

XII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM
PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

21 a 25 de maio de 2007

Belém - Pará - Brasil

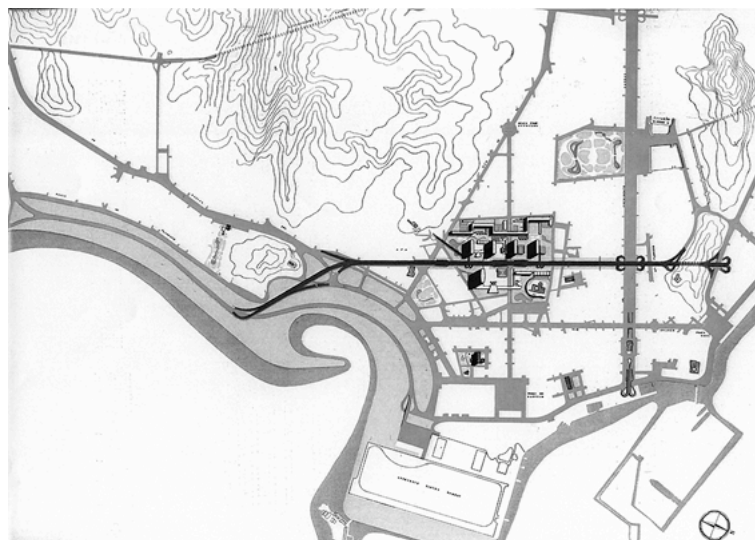
ATERRO DO FLAMENGO: CIDADE, TERRITÓRIO E PAISAGEM

Eline Maria Moura Pereira Caixeta (UCG)

Aterro do Flamengo: cidade, território e paisagem

Na Prefeitura do então Distrito Federal, Affonso Eduardo Reidy desenvolve, em um ambiente pluridisciplinar, os temas do centro cívico, da unidade de vizinhança e do parque, que relaciona com o sistema viário como mecanismo essencial para a integração da metrópole e da democratização do uso do solo. Em seus projetos, reconhece a cidade existente e o contexto natural como pontos de referência para a materialização da nova cidade. O contexto urbano, para o qual propõe espaços representativos de uma nova ordem social, é para ele uma situação concreta e particular, cujas valências devem ser descobertas, favorecendo a coexistência de ambas cidades: a das ruas e a dos símbolos edificados dialogando com a paisagem. O problema da urbanização do Aterro Glória-Flamengo (1962-65) tem sua primeira abordagem no plano que realiza, em 1948, para a Esplanada de Santo Antônio, quando já propõe o parque para a zona do Aterro e a conexão da autopista norte-sul, que cruza a urbanização. Espaço público representativo da modernidade dos anos 50/60, da cultura do automóvel e da sociedade de massas, o Parque do Flamengo, como hoje é conhecido, altera a paisagem européia da cidade de Pereira Passos, tornando-se um modelo de espaço público brasileiro.

“...uma extensa área conquistada ao mar, no coração da cidade, onde num futuro próximo surgirá um parque público, à beira mar, rodeado por uma belíssima paisagem.” (REIDY, c. 1953)



Affonso E. Reidy, *Urbanização da Esplanada resultante do desmonte do Morro de Santo Antônio*, Rio de Janeiro, 1948. Planta de situação do conjunto com a indicação da construção do parque na área do Aterro Glória-Flamengo. (REIDY, 1948)

A questão do Aterro do Flamengo começou a ser abordada em 1948, com os planos realizados para a Esplanada de Santo Antônio. A proposta para a urbanização da área resultante do desmonte do Morro de Santo Antônio (1948) —para a qual Reidy propõe um centro cívico, um centro comercial e uma zona residencial— apresenta uma via no sentido norte-sul, que corta a urbanização ao meio e conecta-se a duas auto-pistas localizadas na área do Aterro, sinalizando a construção de uma grande área verde neste local. Em 1949, Reidy realiza novo projeto, buscando responder às solicitações do prefeito, que desejava dar outro destino a área do Flamengo, com a construção de edifícios de apartamentos. Neste projeto ele reformula a urbanização da Esplanada de Santo Antônio e propõe para a área do Aterro do Flamengo, a inserção de seis arranha-céus em meio ao parque, separando o bairro do Flamengo em duas partes, o bairro antigo e o novo.¹ Com os atritos sobre a concepção dos projetos, bem como sobre a utilização das áreas, o desenvolvimento das obras ficou suspenso. Com a oportunidade do projeto do M.A.M. e a definição, por parte da prefeitura, de construir no Aterro Glória-Flamengo um parque que cobrisse toda sua área, Reidy prepara novo plano.²

Elaborado, em 1953, em co-autoria com Edwaldo Vasconcelos e Hélio Mamede — ambos arquitetos do Departamento de Urbanismo (TEIXEIRA, 1985)—, tal projeto relaciona a construção de uma série de pequenos edifícios que, como o Museu, foi concebido dentro de um “grande parque público”. Quando se publica por primeira vez o projeto do Museu, este parque é definido como um lugar que abrigava atividades exclusivamente *esportivas, recreativas e culturais* (REIDY, 1953). Inserindo-se dentro da concepção de modernidade

defendida pelo M.A.M., esta área passou a ser vista como o mais novo espaço de lazer urbano, reiterando a capacidade de Reidy em interpretar um projeto público como “equipamento urbano” comunitário.

Poucas informações se tem a respeito do plano de 1953. A única imagem encontrada é uma fotomontagem que simula tais edifícios em meio a uma densa vegetação.³ Neste projeto, Reidy mantém o mesmo esquema proposto para o sistema viário em 1948 e 1949: uma auto-pista elevada que vem do centro da cidade —no sentido norte-sul— e se conecta a uma pista de alta velocidade localizada na parte mediana da zona aterrada e uma pista de baixa velocidade voltada para a parte interior do aterro, próximo ao bairro; reestudando-o, mais especificamente, nas proximidades do Museu. Nela, já se encontra definido o edifício do M.A.M, assim como os outros que comporiam um «Centro Náutico», como havia sido indicado nos planos de 1949.



