

This paper aims to emphasize the figurative connections between Carmen Portinho's (1938) and Lúcio Costa's (1956) proposals for the new capital of the country which would be constructed at the Brazilian Central Plateau. Both proposals are based upon Le Corbusier's urban concepts of the functionalistic city and the models of the contemporary cities created by him. These proposals were created on different moments and contexts, and they present fundamental differences that are analyzed here.

Keywords: modern urbanism, design, brazilian architecture

abstract

Brasília: a cidade dos desejos

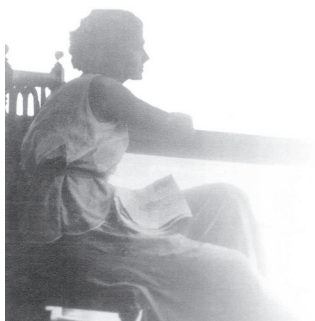
Reflexões acerca das cidades projetadas por Carmen Portinho e Lúcio Costa

Eline M. M. Pereira
CAIXETA

resumo

Este ensaio busca enfatizar as relações figurativas entre as propostas de Carmen Portinho, em 1938, e de Lúcio Costa, em 1956, para a nova capital do país a ser construída no Planalto Central. Ambas as propostas têm por base os conceitos urbanísticos da Cidade Funcionalista, defendidos por Le Corbusier, e os modelos de cidade contemporânea por ele criados. Elaboradas em momentos e contextos diferentes, tais propostas apresentam diferenças fundamentais que são aqui analisadas.

Palavras-chave: urbanismo moderno, projeto, arquitetura brasileira



Carmen Portinho

Em 1938, a engenheira Carmen Velasques Portinho apresenta “O anteprojeto para a futura Capital do Brasil no Planalto Central” como tese para a conclusão do curso de pós-graduação em urbanismo organizado pela antiga Universidade do Distrito Federal e que lhe concedeu o título de Urba-

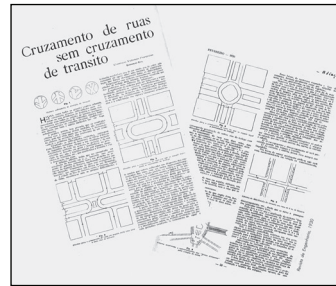
nista. Publicado, em 1939, na Revista da Prefeitura do Distrito Federal (PDF), periódico dedicado a arquitetura, engenharia e urbanismo de maior reconhecimento e destaque naquele momento, seu trabalho obteve uma importante divulgação no meio técnico brasileiro. Este importante documento foi base para a introdução do discurso moderno da cidade funcionalista no Brasil e precede, em quase vinte anos, o concurso realizado para Brasília, em 1956, no qual foi vencedor o projeto de Lúcio Costa.

Se o plano de Lúcio Costa para Brasília tem méritos inegáveis, devemos reconhecer em Carmen Portinho, a primeira pessoa que definitivamente se propôs a enfrentar o problema da construção da nova Capital do país¹. Resgatar a importância de Carmen, como precursora da idéia de construir uma cidade inteiramente moderna no Brasil, é a dívida que temos para com esta mulher, vanguardista em todos os aspectos.

A distância de quase vinte anos que separa as duas propostas, a de Carmen realizada em pleno Estado Novo e a de Lúcio, no recém iniciado governo desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek — portanto, em contextos políticos e socio-econômicos bastante distintos —, seguramente é o principal fator que marca as diferenças entre elas. Pese esta distância, ambas as propostas procuram refletir sobre a cidade contemporânea a partir dos princípios definidos por Le Corbusier para a cidade funcional.

A cidade funcionalista proposta por Le Corbusier, busca unir a tradição da cidade-jardim — impregnada por uma concepção

naturalista —, à cidade concentrada do século XIX — densa em seu território. Propõe um novo modelo de cidade compacta, extremamente depurado em relação à estrutura viária, as condições de insolação e a hierarquia dos espaços públicos e privados, a partir da criação de novos tipos arquitetônicos e novas categorias de espaços urbanos que definem a forma da cidade.²



Artigo de Carmen Portinho publicado na Revista de Engenharia, em 1930

Tanto no projeto de Carmen, como no de Lúcio Costa, são notórias as aproximações com a *Ville Radieuse* de Le Corbusier, de 1930. No caso da proposta de Carmen, já no sub-título do artigo publicado na revista PDF, a autora deixa claro suas referências: “cidade tipo ‘Ville Radieuse’ – aplicação dos princípios de Le Corbusier”. (PORTINHO, mai. 1939, p. 284)

Mesmo partindo dos mesmos princípios, as cidades projetadas apresentam-se como formalização de “cidades do desejo”. Segundo a paródia de Italo Calvino, em *A Cidade dos Desejos* (1972, p. 22), “cada cidade recebe a forma do deserto a que se opõe”, quem olha vê o que quer, aquilo que deseja. Enquanto a Brasília de Lúcio assume a forma de um avião, a Planaltina de Carmen Portinho pode ser associada a um grande transatlântico, o *bateaux*; o que mais se aproximava na época da idéia maquinista taylorizada. Coincidentemente, as duas cidades tinham nomes de mulheres, como aquelas propostas por Calvino. Apresentando-se segundo o olhar de cada autor, elas fazem ver determinadas cidades contemporâneas, pois retratam aquilo que se imagina, entendendo imaginação como tudo aquilo que deriva do sonho, da fantasia. Este ensaio busca enfatizar as ligações figurativas entre as duas propostas, a partir da apresentação do projeto de Carmen e sua confrontação com a cidade de Lúcio, que hoje, na sua puberdade, seguramente apresenta-se como várias outras cidades, segundo quem vem da terra ou do ar.

A cidade e o parque: símbolos do espaço educativo

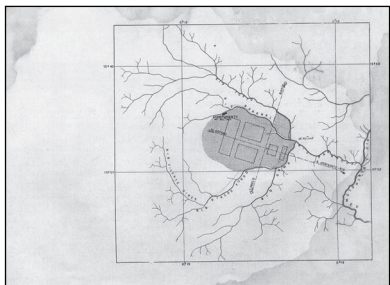
Projetar, num terreno quase plano, banhado por rios e riachos, rico de vegetação, circundado por colinas, possuindo um clima ameno e saudável e situado no centro de um grande país novo e próspero, uma cidade de... 2.000.000 de habitantes, destinada a ser a futura capital desse país. (PORTINHO, mai. 1939, p. 286)

Em 1938, Carmen idealiza sua cidade para 2.000.000 de habitantes, portanto quatro vezes maior do que aquela prevista no edital do concurso de 1956 para Brasília, apresentando uma visão muito mais arrojada e pertinente a uma metrópole moderna que se pretendia capital do país. Além de contribuir efetivamente para a definição da localização da futura capital, seu plano foi também precursor do apresentado por Lúcio Costa, quando o conceito de urbanismo predominante no Brasil ainda estava ligado à idéia de “melhoramentos”, tendo como exemplo e modelo o plano de Alfred Agache para o Rio de Janeiro.

