urbana que detenha essa especulação urbana. Em suas proposições considera cinco áreas de atuação: a estrutura do plano, as pontes, o porto, o embelezamento e o zoneamento de usos, respeitando a tendência tentacular da cidade e criando núcleos satélites de forma sistematizada.

A decisão do presidente Vargas de criar a Usina Siderúrgica Nacional (CSN), com apoio de recursos americanos no período da 2ª Guerra Mundial veio propiciar que o Arquiteto e Urbanista tivesse uma nova oportunidade de participar de projetos de interesse nacional. O fato de Vargas ser intransigente em sua localização no Estado do Rio de Janeiro por injunções políticas e estratégicas deu ao Arquiteto a oportunidade de elaborar o plano de Volta Redonda regional compreendido da cidade de Barra Mansa à vila de Pinheiro (termos do contrato realizado entre a Secretaria de Viação e Obras Públicas o Estado do Rio de Janeiro e o arquiteto Attilio Corrêa Lima em 2 de maio de 1941 e publicado no D.O. de 15 de maio). O primeiro estudo provisório da cidade operária já tinha sido apresentado a Guilherme Guinle , presidente da Comissão Executiva do Plano Siderúrgico Nacional em fevereiro do mesmo ano. O plano definitivo foi apresentado em dezembro de 1941, após o decreto de criação da Companhia Siderúrgica Nacional (9 de abril) e o início imediato da construção da Usina. (Fig. 8)