Affonso E. Reidy, Edwaldo Vasconcelos e Hélio Mamede, *Urbanização do Aterro Glória-Flamengo*, Rio de Janeiro, c.1953. Fotomontagem com o edifício do M.A.M. e demais construções projetadas para o Aterro. Imagem realizada a partir de fotografia de Carlos Botelho, datada de 7 de maio de 1953. Fonte imagem: (MAM, Centro de Documentação)

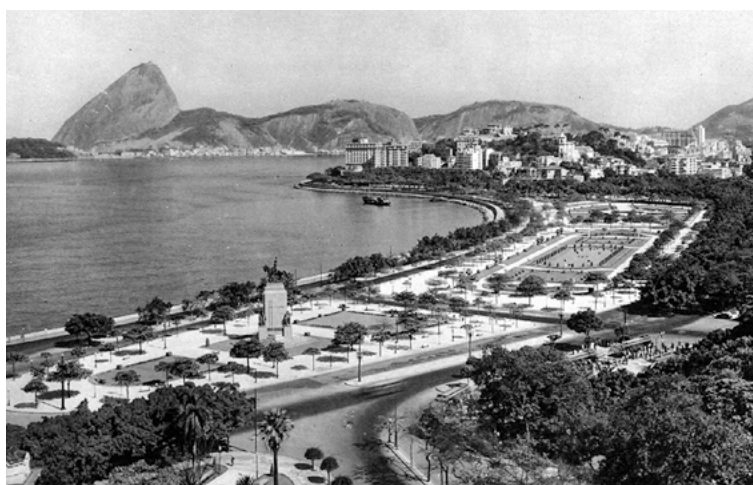
Em função das divergências que teve com a administração da Prefeitura em relação ao projeto, Reidy o abandonou e desligou-se do Departamento de Urbanismo, voltando ao Departamento de Habitação Popular, a fim de dar seguimento aos trabalhos já iniciados.⁴

Reidy retomou o projeto do Aterro apenas em 1962, quando já estava desligado do Departamento de Urbanismo. Nesta época, formou-se uma comissão, independente da Prefeitura, para desenvolver o projeto.⁵ Presidida por Maria Carlota Macedo Soares, esta comissão a princípio foi composta por Reidy, Jorge Machado Moreira, Hélio Mamede e Roberto Burle Marx. Posteriormente, foram a ela agregados os arquitetos Hélio Modesto, Carlos Werneck de Carvalho, Cláudio Marinho de A. Cavalcanti, Ulysses P. Burlamaqui, C. P. Motta e J. D. Ortega; a engenheira, Bertha C. Leitchic e o botânico, Luiz Emyglío de Mello

Filho.⁶ O grupo de trabalho do Aterro também contou com a assessoria técnica de E. B. Medeiros, M. C. Ribeiro, F. B. Pereira e A. Wollner.

O Aterro foi realizado com aproveitamento da terra do desmonte de Santo Antônio e outras áreas. Ocupa uma área de 1.200.000 m² que liga o Aeroporto Santos Dumont à praia de Botafogo.⁷ Em sua definição, foi previsto o surgimento de uma praia nova com mais de um quilômetro de extensão e dez metros de largura e uma ampla enseada de águas tranquilas, com cais para pequenas embarcações. Sobre o Aterro, previram-se locais para os mais diversos esportes como futebol, vôlei e basquete; esportes náuticos; aeromodelismo naval em tanques especiais; locais para dança, música e espetáculos populares; bosques para passeio; viveiros de pássaros, aquários, viveiros de plantas; áreas para piqueniques; restaurantes e parques de *recreação orientada* para todas as idades.⁸ Os automóveis não teriam acesso ao parque, ficariam estacionados em áreas próximas às passagens de pedestres. O único veículo que por ele circularia seria uma espécie de “trenzinho” que levaria os usuários aos diversos pontos de atração.

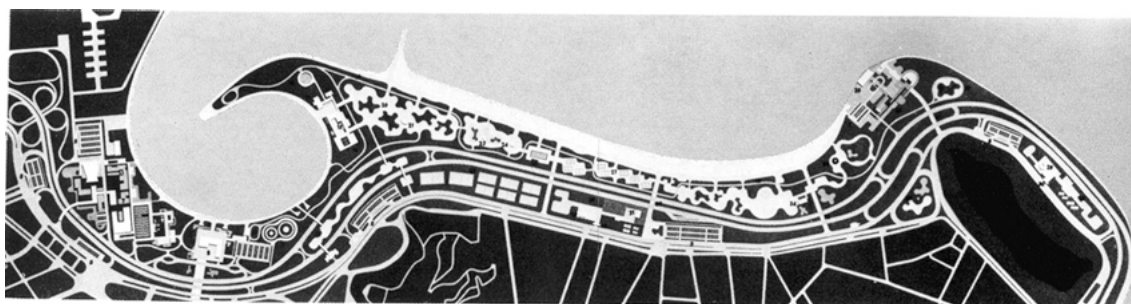
Com mais de cinco quilômetros de extensão, foi pensado, na época, como o grande «pulmão» da cidade, o mais longo jardim arborizado da América do Sul. Por sua localização e características, representava “o traço de união entre as regiões mais populosas do Rio de Janeiro.”⁹ Era um «parque ativo», com a mais variada sorte de atrativos, com toda a segurança para seus usuários e se destinava à grande *massa* da população (REIDY, 1964e, p.31 e PEIXOTO, 1964, p.25). Abandonando a idéia dos jardins tradicionais, o *parque* do Aterro Glória-Flamengo surge como o mais moderno espaço da cidade.



Praça Paris e monumento ao Marechal Deodoro, Rio de Janeiro, c. 1945. Urbanização da área conquistada ao longo da Avenida Beira-Mar. Esta faixa de mar posteriormente seria aterrada dando continuidade à praia do Flamengo e fazendo conjunto com o Aterro Glória -Flamengo. Fonte: (EICHNER, 1945, p.39), foto: Kikoler.

Os principais componentes do projeto eram o *sistema viário* e a *paisagem*. Os edifícios eram elementos de apoio que desempenhavam papel secundário na sua concepção. Além das funções básicas de interligar a zona sul à zona norte e criar uma nova área de lazer para a cidade, tão necessárias a sua sobrevivência,¹⁰ o projeto também cumpria a função de criar uma «nova paisagem» que respondesse às idealizações da elite carioca.