Para este anteprojeto Carmen fez um estudo exaustivo da região destinada ao novo Distrito Federal e, a partir dos relatórios realizados pela Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil, entre 1893 e 1896, definiu a localização da nova capital, exatamente na mesma área em que quase vinte anos depois foi construída Brasília.

Como resultados destes estudos e tendo em vista a natureza e topografia do terreno, salubridade e condições climatológicas, qualidade e abundância de água, a Comissão concluiu dando preferência

quer à região compreendida entre os rios Gama e Torto, quer a do vale do rio Descoberto. De posse desse parecer, (...) cheguei à conclusão que o local que maiores vantagens oferecia era o do vale do Rio Torto. Esse imenso vale mereceu também a preferência de Glaziou, botânico da comissão. (PORTINHO, mar. 1939, p. 154)

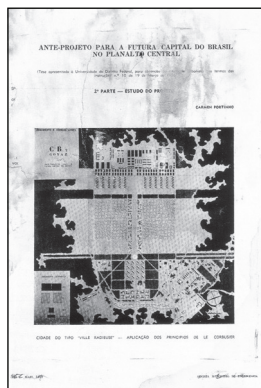


Carmen Portinho: “A Futura Capital do Brasil no Planalto Central”, 1938.
“Planta de Situação”: o Vale do Rio Torto

Segundo ela, um dos fatores que colaborou para

sua decisão por esta área foi o relatório de Glaziou que dedicava interesse especial ao paisagismo, estudando o melhor partido a se tirar na arborização das ruas e avenidas. Em seu relato, Glaziou procura estimular a conservação dos bosques e das matas, declarando que seria muito fácil a criação de parques e jardins no Planalto, devido sua riqueza em plantas ornamentais e sua flora, de inigualável beleza.

Essa notícia de Glaziou veio facilitar a nossa tarefa, pois desejávamos que a Capital do Brasil, cujo projeto nos prepussemos a elaborar, fosse a mais pitoresca e aprazível cidade do mundo. (PORTINHO, mar. 1939, p. 157)

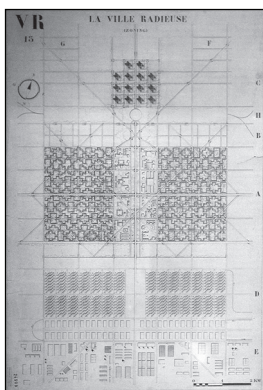


Carmen Portinho: "A Futura Capital do Brasil no Planalto Central", 1938. Publicação na revista PDF, 1939

Além dos notórios vínculos com as propostas de Le Corbusier para a cidade moderna, a visão urbanística que apresenta Carmen possui pontos de contato com o urbanismo defendido por Alfred Agache e pela *Socit Franaise d'Urbanistes*; na concepção de cidade moderna sintetizada por Werner Hegemann e Elbert Peets, em "*The American Vitruvius. An Architects Handbook of Civic Art*" (1922), bem como nas teorias das *Gardens-Cities*; neste momento o elenco teórico que representava as visões de modernidade presentes no meio técnico brasileiro.

Para Carmen, o urbanista "deve ser um observador, deve possuir o espírito de pesquisador e ao mesmo tempo sentir como um artista." Além da sensibilidade de artista, é indispensável que ele possua as qualidades de um cientista, um analista. (PORTINHO, jan. 1934, p. 15) Uma visão muito associada às teorias urbanísticas e arquitetônicas de Le Corbusier que, já em *Vers Une Architecture* (1923), defendia a idéia de união dos mundos da razão e da emoção no campo da arquitetura, representadas, nesta época, pelo engenheiro e o artista.

O enfoque científico e sociológico dado por Carmen nos artigos que escreve para a revista PDF, entre 1934 e 1937, exemplificado pela ênfase à aerofotogrametria como novo instru-



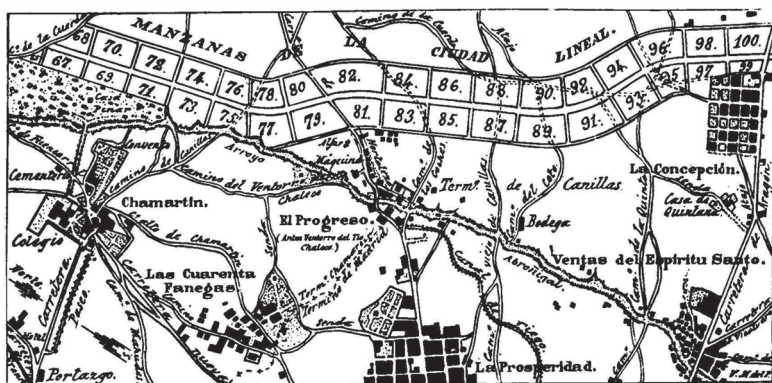
Le Corbusier: La ville radieuse, 1930. Planta onde se mostra o esquema de zoneamento

mento de projeto do urbanismo moderno³, embora também referido por Le Corbusier, possuía suas bases no urbanismo de Agache, principalmente no que diz respeito à sua abordagem metodológica, que muito influenciou os técnicos da Prefeitura do Distrito Federal.⁴

Em “O critério científico no urbanismo” (1934), Carmen cita a Raimond Unwin, um dos principais responsáveis pela implementação das primeiras cidades jardins, — “Urbanismo é a ciência de estabelecer ligações entre as coisas” — e acrescenta: “Em urbanismo o superficial não é e nem pode ser admitido (...) negar à cidade a sua personalidade, tirar-lhe a cor local, modificar-lhe a fisionomia, é destruir, sem dúvida, um de seus grandes atributos”. (PORTINHO, jan.1934, p. 16)⁵