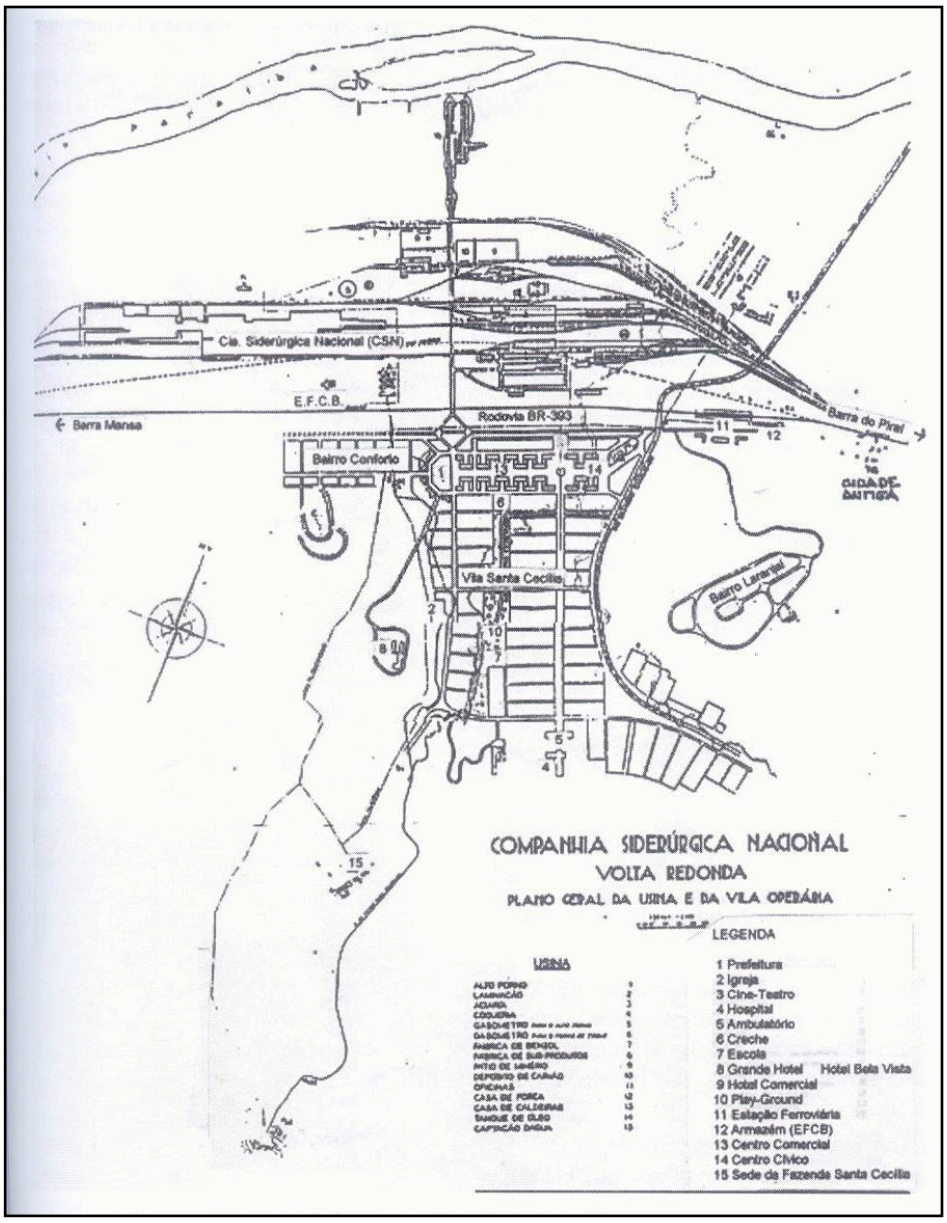



Fig. 8: Plano Geral da CSN e da Vila Operária de Volta Redonda, 1941. Fonte: Arquivos CSN, in: LOPES, 1993.

A solução dada pelo Arquiteto parece bastante influenciada pela Cidade Industrial de Tony Garnier (Lopes, 1993), ocupando as áreas planas da cidade, entre os morros e a linha ferroviária, que separava a usina siderúrgica da cidade. O traçado viário do Plano é constituído por um eixo ortogonal à rodovia que liga as cidades de Barra Mansa a Barra do Piraí (BR-393), que atravessa a cidade no sentido Leste-Oeste, paralelamente à linha ferroviária. O eixo norte-sul constitui o eixo industrial que chega ao portão principal da Usina. No encontro dos dois eixos foi planejada uma praça losangular, que tem o papel de acesso principal da malha

viária. Este entroncamento tem a oeste uma praça semi- octogonal, que seria ocupada com a prefeitura, tendo no seu eixo uma rua comercial, paralela à Rodovia que chega ao Centro Cívico. O plano inicial compreendia a Vila operária e a concepção dos volumes e disposição dos edifícios e os projetos foram desenvolvidos por outros profissionais da equipe ou contratados (Lopes, 2003). O bairro residencial, que recebeu o nome de Santa Cecília, é atravessado pelos eixos viários e no sentido norte-sul, ao longo do ribeirão existente foi proposto um parque urbano, onde se localizariam escolas e outros equipamentos públicos. Constituído de casas unifamiliares, geminadas duas a duas, sem muro, com recuos de 10 metros, possibilita a criação de espaços públicos de uso coletivo, ampliando ruas e calçadas. Neste bairro foram previstos conjuntos de dois pavimentos para moradia dos solteiros. O projeto também previa residências geminadas em fitas com grandes recuos no bairro de Conforto, para operários especializados, que se implanracam do outro lado do eixo norte- sul atrás da prefeitura (o projetado Centro Administrativo). Igualmente recuado e arborizado apresentava uma baixa densidade e proximidade do acesso a Usina. Os técnicos qualificados, engenheiros e dirigentes moravam no bairro Laranjal, localizado numa encosta mais elevada separada da Vila Operária projetada por Attilio, com arruamentos em curva de nível, num desenho sinuoso e orgânico, com casas isoladas, recuadas e arborizadas. Neste Bairro estava localizado o Clube exclusivo para os moradores e o Hotel Bela Vista para visitantes e técnicos estrangeiros. A residência oficial do Presidente seria na Fazenda Santa Cecília. A propriedade das casas, das demais edificações e dos serviços públicos era da Usina, que dispunha da Imobiliária Santa Cecília para administrar este patrimônio, que era constituído de cerca de 6 000 moradias e atendia 40% dos seus empregados. A Cia. Siderúrgica foi inaugurada em 1946 e o município de Volta Redonda foi criado em 1954, tomando posse o primeiro prefeito em 1955. A privatização e a desmobilização parcial do seu patrimônio só se deu posteriormente (1993).

O plano regional que se estendia da cidade de Barra Mansa à vila de Pinheiro constituiu os termos do contrato realizado entre a Secretaria de Viação e Obras Públicas do Estado do Rio de Janeiro e o arquiteto Attilio Correa Lima em 2 de maio de 1941, publicado no D.O. de 15 de maio, compreendia uma área de 25 km² em Barra Mansa , previa uma série levantamentos e projetos no município, incluindo o plano da cidade operária de Volta Redonda. Representava este contrato uma visão regional estendida à área de influência da Cia. Siderúrgica Nacional.