Esta paisagem, concebida como *ambiente tropical urbanizado*, foi composta por um sistema moderno de auto-pistas, hierarquizado em vias de tráfego rápido e lento e sem cruzamentos; passagens elevadas para pedestres, localizadas nos pontos onde se encontravam os elementos de atração; e um conjunto de *lugares* de plasticidade vigorosa, que se conformam por meio da vegetação, dos equipamentos de lazer e uma série de outros elementos como caminhos, plataformas, escadas e bancos, que conferem ao parque amplas e surpreendentes perspectivas. No próprio desenho das auto-pistas Reidy buscou desprender-se do esquema tradicional de vias paralelas, criando percursos sinuosos e variados.



Affondo Eduardo Reidy, Urbanização do Aterro Glória-Flamengo, projeto definitivo, 1962-1965. Plano geral com destaque do projeto paisagístico de Roberto Burle Marx. (MOTTA, 1984,p. 21)

As auto-pistas, assim como as passagens de pedestres — parte imprescindível na composição deste cenário — são as responsáveis pela organização e ordenação dos espaços do parque. São elas os elementos mais representativos como obras de engenharia e urbanismo e os que mais interferem na modificação da paisagem. As passarelas elevam-se do solo como gigantescas esculturas, as auto-pistas direcionam o olhar e coordenam a apreensão total do espaço de quem apenas *circula* pelo aterro.

O “viaduto” Paulo Bittencourt (1962-1963) —aquele que faz a ligação com o Museu de Arte Moderna— foi a primeira passarela a ser construída e uma das poucas projetadas por Reidy.¹¹ De perfil ligeiramente curvo, secção variável em todos os seus pontos e mais delgada na parte central é a mais elegante entre elas e um dos elementos mais expressivos do projeto.¹² Para reduzir a altura a ser vencida para a travessia e encurtar a estrutura, foram rebaixadas as pistas do tráfego, atingindo no local da passarela a cota - 2,70 m. Com isto também ficou assegurado o escoamento das águas pluviais por gravidade. Sua estrutura, em

concreto aparente, protendido, compõe-se de vigas triangulares justapostas, de secção variável. “Apresenta um vão livre de 56,00 m e é constituída de três partes, sendo duas delas em balanço em cujas extremidades apóia-se simplesmente o trecho central.”¹³

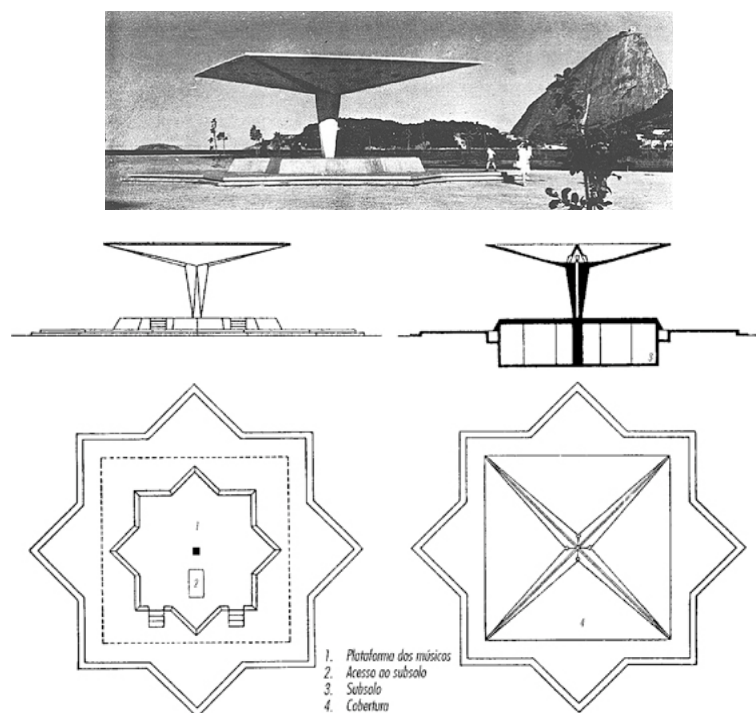


Affondo Eduardo Reidy, *Urbanização do Aterro Glória- Flamengo*, projeto definitivo, 1962-1965. Vista aérea do Aterro recentemente urbanizado. Fonte imagem: (MOTTA, 1984,p. 22)

Flávio Motta observa que Reidy, quando traçou os contornos do Aterro, elaborou uma geografia, avançando uma planície de terra sobre o mar. As linhas de contorno com a água respeitavam a sinuosidade própria da Baía da Guanabara. Quando traçou os contornos das auto-pistas o fez da mesma forma. “Burle Marx prosseguiu na criação da paisagem e retomou essas ondulações, utilizando-as em todos os sentidos — seja nos morrotes, onde algumas plantas se acham protegidas dos ventos marinhos, seja pelos caminhos, contornos de canteiros, praças ou massas florais” (MOTTA, 1984, p.20). Os jardins do Museu são mais tranquilos, a vegetação se apresenta em conjuntos maciços e vai se definindo dentro de formas retangulares. “É um jardim urbanizado. Tem neste sentido uma configuração precisa.” (MOTTA, 1984, p.21) O mesmo ocorre em toda a urbanização do Aterro, espaços dedicados às atividades lúdicas e esportivas são conformados por uma tratamento paisagístico diferenciado, que os define com exatidão. Cada lugar gerado em meio à paisagem tem forma e função que lhe são próprias. No entanto, a amplitude e generosidade da paisagem da Baía, reflete-se na dimensão destes espaços.

As edificações projetadas por Reidy — o Pavilhão para o Play-ground do Flamengo (1962-1965), o Pavilhão para o Play-ground do Morro da Viúva (1962-1965), o Coreto (1962-1965) e a Pista de Danças e Espetáculos ao Ar Livre (1962-1965) — foram todas concebidas em concreto aparente. Elas exploram geometrias e sistemas formais diferenciados.