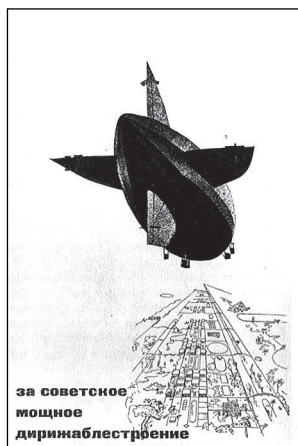
Estabelecidos os critérios para sua localização, o anteprojeto propõe uma cidade linear, “projetada segundo um imenso parque”, sentido que Lúcio retomará quase vinte anos depois, em Brasília. Setorizada em faixas definidas segundo usos e densidades diferenciadas (zona habitacional, centro de negócios, centro cívico, centro cultural, zona verde, zona de transporte, setor de hotéis e embaixadas e zona industrial), sua cidade possui um sistema viário hierarquizado composto por auto-estradas elevadas. A urbanista cria um sistema de superquadras de 700m por 200m para a zona residencial; divide a cidade em vários centros —centro de negócios, centro cívico, centro cultural— tratando-os segundo suas características específicas; propõe um centro de negócios monumental no coração da cidade; propõe uma zona industrial em local apropriado, segundo os ventos dominantes; e faz um estudo detalhado do sistema de circulação, de transporte, de esgotos sanitários e pluviais. Suas referências teóricas são indiscutivelmente as idéias de Le Corbusier, seu modelo mais imediato, a “*Ville Radieuse*” (1930).

Proposta após suas visitas a América Latina (1929) e a União



Arturo Soria y Mata: "Cidade Linear", 1882-1913.

Soviética (1928 e 1930), a *Ville Radieuse*, apresenta mudanças significativas na sua maneira de conceber a cidade da era da máquina. Nela, distancia-se da cidade centralizada e radial e adota o conceito que tem por origem a "Cidade Linear" (1882-1913) do espanhol Arturo Soria y Mata, teoricamente ilimitado enquanto possibilidade de crescimento, conceito na época desenvolvido na União Soviética⁶. Nos esboços explicativos de sua cidade, inspirados na cidade de Magnitogorsk (1928-30), de N. A. Milyutin, Le Corbusier mostra a "cabeça" isolada dos dezesseis arranha-céus cruceiformes sobre o "coração" do centro cultural e situando entre as duas metades os "pulmões" da zona residencial. Em uma secção típica através da cidade, ele mostra todas estruturas elevadas claramente sobre o solo, incluindo as garagens e as vias de acesso. Elevando tudo sobre pilotis, a superfície do solo converteu-se em um *parque contínuo*.



Ivan Leóidov: Cartaz de propaganda para a nova cidade de Magnitogorsk, 1930.

sobre o "coração" do centro cultural e situando entre as duas metades os "pulmões" da zona residencial. Em uma secção típica através da cidade, ele mostra todas estruturas elevadas claramente sobre o solo, incluindo as garagens e as vias de acesso. Elevando tudo sobre pilotis, a superfície do solo converteu-se em um *parque contínuo*.

A intenção do plano de Carmen era projetar uma cidade como "um imenso parque" onde a habitação representasse seu elemento primordial e os demais serviços — trabalho

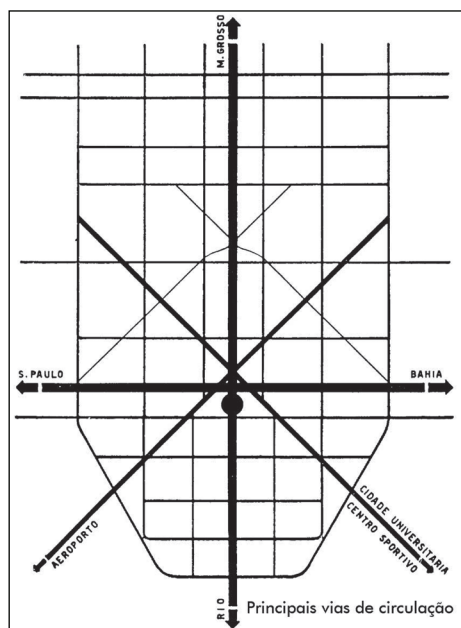
e lazer – fossem dispostos de modo a evitar trajetos desnecessários.

Nos parques e jardins, que rodeiam as habitações, foram projetadas creches e escolas; junto a essas instituições acham-se os campos de jogo, piscina etc. As crianças podem brincar, mesmo nos dias de chuva, entre os ‘pilotis’ das habitações, sem perigo de serem atropeladas. Nos Tetos-jardim foram projetadas praias artificiais, solários etc. Os espaços verdes estendem-se por toda a cidade, rodeando não só os edifícios da zona residencial como também os localizados nos Centros de Negócios, Cívico, Culturais e Desportivos (PORTINHO, mai. 1939, p. 286)

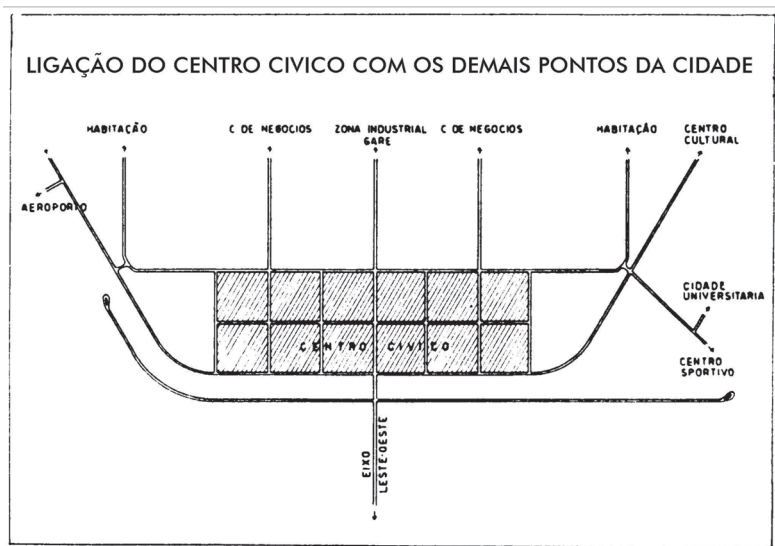
Em sua proposta a urbanista não define exatamente como seriam estes “jardins”. Mas na primeira parte do trabalho, quanto fala da beleza da vegetação do cerrado e do caráter ornamental de suas espécies, deixa a entender que o aproveitamento de espécies nativas na construção da paisagem das

áreas verdes da cidade seria o ideal. Desta forma vislumbram-se a imagem de um “jardim tropical”, próximo aos jardins projetados por Burle-Max e, por sua vez, muito diferente das extensas áreas de gramados verdes, características dos campos ingleses, mais tarde propostas por Lúcio Costa.