Neste mesmo ano, Attílio era contratado pelo Instituto de Aposentadoria e Pensâo dos Industriários-IAPI, coordenando a equipe composta pelos arquitetos Hélio Uchoa Cavalcanti, José Theódolo da Silva e o engenheiro civil Alberto de Mello Flores na elaboração do projeto do Conjunto Residencial da Vázea do Carmo, em São Paulo, com 4 038 apartamentos e unidades de serviços (escola, restaurante, cinema, comércio e outros usos complementares. (fig. 9 e 10)

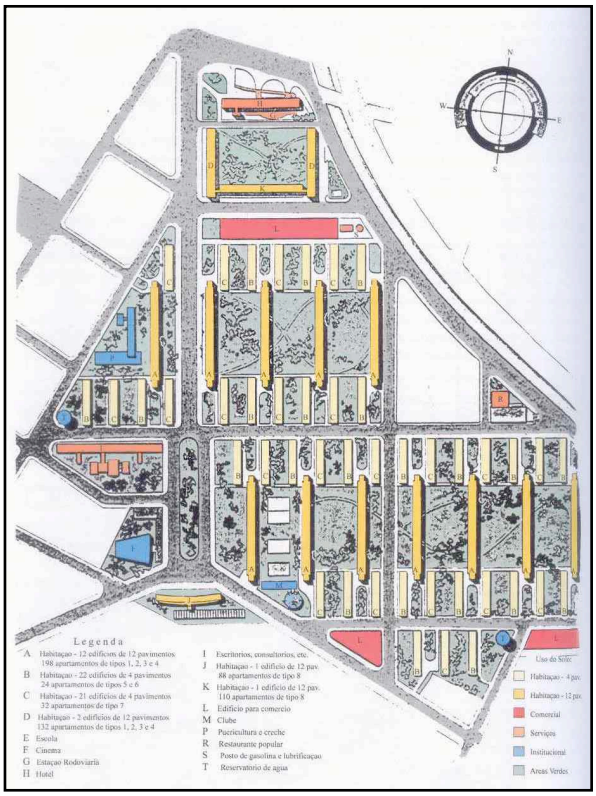



Fig. 9: Projeto de implantação e uso do solo do Conjunto Residencial da Várzea do Carmo, in: ACKEL, 2007

Fig. 10: Imagem da área com o perímetro do projeto implantado parcialmente. Fonte: Ilustração sobre imagem Google Earth, 2007, in ACKEL, 2007

Em 1943, o Arquiteto foi convidado pelo secretário de Viação e Obras do Estado do Rio de Janeiro, Brigadeiro Antônio Guedes Muniz para elaborar o plano da Cidade dos Motores, a ser construída no município de Duque de Caxias, no Rio de Janeiro , como suporte à Fábrica Nacional de Motores – FNM, que estava sendo construída. Ele elaborou um parecer técnico, com as diretrizes do projeto, encaminhado ao brigadeiro em 24 de agosto de 1943, sendo esse o seu último trabalho

## Algumas considerações Finais

A abordagem sobre a trajetória de Attilio Correa Lima procura mostrar a sua versatilidade, que iniciada como estudante de desenho na ENBA passa à formação de arquiteto e após a conclusão do curso ganha o prêmio de Viagem a Paris onde conclui o curso de Urbanismo no IUUP (atual IUP). De volta ao Brasil, torna-se professor da ENBA, ganha concurso de Arquitetura, faz projetos de paisagismo e de urbanismo. Através de seu filho foi dado conhecimento que ele projetou móveis, poltronas e conversadeiras estofadas para a estação de passageiros de cabotagem do Porto do Rio de Janeiro e que inclusive se associou a um serralheiro para a fabricação de móveis de jardim, iniciativa que não foi adiante por conta de sua morte. (Fig. 11)

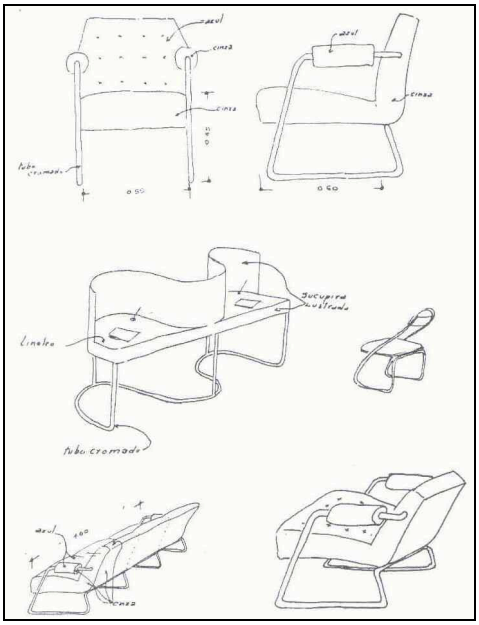



Fig. 11: Estudos de mobiliário elaborados por Atílio para a Estação de Passageiros de Cabotagem, 1941. Fonte: Revista Arquitetura n°:14, Agosto de 1963, in: ACKEL, 2007