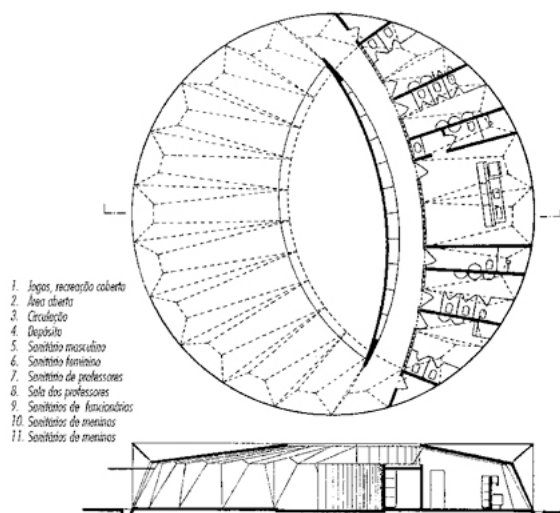
A pista de danças e espetáculos possui duas plataformas circulares de 16 e 13 m de diâmetro e uma arquibancada para 500 pessoas sentadas. Sua planta em círculo, segundo crônica da época, era uma “decorrência plástica da evolução natural do ato de dançar”.¹⁴ Sua iluminação seria feita por uma rede aérea, constituída de uma grande teia de forma hexagonal, esticada horizontalmente entre dois postes localizados fora da área do público. O coreto, com 80 m², foi concebido com uma laje de concreto contínua de 7 cm de espessura, suportada por um único ponto de apoio. O pavilhão para o play-ground do Flamengo, construído sobre uma plataforma de 391 m², elevada um metro do solo, possui sua cobertura composta por quatro abóbadas invertidas e paredes curvas de concreto armado.¹⁵



Affondo Eduardo Reidy, *Urbanização do Aterro Glória- Flamengo*, projeto definitivo, 1962-1965. Coreto construído. Fonte imagem: (REIDY et al., 1964, p.31). Maquete e desenho do coreto: elevação, secção, planta baixa e planta de cobertura. Fonte imagens: (REIDY, 1964a, p.45).

O pavilhão para o play-ground do Morro da Viúva, o mais interessante destes edifícios, possui planta circular e uma forma muito peculiar. Com 22 metros de diâmetro e um jardim interno, estrutura-se a partir de uma fina casca de concreto armado, articulada em placas dobradas poligonais e circulares, que se prolonga da parede ao teto criando uma superfície contínua. Este elemento possui uma forma irregular que deforma e converge para o pátio, criando balanços variáveis na parte da cobertura. Completamente fechado para o

exterior, o acesso ao edifício é feito através de duas portas basculantes. Estas, quando abertas, transformam-se em marquises, protegendo as entradas.¹⁶ Este projeto dá prosseguimento à investigação iniciada com o estudo da Capela em São Paulo (1960), na qual busca novos sistemas formais e estruturais. No caso da Capela em São Paulo, Reidy utilizou uma combinação de superfícies parabolóides hiperbólicas, apoiadas a geratrizes retas; neste, utilizou uma combinação de tetos e paredes em forma de placas dobradas. Ambos funcionam estruturalmente como *superfícies ativas*, eliminando o uso de vigas e pilares.¹⁷ Reidy sempre buscava aprender mais com seus projetos. O pavilhão do Morro da Viúva, por exemplo, foi todo construído com carpintaria naval, a única maneira encontrada para executar sua complexa forma inteiramente em concreto armado.



Affondo Eduardo Reidy, *Urbanização do Aterro Glória- Flamengo*, projeto definitivo, 1962-1965. Maquete do Pavilhão para o playground do Morro da Viúva. Fonte imagem: (REIDY, 1964c, p.42). Planta baixa e elevação do Pavilhão para o playground do Morro da Viúva. Fonte imagem: (REIDY, 1964c, p.43).

A urbanização do Aterro Glória-Flamengo, realizada entre 1962 e 1965, foi acompanhada por Reidy até a construção das primeiras passarelas. Em 10 de agosto de 1964, ele faleceu deixando sua obra ainda inconclusa.¹⁸

O Aterro foi a última lição de Reidy.¹⁹ Na concepção de Paulo Conde (1995), foi a última obra pública feita com qualidade no Brasil. (CAIXETA, 1995b) Seu projeto, pelo caráter e amplitude que encerra, também foi um projeto conclusivo em sua carreira de urbanista, prematuramente interrompida. A obra do Aterro foi o resultado de longos anos de estudo sobre a cidade do Rio de Janeiro e de uma constante reflexão sobre a cidade moderna. Assim como os conjuntos do Pedregulho e da Gávea, busca reproduzir a situação de «edifício dentro do parque», tão cara ao urbanismo funcionalista. Assim como vários de seus projetos realizados anteriormente, reproduz a situação da auto-pista cortando vastas áreas verdes.

Os estudos de Reidy para as esplanadas do Castelo e de Santo Antônio, que culminam no projeto para o Aterro do Flamengo, foram inovadores dentro do urbanismo brasileiro e antecipam alguns pontos capitais utilizados em Brasília. Um exemplo disto é o esquema de auto-pistas duplas entremeadas por espaços verdes, utilizados em Brasília, que são elaborados por Reidy já nos primeiros estudos para o Aterro, em 1949. O esquema da «cidade linear» também já fazia parte das propostas de Reidy para o Rio de Janeiro, nesta época. A importância dada ao sistema viário como eixo organizador urbano tem paralelos com a idéia da “cidade linear” de Soria y Mata e será um dos esquemas básicos na concepção Asa Norte/Asa Sul de Brasília.



Affondo Eduardo Reidy, *Urbanização do Aterro Glória-Flamengo*, projeto definitivo, 1962-1965. Vista do Aterro nas proximidades do M.A.M., recentemente urbanizado. Fonte imagem: (EVERSON,1973).

Na proposta realizada para a área do Aterro, em 1949 —quando também planeja a Esplanada de Santo Antônio—, a “Avenida Norte-Sul”, que cruzaria a Esplanada, se prolongaria ao longo do Aterro. Com a construção do Túnel do Pasmado, esta avenida ligaria diretamente o centro à zona sul do Rio de Janeiro, bem como conectaria a zona sul à zona norte, através da Avenida Brasil, principal via de acesso à cidade. O sistema de auto-pistas originalmente planejado não só faria a integração entre as diversas zonas da cidade, como estabeleceria um sistema de vias rápidas, independente, cujo objetivo era integrar melhor toda a área metropolitana à sua periferia e às vias de ligação com São Paulo e demais cidades brasileiras.