Na concepção do projeto de Carmen a autopista elevada foi igualmente tratada como elemento de destaque, configurando-se como a espinha dorsal do projeto. Ela



Carmen Portinho: “A Futura Capital do Brasil no Planalto Central”, 1938. “Principais vias de circulação”



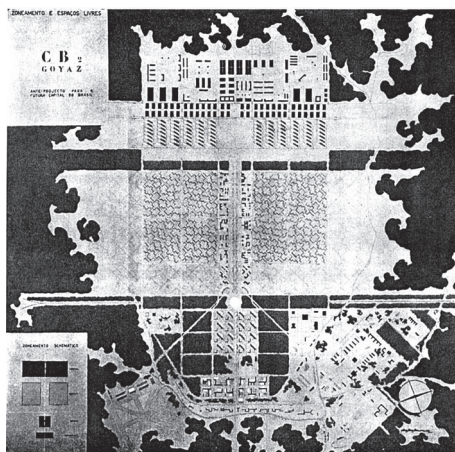
Carmen Portinho: "A Futura Capital do Brasil no Planalto Central", 1938. "Ligação do Centro Cívico e os principais pontos da cidade"

chegou a definir, com detalhes, o sistema construtivo a ser empregado nestas autopistas, os tipos de cruzamento a serem realizados, a organização da circulação de veículos nos diversos tipos de auto-estradas propostas, assim como o sistema de "autoportos" destinados ao estacionamento de veículos.

A circulação mecânica se realiza por meio de auto-estradas elevadas (5 metros acima do nível do solo), construídas em cimento armado e formando uma rede de tráfego nos sentidos ortogonal e diagonal. O nível superior das auto-estradas foi destinado ao tráfego leve e rápido e o inferior ao tráfego pesado. (...) Uma gare subterrânea (estação de passagem) foi localizada no centro da cidade; sua cobertura, constituída por uma plataforma circular de 400 metros de diâmetro, será utilizada como aéro-gare para aviões-taxi. (...) As auto-estradas que atravessam a zona residencial foram traçadas de 400m em 400m, formando um reticulado de 5m acima do nível do solo. (PORTINHO, mai. 1939, p. 286-291)

A ênfase dada ao sistema viário, parte fundamental da cidade funcional, fica evidente nas quase seis páginas dedicadas ao assunto, em um total de treze páginas constantes na segun-

da parte do trabalho, intitulada “Estudo do Projeto”. Na justificativa da viabilidade do sistema viário proposto, ela cita exemplos de auto-estradas elevadas construídas na época em Manhattan, onde se vê o cruzamento de três vias de tráfego, semelhante aos adotados em seu projeto. Estes precedentes representam a concretização dos



Carmen Portinho: “A Futura Capital do Brasil no Planalto Central”, 1938. “Cidade Parque”

sonhos europeus em terras americanas, já que nem as propostas de Le Corbusier, e tão pouco as dos construtivistas russos, haviam sido realizadas em seus países de origem.

A relevância dada ao sistema viário, também presente na proposta de Lúcio Costa, é muito mais marcante que nas propostas desenvolvidas por Le Corbusier. O cuidado em estudar os sistemas de cruzamento está expresso já nos primeiros esboços apresentados no concurso de 1956. Ao contrário da cidade linear de Soria y Mata, onde o bonde era o principal veículo, e da cidade de Milyutin, na qual o trem assumia o papel de protagonista; nos projetos de Carmen e Lúcio, o automóvel passa a ser o principal elemento, definindo inclusive sua escala. Enquanto a cidade linear, em sua origem, era uma cidade operária, pensada a partir do transporte coletivo, o transporte de massas; as cidades lineares projetadas por Carmen e Lúcio passam a ser a expressão da cidade burguesa americana, baseada na cultura do automóvel.

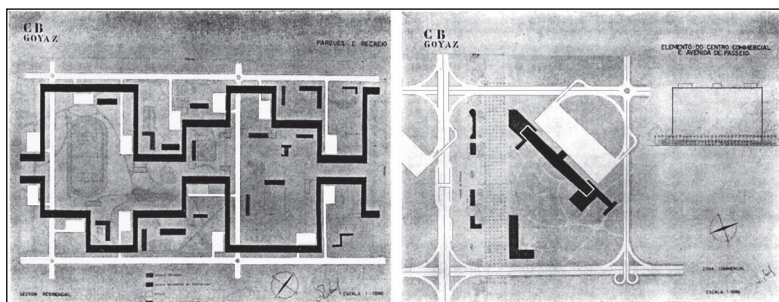
A cidade determinada por Carmen é, em todos os sentidos, o protótipo da “cidade funcional” definida nos C.I.A.M.s, ocorridos entre 1928 e 1937⁷. Revela uma postura otimista, maraviada pelas possibilidades do mundo moderno e convencida de um novo funcionamento para sua sociedade, antevendo-a

completamente socializada e organizada em cooperativas.

Em sua preocupação em descrever o funcionamento perfeito desta cidade, aproxima-se também às utopias do final do século XIX, a exemplo das proposições de Julio Verne para a cidade do futuro. Nela tudo está previsto e detalhado: os cruzamentos de veículos, os “autoportos” onde estes estacionariam, os elevadores de distribuição da circulação vertical, as passagens para pedestres, o tipo de transporte coletivo, o sistema de esgotos sanitários e pluviais e, inclusive, o funcionamento doméstico das unidades habitacionais.

Acima dos ‘pilotis,’ um andar exclusivamente reservado para os serviços comuns. (...) Nesse pavimento, ficará localizado uma grande usina de serviços domésticos. Organizações cooperativas assumirão a responsabilidade desses serviços. Os gêneros alimentícios, vindos diretamente dos mercados (...), serão recolhidos aos frigoríficos, construídos no pavimento destinado aos serviços comuns. Cozinhas bem instaladas e equipadas fornecerão refeições a qualquer hora. A limpeza dos apartamentos será também feita por profissionais; a lavagem da roupa idem, e assim todos os demais serviços necessários ao lar. (PORTINHO, mai.1939, p. 292)

Para o “Centro de Negócios” ela propõe arranha-céus de 150m de altura, com 40 andares, dispostos em quadras de 400m x 400m, enquanto na zona residencial predominam edifícios de 50m de altura. O “Centro Cívico”, foi projetado próximo ao centro de negócios e deste separado por uma zona verde, reservada a expansão futura dos dois centros, ocuparia quadras



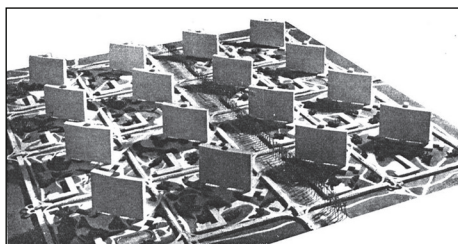
Carmen Portinho: “A Futura Capital do Brasil no Planalto Central”, 1938. “Parques e recreio”, Setor Residencial, e “Elemento do centro Comercial e Avenida Passeio”

também de 400 x 400m. Estes seriam atravessados pela Avenida de Passeio, margeada por palmeiras imperiais.