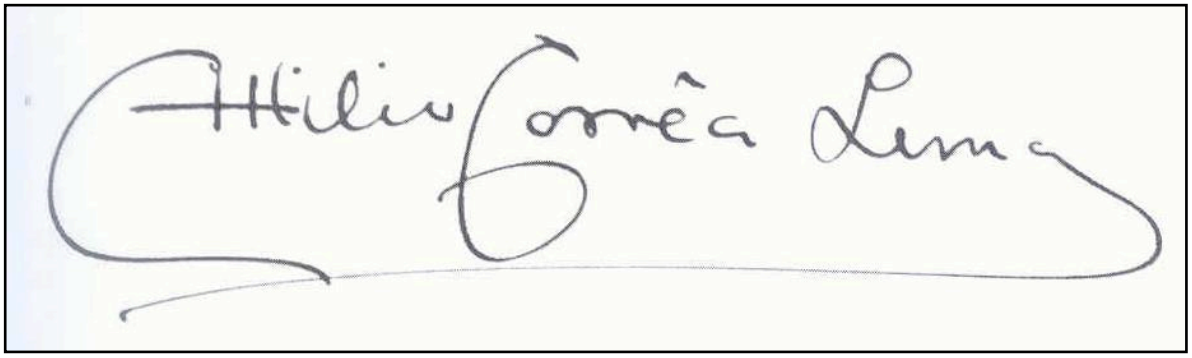
De volta ao Brasil, Atílio teve a experiência de Professor, introduzindo a disciplina de Urbanismo, mas foi preterido no Concurso realizado, deixando a Escola. A sua influencia no domínio do urbanismo está também expressa nos inúmeros planos que elaborou para o governo em diversas cidades do Brasil.

A tese sobre Niterói é difícil de ser encontrada, e sempre foi citada como um documento teórico sem nenhuma repercussão nos caminhos que a cidade tomou posteriormente. Foi reconhecida como especulação acadêmica em seu intróito: le Projet de M. A. Correa Lima n'a pas étè préparé em vie d'une

réalisation intrègrale, c'est une conception idèale terminant brillamment d'excellentes études." (idem, PROST, 1932)

No entanto, analisando-a com mais cuidado, verifica-se, que algumas de suas propostas foram incorporadas à cidade uma década depois, ainda que de forma fragmentada e reformulada. Acreditamos na hipótese de que sua proximidade com o governo federal, pela realização do Plano Regional de Urbanização do Vale do Paraíba, compreendendo também o Plano Urbanístico de Volta Redonda, permitiu a veiculação e implantação de algumas diretrizes propostas para Niterói, cidade sede do governo do Estado do Rio de Janeiro, considerando-se especialmente os laços familiares entre o ditador Vargas e o Interventor deste estado [1]. Um acidente aéreo, no Rio de Janeiro, em 27 de agosto de 1943, interrompeu sua carreira profissional e apagou muitos vestígios de sua participação na arquitetura e urbanismo brasileiros.

Em entrevista ao Professor Lúcio Costa, nos últimos anos de sua vida, quando foi indagado sobre a passagem tumultuada de Attilio como Professor da ENBA, ele refletiu e disse : Attilio ! .... tinha um lindo olhos azuis ....



## Bibliografia

ACKEL, Luis Gonzaga Montans, *Attílio Corrêa Lima, uma trajetória para a modernidade*, São Paulo, Tese de Doutorado, FAU/USP, 2007.

AZEVEDO, Marlice Nazareth Soares de, *A Construção da cidade na primeira metade do Século XX: Niterói, espelho do Rio.* In LEME, Maria

1 O Almirante Amaral Peixoto, genro do Presidente Vargas foi interventor do Estado do Rio de Janeiro durante o período Vargas (1937-1945).

Cristina Leme (coord.) Urbanismo no Brasil – 1895 -1965. São Paulo: Studio Nobel; FAU/USP, FUPAM,1999.

DAHER, Tânia. *Goiânia, Projeto Original*, In LEME, Maria Cristina Leme (coord.) Urbanismo no Brasil – 1895 -1965. São Paulo: Studio Nobel; FAU/USP, FUPAM,1999.

LIMA, Attílio Corrêa**,** - *Avant Projet d'aménagement et extension de de la ville de Niterói au Brésil,* Paris: Bibliothéque de L´Institut dÚrbanisme de Paris, 1932.

LOPES, Alberto *Costa. A Aventura da Cidade Industrial de Tony Garnier em Volta Redonda*,. Rio de Janeiro: Instituto de Geociências, Dissertação de Mestrado,1993.

VOLTA Redonda, Prefeitura Municipal de. *Informações para o Plano Diretor. Volta Redonda*: IPPU/Coleção Cadernos de Planejamento, Vol. 1, 1994.