A concepção do Aterro como parque —*espaço aberto ao grande público*— nasceu com o projeto para o M.A.M. Ela está completamente atrelada à visão de cidade vislumbrada pela elite que criou o Museu. “Como a praia, o Maracanã e as grandes galerias de Copacabana” destinava-se “a satisfazer as imagens de uma cidade habitada por uma multidão de anônimos.”²⁰ Assim como o M.A.M., tinha por objetivo tornar-se uma das representações pedagógicas da modernidade, na metade do século XX. “O empresário cosmopolita, a

juventude de classe média se exibindo em lambretas na praia e no comércio copacabanense, o desportista negro bom de bola e recordista mundial, são representações didáticas para uma cidade que cresce e se diversifica” (PARADA, 1993, p.77).

Segundo Parada, “a cidade do Rio de Janeiro vive, durante os anos 50 uma certa transformação na sua espacialidade e conseqüentemente no seu imaginário. Novos espaços urbanos aparecem desde a década de 40, alterando a paisagem da cidade européia de Pereira Passos. A avenida Getúlio Vargas, o Maracanã, Copacabana, o Aterro do Flamengo, vão se constituir nos novos espaços de socialização da Capital Federal, rearticulando as relações do carioca com a cidade.” (PARADA, 1993, p.20)

A auto-estrada, o novo edifício que ordena os “meandros” da cidade

Em 1929, impressionado com a prodigiosa natureza sul americana —o estuário do Prata e as florestas tropicais entremeadas por rios caudalosos e sinuosos— Le Corbusier desenvolve uma teoria que associa as leis da natureza, *os meandros* dos cursos d'água, com o pensamento criador e a invenção humana. A “lei do meandro”, assim alcunhada, foi empregada como «símbolo» para explicar suas propostas de reforma urbana e arquitetônica, durante as conferências realizadas no Brasil.

Estribando-se na natureza, Le Corbusier vislumbra uma resposta aparentemente simples para *complicados problemas enfrentados*. A sinuosidade, o *volteio* dos cursos d'água, representavam uma alternativa à racionalidade cartesiana.²¹ A natureza mãe dava-lhe uma lição de sabedoria.

“Do avião presenciei espetáculos que poderia chamar de cósmicos. Que convite à meditação, que evocação das verdades fundamentais de nossa terra! Partindo de Buenos Aires, atravessamos o delta do Paraná, um dos maiores rios do mundo; esse delta é todo entrecortado de canais e intensamente cultivado; (...) De avião o delta lembra de forma gigantesca as gravuras italianas ou francesas do renascimento, que ilustram os tratados sobre a arte dos jardins. Em seguida sobrevoamos o Uruguai; subimo-lo durante horas. Finalmente o rio Paraguai que ali chega ao final de sua rota, unindo-se ao Paraná, e que sobe indefinidamente na direção norte, rumo à floresta virgem do Brasil, até bem perto do Amazonas. O curso desses rios, nessas terras ilimitadas e planas, desenvolve pacífica e implacavelmente uma conseqüência da física; é a lei da linha de maior inclinação ou então, quando tudo torna-se plano, o emocionante teorema do meandro. Digo teorema, pois o meandro que resulta da erosão é um fenômeno de desenvolvimento cíclico absolutamente igual ao pensamento criador, ao da invenção humana. Desenhando dos ares os contornos desses meandros, consegui encontrar explicações para as dificuldades que encontram as coisas humanas, os impasses em que se colocam, e as soluções de aparência milagrosa que resolvem subitamente as situações mais complicadas. Para uso próprio batizei esse fenômeno de *a lei do meandro* e durante minhas conferências em São Paulo e no Rio, aproveitei-me desse prodigioso símbolo para introduzir minhas proposições de reforma urbana e arquitetônica, apoiando-me na natureza frente a um público que pressentia ser capaz de me acusar de charlatanismo.” (LE CORBUSIER, 1929)²²

Nas conferências efetivadas no Rio de Janeiro, ainda em 29, Le Corbusier defende, como “elementos plásticos e *poéticos* do urbanismo moderno”, *os espaços diversificados, as ruas no ar* (auto-estradas) e a *natureza*, os parques, a base do urbanismo. Juntos, eles levariam a cidade “em direção a uma nova *escala de grandeza*”, à “POESIA”.²³

Em sua proposta urbanística para o Rio de Janeiro, esboçada por primeira vez neste época, ele inspirou-se na natureza, traça o edifício/ auto-estrada que, acompanhando a sinuosidade da paisagem, se estende por toda a *urbs*. Com isto, sugere o desenvolvimento de uma «cidade-linear» que se acomoda à topografia do lugar. Cidade e natureza integradas e ajustadas em suas *dificuldades* de se adequar. Em verdade, a própria topografia do Rio de Janeiro se prestava à implantação da idéia de cidade-linear e Le Corbusier foi o primeiro a perceber isto. Neste sentido, seu plano foi o mais abrangente dos até então realizados, pensava o Rio de Janeiro como um todo e não apenas no problema da urbanização do seu centro. No plano de Agache, assim como em outros realizados antes e depois de 29, predominava o intuito de buscar nas áreas planas mais alargadas —as famosas “esplanadas”— os locais onde fosse possível aplicar o sistema radial ou da malha ortogonal, motivo pelo qual foram demolidos inúmeros morros.

A *lógica* da cidade-linear se adequava bem para ser aplicada no Rio de Janeiro, metrópole cuja topografia —muito acidentada— se prestava a uma ocupação em que predominasse o sentido longitudinal, acomodando-se ao vales “sobrantes” da cadeia de montanhas da Serra do Mar. Reidy soube compreender esta idéia.