Ao longo da auto-estrada de grande circulação, foi traçada uma larga avenida para passeio a pé ou em auto. Paralelamente a essa “Avenida passeio”, que atravessa a cidade na direção Leste-Oeste, construída ao nível do solo, com 120m de largura, foram dispostos edifícios destinados ao público (comércio de luxo, restaurantes, cassinos etc.). (PORTINHO, mai. 1939, p. 291)

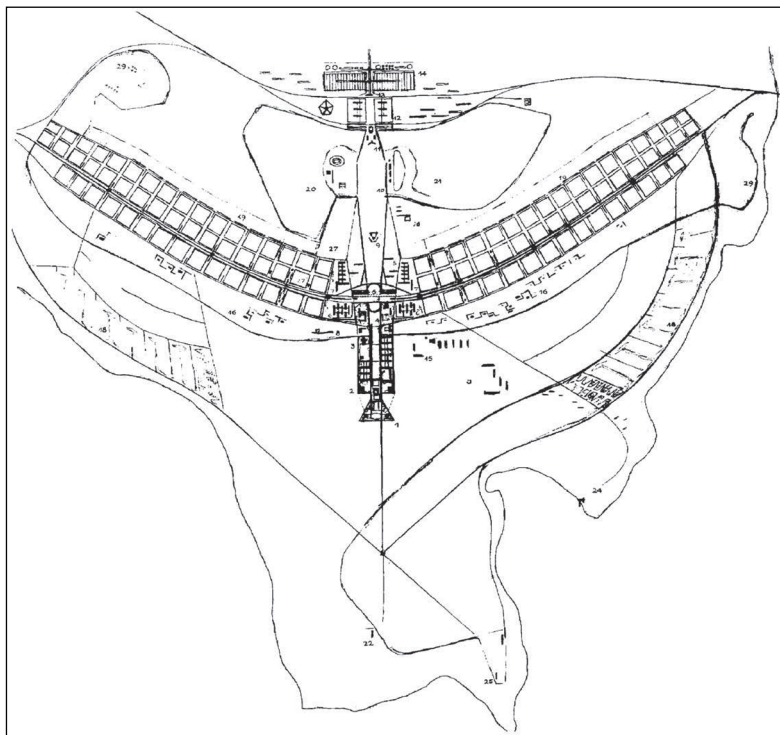
Com a Avenida Passeio, Carmen traz a imagem dos espaços abertos monumentais das cidades brasileiras do período colonial, as alamedas margeadas por palmeiras imperiais que marcam o acesso aos palácios e residências oficiais, imagem resgatada em projetos então realizados por Lúcio Costa e equipe para o Ministério da Educação (1936) e a Cidade Universitária (1936). Cria, assim, um espaço, predominantemente para uso de pedestres, paralelo à autopista, no sentido de humanizar a cidade da máquina de Le Corbusier.

Diferente do projeto de Lúcio, o “Centro Cívico” e administrativo da cidade de Carmen não é tratado de forma monumental, dando mais ênfase ao “Centro de Negócios”. As fotos da maquete, apresentadas na publicação da revista PDF, em 1939, referem-se ao “Centro de Negócios”, composto por elegantes arranha-céus. Em relação ao “Centro Cívico”, a urbanista apenas indica a disposição em planta dos diversos edifícios que abrigariam o Palácio do Governo, o Senado, a Câmara, os Ministérios e o Fórum – com uma altura de 50m, mesma altura



Carmen Portinho: “A Futura Capital do Brasil no Planalto Central”, 1938. “Centro de Negócios”, arranha-céus de 150m de altura, com 40 andares, dispostos em quadras de 400m X 400m

especificada para os edifícios residenciais – reservando ao Palácio do Povo, “destinado às grandes manifestações populares, cívicas e políticas”, um local de destaque. Ela não se preocupa em criar espaços monumentais – praças, eixos, esplanadas – que condu-



Lúcio Costa: Plano Piloto de Brasília, 1956. A cidade linear de Lúcio.

zam a estes edifícios ou que criem uma situação especial de implantação no tecido urbano. Os edifícios são colocados de forma eqüidistante em uma área retangular, sem nenhum tipo de hierarquia formal.

A cidade linear de Lúcio formaliza-se a partir de um grande eixo predominantemente residencial que se ajusta à geografia do lugar, tendo como referência a curva do lago Paranoá, criado artificialmente, e é seccionado por um segundo eixo, denominado "Eixo Monumental". Este último comporta toda a zona administrativa, o setor de hotéis e alguns edifícios de cunho religioso e cultural, enfatizando o caráter monumental do eixo político da cidade. No ponto em que eles se encontram, localiza-se a rodoviária e o setor comercial. Trata-se, portanto, de uma cidade linear tencionada por um segundo eixo que disputa, hierarquicamente, o "lugar" de principal espaço da cidade.

O “Eixo Monumental”, em termos morfológicos, compete com o primeiro eixo, possuindo inclusive maior presença na forma da cidade, quando vivenciada pelo usuário. Enquanto o eixo residencial é morfológicamente homogêneo, na medida em que a super-quadra é um tipo que se repete, o monumental apresenta-se como espaço da representação, lugar em que o caráter cívico da cidade é expresso.

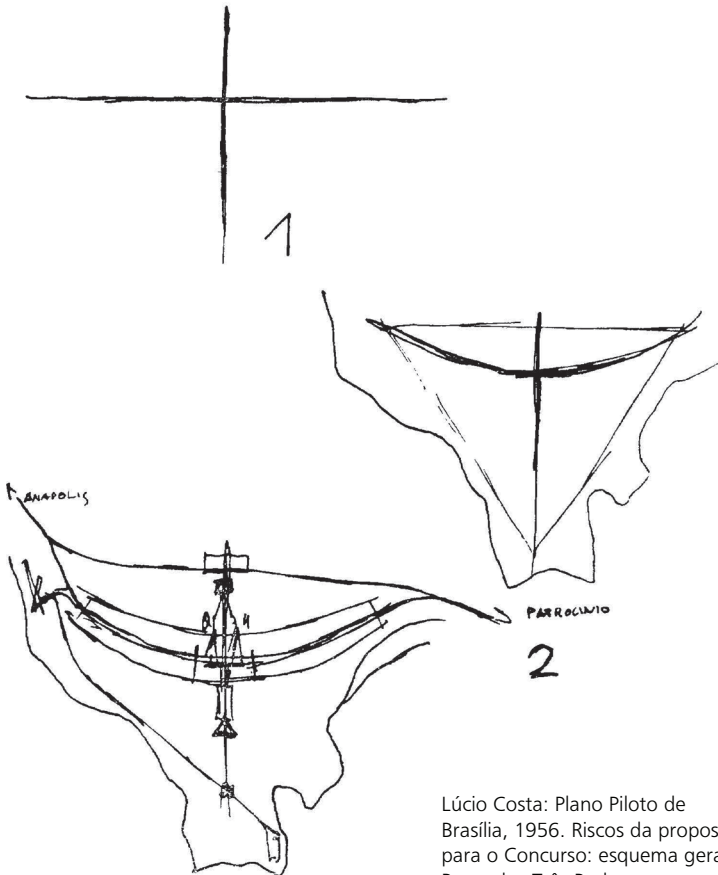
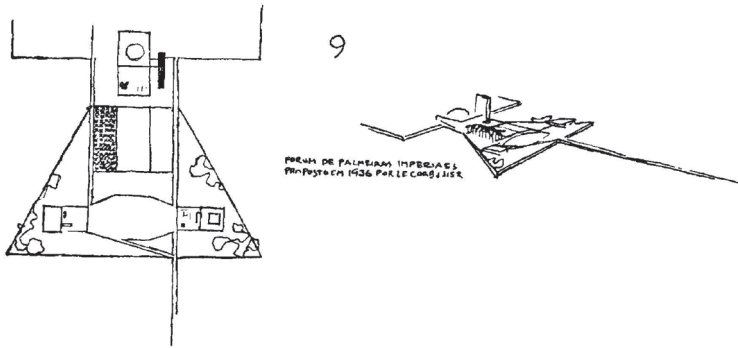
A formalização da idéia de monumentalidade da cidade de Lúcio é o que a diferencia fundamentalmente da proposta de Carmen, assim como das demais apresentadas no concurso de 1956. Na ata do júri, fica evidente que seu projeto é o que melhor de adequa a idéia de monumentalidade proposta, uma exigência do próprio programa do concurso. Diferente dos projetos dos demais concorrentes que, assim como o de Carmen, apresentam cidades que respondem muito bem tecnicamente à questões de setorização de atividades e de fluxos de pedestres e veículos, Lúcio propõe uma cidade hierarquizada em seus espaços criando eixos representativos que formalizam os poderes de uma nova Capital Federal.

O comitê procurou encontrar uma concepção que apresentasse unidade e proporcionasse grandeza a cidade, por sua simplicidade e a hierarquia de seus elementos. (...) o projeto que melhor integra os elementos monumentais na vida cotidiana da cidade como Capital Federal, apresentando uma composição coerente, racional de essência urbana –uma obra de arte– é o projeto nº22, do Sr. Lúcio Costa. (Comissão Julgadora, mar. 1957)

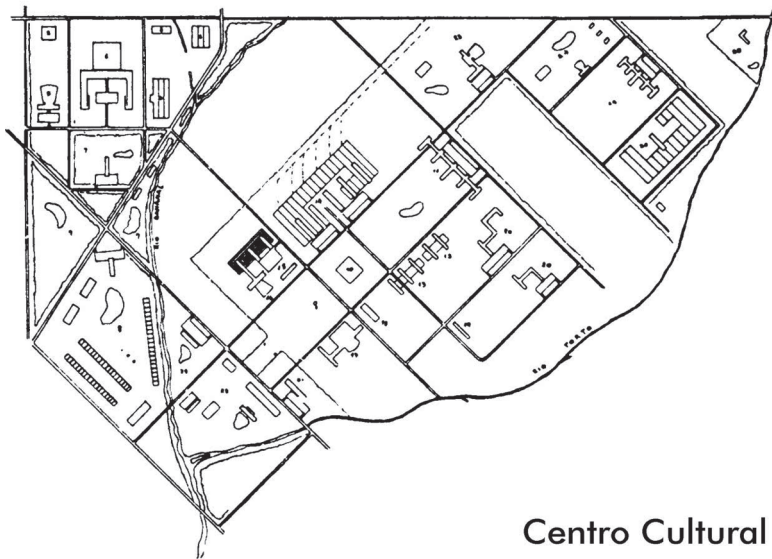
Neste sentido a cidade de Carmen aproxima-se mais ao ideal de cidade de Le Corbusier que ao projeto de Lúcio Costa para Brasília, fazendo prevalecer o Centro de Negócios sobre o Centro Administrativo, como monumento maior de referência urbana. Ela concebe sua cidade sobretudo como símbolo e espaço educativo de uma nova sociedade. Antes que representar o Estado, busca evocar o futuro da nação que se desenvolveria a partir desta sociedade.

O “Centro Cultural”, projetado às margens dos rios Bananal e Torto, compreende uma enorme área verde que contém o “Museu de Conhecimento do Brasil” (um típico programa corbuseriano), a Biblioteca Nacional, um grande Auditório, um

Brasília: a cidade dos desejos
Reflexões acerca das cidades projetadas por Carmen Portinho e Lúcio Costa



Lúcio Costa: Plano Piloto de Brasília, 1956. Riscos da proposta para o Concurso: esquema geral e Praça dos Três Poderes.



Centro Cultural

Carmen Portinho: "A Futura Capital do Brasil no Planalto Central", 1938.

Centro Cultural: Biblioteca Nacional, Museu do Conhecimento do Brasil, Auditório, Aquário, Pavilhões destinados à exposição de arte e ciência, Jardim Botânico e Mineralógico, Zoológico. Em anexo: Cidade Universitária, Centro Médico, Penitenciária, Instituto de Menores Abandonados, Centro Esportivo e Vila Olímpica.

Aquário, Pavilhões destinados á exposição de arte e ciência, um Jardim Botânico e Mineralógico e um Zoológico. Anexo a este centro ficaria a "Cidade Universitária", o Centro Médico, a Penitenciária, o Instituto para Menores Abandonados e o Centro Esportivo e Vila Olímpica. Nas imediações da confluência dos rios Bananal, Torto e Gama, ela propõe —segundo indicações de Glasiou, no relatório de 1896—, a formação de "um lago navegável em todos os sentidos" aproveitado para regatas a remo, a vela e barcos a motor.