A imagem do edifício/ auto-estrada ou da auto-estrada que comanda e ordena os espaços da cidade, ou melhor seus “meandros”, faz parte da concepção urbanística de Reidy desde o plano para a Esplanada do Castelo, no qual já estabelece a auto-pista perimetral, elevada, como grande eixo integrador da *urbs*. Ela tem seus reflexos nas propostas para os Conjuntos do Pedregulho e da Gávea e evolui na seqüência de estudos para o Aterro do Flamengo, que inicia-se com o planejamento da Esplanada de Santo Antônio. As estratégias empregadas no Aterro Glória-Flamengo também centram-se no princípio de «desurbanização» contido na cidade-linear de Soria y Mata e nas propostas de Le Corbusier para o Rio. A auto-pista, como grande obra de engenharia, torna-se o novo “edifício” que ordena os meandros da metrópole.

O propósito de se criar um *ambiente tropical urbanizado*, onde os limites entre a «natureza» e a «cidade» fossem tênues, também é, de certa forma, contemplado por Le Corbusier. O ambiente tropical como cenário de costumes liberais, de sensualidade e prazer

foi descrito por Le Corbusier nas anotações e desenhos realizados durante suas estadias no Brasil. O novo ideal de modernidade que surge no país no final dos anos quarenta, com Copacabana como paradigma, se pautava na valorização e idealização deste ambiente.

Na urbanização de Reidy, as «auto-pistas» e as «passarelas elevadas» representam a técnica e a racionalização dos espaços, são os *elementos artificiais* de maior vulto na paisagem, revelando, de maneira marcante, a mão e a presença do homem sobre ela. Apesar da integração ao perfil e ao contorno da Baía, são elementos tecnológicos, possuem racionalidade endógena que lhes confere autonomia e universalidade.

Os «jardins», com seus contornos sinuosos, materiais diversos e espécies de plantas exóticas, representam a natureza, busca-se, com eles, estabelecer analogias com a paisagem. São espaços urbanizados que, concebidos o mais próximo possível da lógica e da ordem naturais, reproduzem a lógica dos “meandros”. Neste sentido a contribuição de Burle Marx foi fundamental. Ele trabalhou com a cor, com a textura, criou contornos e exaltou o valor plástico de determinadas espécies. Em seus jardins, Burle Marx usa uma geometria de complexa construção e trabalha com conceitos compositivos da arte abstrata, procurando encontrar um ponto intermediário entre o traço planejado das formas geométricas puras e o gesto livre das formas da natureza; busca unir o rigor geométrico do jardim francês à organicidade do jardim inglês.

No parque do Aterro, a «natureza» e a «técnica» aparecem como um binômio perfeito, ambas possuem coerência interna e imunidade a fatores externos que possam perturbar sua lógica. Como espaço social e educativo, articula signos ambivalentes que representam um sonho de ordem social.

Bibliografia:

- ALIM, Pedro. (1964, dez.). “Depoimento sôbre Afonso Eduardo Reidy”. *Revista de Arquitetura* 30, pp. 5.
- ARQUITETURA. (1964a, dez.). “Afonso Eduardo Reidy (1909-1964)”. *Revista de Arquitetura* 30, pp. 3.
- ARQUITETURA. (1964b, dez.). “Curriculum Vitae do arquiteto Afonso Eduardo Reidy”. *Revista de Arquitetura* 30, pp. 19.
- BAUZER, Medeiros E. (1964, nov.). “Aterro Glória-Flamengo. Um milhão de metros quadrados para recreação pública”. *Revista de Arquitetura* 29.
- BOESIGER, Willy. (1994). *Le Corbusier* (Julio Fischer, Trad.). (ed. original 1972). São Paulo: Martins Fontes.
- CAIXETA, Eline Maria Moura Pereira. (1995a, abr.). *Entrevista com Carmen Portinho*. Rio de Janeiro.
- CAIXETA, Eline Maria Moura Pereira. (1995b, abr.). *Entrevista com Paulo Conde*. Rio de Janeiro.
- CAIXETA, Eline Maria Moura Pereira. (1998, fev.). *Entrevista com Carmen Portinho*. Rio de Janeiro.
- CAIXETA, Eline Marua Moura Pereira. (1999) *Afonso Eduardo Reidy. O Poeta Construtor* (Tese de Doutorado) Barcelona: Universidade Politécnica da Catalunha, Escola Técnica Superior de Arquitetura de Barcelona - ETSAB.
- CORONA, Eduardo. (1964, jul.). “Afonso Eduardo Reidy”. *Acrópole* 308, pp. 24.
- DEPARTAMENTO DE CULTURA, Paraná. (1964). “Afonso Eduardo Reidy (Catálogo da exposição realizada sobre a obra de Reidy no MAM-RJ em abril de 1962)” (pp. 6 il.). Curitiba: Departamento de Cultura / SEC/ Paraná.
- ANDRADE, Carlos Drummond de (1964, 12 de ago.). “Reidy: Lembrança”. *Correio da Manhã*.
- EICHNER, Erich (Ed.). (1945). *Cidade e Arredores do Rio de Janeiro: A Jóia do Brasil. Documentário Fotográfico*. (Vol. 3). Rio de Janeiro: Livraria Kosmos Editora.
- EVERSON, Norma. (1973). *Two Brazilian Capitals. Architecture and Urbanism in Rio de Janeiro and Brasília*. London: New Haven.
- FERRAZ, Geraldo. (1962, set.). “Nova Ponte do MAM do RJ”. *Habitat* 69 .