O caráter educativo de sua cidade vai desde a concepção dos núcleos residenciais, que pressupunha a adequação da sociedade existente a um ideal social, até a definição do Centro Cultural, com um extenso programa de espaços educativos. Dois destes espaços assumem, inclusive, um papel bastante

simbólico no contexto da cidade: a *Cidade Universitária* — que representa metaforicamente a cidade como lugar onde o homem se educa — e o *Museu do Conhecimento do Brasil*, “expressão sintética da vida brasileira”.

O Museu do Conhecimento do Brasil deverá ser a expressão sintética da vida brasileira; a representação do Brasil desde sua descoberta até a presente data; o meio de fazer conhecer os brasileiros uns aos outros, divulgando os costumes dos habitantes do norte, do sul, do centro, das capitais e do interior. Será um precioso instrumento de propaganda do país. (PORTINHO, mai.1939, p. 295)

O privilégio dado aos espaços de caráter educativo fica claro quando ela descreve as funções da biblioteca, do auditório, dos pavilhões, dos jardins botânico e mineralógico, do zoológico e inclusive da penitenciária, revelando sua formação humanista. Com isto Carmen registra, através de seu plano, uma questão chave para o contexto ideológico da época: a idéia de que para se re-generar, o Brasil deveria, antes de tudo, se re-conhecer.

Carmen Velasco Portinho: pequena biografia

Engenheira civil de formação, Carmen Portinho (1903-2001) sempre esteve ligada ao meio artístico e arquitetônico brasileiros. Nascida em pleno pantanal mato-grossense — na fronteira com a Bolívia — Carmen foi morar no Rio de Janeiro em 1911, onde estudou na Escola Politécnica entre 1920 e 1926, período durante o qual freqüentou, por dois anos, a Escola Nacional de Belas Artes. Desde então nunca abandonou as artes e a arquitetura, desenvolvendo uma vida paralela entre elas e a engenharia.

Funcionária pública de carreira, em 1932 criou a revista da Diretoria de Engenharia da Prefeitura do Distrito Federal (PDF) — primeiro periódico especializado de publicação regular que se dedicou a divulgar os projetos modernos daquela que veio a ser chamada Escola Carioca⁸. Foi nesta época que conheceu um de seus futuros colaboradores na revista, Affonso E. Reidy, e, através dele, Lúcio Costa, Jorge Moreira e Oscar Niemeyer. A revista passa a ser a porta voz desta nova arquitetura abrindo espaço

para seus primeiros projetos e reflexões teóricas⁹. A partir de então acompanhou a trajetória destes arquitetos e desenvolveu vários trabalhos conjuntos com Reidy, destacando-se por suas iniciativas em prol da aceitação e consagração da arquitetura e do urbanismo modernos, no meio técnico brasileiro.

Atualizada em relação às vanguardas artísticas e arquitetônicas, seus contatos iniciais com a arquitetura moderna deram-se através dos primeiros livros publicados por Le Corbusier. Em 1929, ela assistiu a suas conferências efetuadas no Instituto de Música do Rio de Janeiro e, entre 1934-35, realizou o curso de pós-graduação em urbanismo, para o qual defendeu a tese em que aplicava os princípios de Le Corbusier ao plano urbanístico de Planaltina, a futura capital do Brasil a ser construída no Planalto Central.

Este foi o primeiro curso de urbanismo criado no Brasil, para o qual Lúcio Costa, um de seus professores, escreveu o transcendente texto "Razões da Nova Arquitetura" (1934). Segundo Carmen Portinho, nele não existia uma disciplina específica de urbanismo, "existiam os princípios de Le Corbusier" (PORTINHO in: CAIXETA, sep. 1999, p. 89-97). Dirigido por Celso Kelly, tinha por professores intelectuais, artistas e arquitetos modernistas. Além de Lúcio Costa, foram seus professores: Mario de Andrade (História e Filosofia da Arte), Portinari (Pintura) e Celso Antônio (Escultura).

Seu interesse pelas questões urbanas a levou, em 1945, para Londres, onde com bolsa do Conselho Britânico, estagiou junto a equipes de recuperação e remodelação de cidades inglesas no pós-guerra, entrando em contato com o novo plano de Londres (1944) e a construção das New Towns inglesas dele derivadas; também viajou a Paris para apresentar a Le Corbusier as fotos do edifício do Ministério da Educação e Saúde, então recém construído.

De volta ao Rio de Janeiro, em 1947, criou o "Departamento de Habitação Popular do Distrito Federal", que dirigiu por treze anos, e que se destinava a construir conjuntos habitacionais para população de baixa renda. Foi quando coordenou as obras dos conjuntos residenciais do Pedregulho (1947-58) e da Gávea (1952-67), ambos projetados por Reidy e que tiveram

repercussão internacional.

Durante longo tempo foi Diretora Executiva do Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro¹⁰, dirigindo a construção da sua sede — também projetada por Reidy — entre 1954 e 1958. Manteve correspondência com Max Bill — após se conhecerem na Bienal de São Paulo em 1953 — visando a criação de uma escola de desenho industrial no Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro nos moldes da escola de Ulm, por ele dirigida. A partir de 1967, foi diretora da Escola Superior de Desenho Industrial (ESDI), que na época pertencia a Prefeitura e hoje pertence à Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), da qual foi também promotora, concluindo sua última gestão no início de 1988.

Em 1922, colaborou com Bertha Lutz na fundação da Federação Brasileira pelo Progresso Feminino, participando do I Congresso Internacional Feminino, promovido pela FBPF, no Rio de Janeiro; mantendo, entre as décadas de 1920 e 1940, intensa participação no movimento feminista brasileiro.¹¹

A partir de 1965, Carmen também desenvolveu inúmeras atividades como crítica de arte, que envolveram sua participação em júris nacionais e internacionais de artes plásticas e de arquitetura, assim como na organização de representações brasileiras em eventos artísticos internacionais¹². Nos últimos anos de sua vida, trabalhou como assessora da direção do Centro de Tecnologia e Ciência da Universidade Estadual do Rio de Janeiro, que congrega os setores de engenharia, química, geociência e física, e a Escola de Desenho Industrial.

Notas

1. A idéia de mudança da capital federal para o centro do país, originalmente surgida no período colonial, entre os séculos XVIII e XIX, foi retomada na Constituição de 1891, posteriormente discutida pelos políticos brasileiros durante a década de vinte e reapresentada pelo governo provisório de Getúlio Vargas, na Constituição de 1934. Estas Constituições legitimavam o Planalto Central como local para receber a nova capital.