- FERRAZ, Geraldo. (1964, jul./ago.). “Desaparecem dois grandes arquitetos: Marcelo Roberto e Afonso Eduardo Reidy”. *Habitat* 78, pp. 17-24.
- FERREIRA, Ennio Marques. (1964). “Apresentação”. In D. d. C. S. Paraná (Ed.), *Afonso Eduardo Reidy (Catálogo da exposição realizada na Sala de Exposições da Biblioteca Pública do Paraná em novembro de 1964)* (pp. 11-12). Curitiba.
- FRANCK, Klaus, & Giedion), (prólogo de S. (1960). *The Works of Affonso Eduardo Reidy*. (1ª ed.). London: Alec Tiranti Ltd.
- GASSIOT-TALABOT, Geraldo. (1964, dez.). “O estilo e a obra de Afonso Eduardo Reidy”. *Arquitetura- Órgão Oficial do Instituto de Arquitetos do Brasil* 30, pp. 16-18.
- LE CORBUSIER (1978) *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y del urbanismo*. (ed. original 1930). Barcelona: Poseidon.
- MAURICIO, Jayme. (1959, 27 de out.). “Cinqüentenário de Affonso Eduardo Reidy”. *Correio da Manhã*, pp. 2º caderno: Itinerário das Artes Plásticas.
- MODULO. (1957, fev.). “Est. Rod. de Praça Saens Pena Metropolitano do Rio de Janeiro”. *Módulo* 7.
- MODULO. (1964, ago.). “Afonso Eduardo Reidy”. *Módulo* 37, Vol.9, pp. 28-29.
- MOTTA, Flávio L. (1984). *Roberto Burle Marx e a nova visão da paisagem*. São Paulo: Livraria Nobel.
- NIEMEYER, Oscar. (1964, sep./nov.). “Afonso Eduardo Reidy”. *L'Architecture d'Aujourd'hui*.
- O GLOBO, Jornal. (1964, 12 de ago.). “Homenagem a Affonso E. Reidy”. *O Globo*, pp. Coluna de Artes Plásticas.
- PARADA, Maurício Barreto Alvarez. (1993). *A fundação do Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro: a elite carioca e as imagens da modernidade no Brasil dos anos 50*. Unpublished Dissertação de Mestrado, Departamento de História /Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.
- PEIXOTO, Enaldo Cravo. (1964, ago.). “O Parque do Flamengo”. *Módulo* 37, pp. 25-27.
- PUC-RJ, Solar GranJean de Montigny (Ed.). (1985). *Afonso Eduardo Reidy (Catálogo da exposição realizada no MAM entre agosto e setembro de 1985)*. Rio de Janeiro: O Solar/ Index.
- REIDY, Affonso Eduardo. (1948, jul./set.). “Estudo de urbanização da área resultante do desmonte do Morro de Santo Antônio”. *Revista Municipal de Engenharia (PDF)* 3, Vol.XV, pp. 86-97.
- REIDY, Affonso Eduardo. (1950, oct.). “Extension of Rio Centre”. *Architectural Review* 646, Vol.108, pp. 225-226.
- REIDY, Affonso Eduardo. (1950-51, dec./jan.). “«Urbanisme au Brésil ». Projet d'Urbanisation de la Butte Santo Antonio, Rio de Janeiro”. *L'Architecture d'Aujourd'hui* 33, pp. 67-70.
- REIDY, Affonso Eduardo. (1953, jul./set.). “Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro”. *Revista da Diretoria de Engenharia (PDF)* 3, Vol.XX.
- REIDY, Affonso Eduardo. (1954, jul./ago.). “Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro”. *Habitat* 17.
- REIDY, Affonso Eduardo. (1956a,). “Entwurf eines neuen Stadtzentrums von Rio”. *Baukunst und Werkform* 1, Vol.XV.
- REIDY, Affonso Eduardo. (1956b, jan./ fev.). “Urbanização do Morro de Santo Antônio”. *Arquitetura e Engenharia* 38.
- REIDY, Affonso Eduardo. (1964a, ago.). “Coreto”. *Módulo* 37, pp. 44-45.
- REIDY, Affonso Eduardo. (1964b, ago.). “Pavilhão para o playground da Praia do Flamengo”. *Módulo* 37, pp. 36-39.
- REIDY, Affonso Eduardo. (1964c, ago.). “Pavilhão para o playground do Morro da Viúva”. *Módulo* 37, pp. 42-43.
- REIDY, Affonso Eduardo. (1964d, ago.). “Pista de dança e espetáculos ao ar livre”. *Módulo* 37, pp.46-47.
- REIDY, Affonso Eduardo. (1964e, ago.). “Urbanização do Parque do Flamengo”. *Módulo* 37, pp.30-35.
- REIDY, Affonso Eduardo. (1964f, ago.). “Viaduto Paulo Bittencourt”. *Módulo* 37, pp. 40-41.
- REIDY, Affonso Eduardo, MACHADO MOREIRA, Jorge, MAMEDE, H., MODESTO, H., CARVALHO, C.W., CAVALCANTE, C.M., BURLAMAQUI, U., SIEDLIKOWSKI, M.H., MOTTA, C.P. da, ORTEGA, J. D., & LEITCHIK, B. (1964, mar.). “O Parque de Flamengo”. *Acrópole* 337, Vol.28, pp. 24-31.
- SANTOS, Cecília Rodrigues dos, PEREIRA, Margareth da Silva, PEREIRA, Romão Veriano da Silva. et alii. (1987). *Le Corbusier e o Brasil*. São Paulo: Tessela/ Projeto.
- SEC- PARANÁ, Dep. de Cultura (Ed.). (1964). *Afonso Eduardo Reidy (Catálogo da exposição realizada na Sala de Exposições da Biblioteca Pública do Paraná em novembro de 1964)*. Curitiba.
- SOARES, M. Carlota Macedo. (1962, jan. /dez.). “A urbanização do aterrado da Glória -Flamengo”. *Revista de Engenharia do Estado da Guanabara* 1/4, Vol.XXIX.
- TEIXEIRA, Milton. (1985). *Novos Subsídios para o estudo da obra de Affonso Eduardo Reidy* (listado). Rio de Janeiro: Museu de Arte Moderna/ Núcleo de Documentação (mimeo).
- ÚLTIMA HORA. (1956, 03 de out.). “120 dias é muito pouco tempo para elaborar o plano da nova capital!”. *Última Hora*.
- VITAL, João Carlos (eng.). (1964, dez.). “Depoimento sobre A. E. Reidy”. *Revista de Arquitetura* 30, pp. 4.

¹ Sobre os projetos para a urbanização da Esplanda de Santo Antônio e a polêmica a respeito da urbanização do aterro Glória-Flamengo, ver (CAIXETA, 1999, p.537-554)

² Em 1951, o engenheiro João Carlos Vital, também técnico da prefeitura, se elege como Prefeito do Rio de Janeiro. Sua atuação foi muito importante na definição da doação do terreno do Aterro para o M.A.M. Junto a esta decisão, fica também definida a participação da prefeitura no projeto do Museu, assim como na urbanização da área do Aterro, onde se construiria um grande parque. A decisão de construir o Museu de Arte Moderna no Aterro levou, forçosamente, a prefeitura a definir-se sobre caráter desta área.