2. No projeto de uma *Ville Contemporaine pour 3 Millions d’Habitants* (1922) – e na adaptação sucessiva do *Plan Voisin* (1925)–, Le Corbusier, além de levar adiante estudos

de tipologias residenciais iniciados anteriormente (o “Immeuble Villa”, o bloco à redents) escolhe como modelo de urbanização dos centros habitados o desenvolvimento em altura do “arranha-céu”; que segundo ele seria a tipo mais pertinente para manter as altas densidades dos núcleos urbanos e, ao mesmo tempo, favorecer uma maior presença de zonas verdes nas partes da trama urbana que permanecessem livres.

3. Ver artigos publicados por Carmen Portinho como notas das aulas do professor Adir Guimarães, para o curso de urbanismo realizado na Universidade do Distrito Federal. (PORTINHO, nov.1937) e (PORTINHO, mai.1937).

4. Sobre a influência de Agache no meio técnico brasileiro ver Caixeta, (1999, p. 269-292).

5. Outros artigos sobre urbanismo por ela escritos nesta época: (PORTINHO, jan.1933) e (PORTINHO, jul.1934).

6. O conceito de cidade linear, enquanto princípio moderno de ordenação foi desenvolvido na União Soviética construtivista dos anos 1920-30, culminando com as propostas de cidade linear de N. A. Milyutin para Estalingrado e Magnitogorsk. As cidades lineares soviéticas eram geradas a partir de um eixo principal de circulação — a via ferroviária — que servia como elemento estruturador e articulador de sua setorização funcional, gerada ao longo de faixas paralelas a este eixo. Ideologicamente, tinham por objetivo um urbanismo conciliador, estabelecendo uma forma urbana mais adequada para articular, com menos conflitos, o binômio cidade-campo.

7. Os C.I.A.M.s —Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna—, foram igualmente foco de interesse da revista durante o período em que a Revista PDF por ela foi dirigida. Alguns dos artigos publicados neste período referem-se ao IV e ao V C.I.A.M.s, ocorridos em Atenas (1933) e Paris (1937). Ver: (ALTBURG, nov. 1934) e (ALTBURG, jul. 1937) Do congresso de Atenas originou-se a Carta de Atenas, base do urbanismo funcionalista e no V C.I.A.M., a discussão girou em torno do papel da habitação, do lazer e serviços comuns na cidade funcional. A influência da visão urbanística defendida nestes congressos, liderados por Le Corbusier, Josep Lluís Sert e Sigfried Giedion, pode ser notada no próprio anteprojeto de Carmen para a Capital Federal, assim como no anteprojeto de Reidy para a área resultante do desmonte do Morro do Castelo, ambos de 1938.

8. Conhecida como PDF, a revista passou por vários nomes: Revista da Diretoria de Engenharia (1932-35), P.D.F. da Diretoria de Engenharia (1936-37), Revista Municipal de Engenharia P.D.F. (1938-59) e Revista de Engenharia do Estado da Guanabara (1960-64).

9. Seu primeiro número (1932) apresenta o projeto do Albergue da Boa Vontade, de Affonso E. Reidy e Gerson Pinheiro, e o projeto para o conjunto de apartamentos proletários, em Gamboa, de Lúcio Costa e Warchavchik. O primeiro projeto de Niemeyer —seu projeto de fim de curso— foi publicado pela revista, em 1935 assim como o texto fundamental de Lúcio Costa, Razões da Nova Arquitetura —no qual ele associa por primeira vez a vertente moderna à tradição arquitetônica brasileira— publicado em 1936. Sua importância se acentua pelo fato de apresentar, já em princípios da década de trinta, uma visão unitária de modernidade, aquela que depois se tornará a visão “oficial” da arquitetura moderna brasileira, divulgada pelo MOMA com a exposição e seu catálogo Brazil Builds, em 1943.

10. Em 1951, ela assume a diretoria adjunta do Museu, cargo no qual permanece durante mais de 15 anos.

11. Ver Portinho (1999, p. 181-182).

12. Ver Portinho (1999, p. 182-185).

Bibliografia

- ALTBERG, A. Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna. *PDF 13*, (nov. 1934) pp.142-144
- ALTBERG, A. *Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna*: CIAM. *PDF 4*, (jul. 1937) pp.187.
- CAIXETA, E. Affonso Eduardo Reidy. *O poeta Construtor*. (Tese de Doutorado) Barcelona: UPC- ETSAB, 1999.
- CAIXETA, E. M. M. P. *Ingenio, arte y ciudad*. In: DPA - Revista de Crítica Arquitectónica, n. 3, Barcelona, (sep.1999), pp. 89-97.
- CALVINO, Italo. *Cidades Invisíveis*. (1972) (trad. Diogo Mainardi) São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- PORTINHO, C. Concurso para a urbanização das avenidas compreendidas entre 'La Place de l'Etoile', em Paris, e a praça circular de la Défense, em Courbevoie. *PDF* , (jan. 1933). pp.55-56.
- PORTINHO, C. O critério científico no urbanismo. *PDF 8*, (jan. 1934) pp.15-16.
- PORTINHO, C. O ensino do urbanismo. *PDF 11*, (jul. 1934). pp.50-52.
- PORTINHO, C. Aerofotogrametria. *PDF 6*, (1936, nov.), pp. 364-366
- PORTINHO, C. Aerofotogrametria. *PDF 3*, (mai. 1937), pp. 173.
- PORTINHO, C. Anteprojeto para a futura capital do Brasil no Planalto Central (1ª parte - Estudo da região). *PDF 3*,(mar. 1939) pp.158-163 .
- PORTINHO, C. Anteprojeto para a futura capital do Brasil no Planalto Central (2ª parte - Estudo do projeto). *PDF 3*,(mai. 1939) pp.284-297 .
- PORTINHO, C. *Por toda minha vida; depoimento a Geraldo Edson de Andrade*. Rio de Janeiro: EduERJ, 1999.

ELINE MARIA MOURA PEREIRA CAIXETA

é arquiteta, especialista em Arte e Cultura Barroca (IAC-UFOP, 1991). Doutora em História da Arquitetura e da Cidade (ETSAB-UPC, Barcelona, 2000). Profa. titular CAU UniRITTER, Porto Alegre-RS, 1998-2004. Professora titular ARQ-UCG (ingresso 1987). Profa. colaboradora do PROPAR- UFRGS, Porto Alegre, desde 2004.