³ A imagem a que nos referimos foi publicada na revista Habitat de julho/agosto de 1954, juntamente com a primeira versão do projeto do M.A.M. Ver (REIDY, 1954).

⁴ (CAIXETA, 1995a) e (CAIXETA, 1998). Ao que tudo indica, seu desligamento do Departamento de Urbanismo ocorreu em 1955. Ver (TEIXEIRA, 1985).

⁵ Com a eleição de Carlos Lacerda para a prefeitura da cidade (1961-1965), este nomeou Carlota Macedo Soares para tratar da questão da urbanização do Aterro, como retribuição ao trabalho desempenhado em sua campanha eleitoral. Lota Soares, que fazia parte da burguesia carioca, era uma mulher muito culta e de visão, dedicou-se a criar uma comissão para planejar o Aterro. Ela procurou Reidy para realizar o projeto e conseguiu do prefeito que nomeasse uma comissão, segundo indicações do próprio arquiteto. Montou-se um escritório no Aterro, onde foram desenvolvidos os projetos, sem a interferência do poder municipal. (CAIXETA, 1995a) e (CAIXETA, 1998).

⁶ O arquiteto Ulysses P. Burlamaqui fez o projeto dos postos de abastecimento, Carlos Wernec de Carvalho, o projeto do teatro de fantoches e Cláudio Marinho de A. Cavalcanti, o da estação do trenzinho. O monumento aos soldados que lutaram na Segunda Guerra, projeto elaborado anteriormente, é de autoria dos arquitetos Ribas Marinho e Konder Neto.

⁷ As áreas da Praça Paris e dos jardins da praia do Botafogo, contíguas à área do aterro, a ele se integraram para formar um único parque.

⁸ Possibilidade de se recrear em locais adequados, sob orientação de recreadores com formação pedagógica especializada, fazia parte do programa pedagógico do parque.

⁹ (PEIXOTO, 1964, p.25) Segundo crônica da época, o parque não beneficiaria apenas a população da Zona Sul, uma vez que, em boa parte, estava situado no centro da cidade e devidamente conectado com os bairros da zona norte.

¹⁰ O Rio de Janeiro, nesta época, era uma das capitais do mundo menos dotadas de parques e jardins. Com o grande crescimento da zona norte, nos últimos anos, a cidade carecia também de áreas de lazer que atendessem à sua população.

¹¹ Segundo Paulo Conde, Reidy teria projetado apenas as três primeiras passarelas. Ver (CAIXETA, 1995b)

¹² Características desta passarela: projeção horizontal do eixo em arco de círculo com 74,00 m de raio; largura de 10,00 m, e extensão de 80,00 m, rampa máxima de 14° e altura mínima livre sobre as pistas de 4,00 m. As primeiras passarelas construídas foram executadas seguindo estas mesmas proporções, as últimas ficaram mais estreitas e as proporções mudaram.

¹³ (REIDY, 1964f, p.41) O cálculo estrutural da passarela projetada por Reidy foi realizado por Sydney Santos.

¹⁴ (REIDY, 1964d, p.46) Toda a construção foi revestida de oxicleto em tons de cinza.

¹⁵ Toda a estrutura de concreto — plataforma, paredes curvas e cobertura— seria aparente. Este edifício destinava-se a qualquer tipo de atividade que, por sua natureza, não pudesse permanecer ao ar livre. Possui salas de trabalho para as recreadoras, com local para pronto socorro, copa, vestiário e instalações sanitárias. (REIDY, 1964b).

¹⁶ O salão, em forma de anfiteatro, abre para o jardim interior, limitado por uma parede curva que eventualmente serviria de fundo para representações ou projeções. Na parte posterior, localizam-se a salas das recreadoras, com instalações para pronto socorro, copa, vestiário, depósitos, bem como instalações sanitárias. (REIDY, 1964f, p.42)

¹⁷ O mesmo sistema de superfícies dobradas foi empregado na cobertura do coreto, eliminando o uso de vigas. No sistema de placas dobradas, as placas que formam o ângulo equivalem a uma viga de secção retangular com altura igual à altura das placas e de largura igual à distância horizontal entre elas. Já no sistema de parabolóides hiperbólicos apoiados em geratrizes retas, as direções das tensões principais coincidem com as parábolas. A tração ao longo das parábolas dirigidas para cima se combina com a compressão ao longo das parábolas dirigidas para baixo, para criar um estado de corte puro ao longo das retas. A carga se transfere às bordas de apoio por corte puro dirigido ao longo das retas e estas tensões de corte se acumulam nos apoios da borda. Os elementos de apoio são geralmente “vigas” que, em lugar de estarem submetidas à ação de cargas verticais, suportam as tensões de corte que se acumulam no seu comprimento, portanto se comportam como elementos de compressão ou barras de tração, salvo ao que se refere à ação de seu peso próprio.

¹⁸ Em 1962, ocorreu uma exposição sobre sua obra na sede do Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro. Em 1963, sua obra foi novamente contemplada com uma exposição na Bienal Internacional de Artes Plásticas de São Paulo. Em 1964, o *American Institute of Architects* (AIA) conferiu-lhe o título de “Fellowships”. Neste mesmo ano, sua obra foi exposta em Curitiba e em Lima. Vários artigos, depoimentos, crônicas foram publicados logo após a sua morte: (ARQUITETURA, 1964b); (MÓDULO, 1964); (ARQUITETURA, 1964a); (ALIM, 1964); (CORONA, 1964); (FERRAZ, 1964); (GASSIOT-TALABOT, 1964); (NIEMEYER, 1964); (VITAL, 1964); (DEPARTAMENTO DE CULTURA, 1964); (O GLOBO, 1964); (ANDRADE, 1964); (SEC-PARANÁ, 1964) e (FERREIRA, 1964).

¹⁹ Sobre o Aterro, foram publicados na época os seguintes artigos: (SOARES, 1962); (BAUZER, 1964); (REIDY, 1964e); (REIDY et al., 1964); (PEIXOTO, 1964). Especificamente sobre os edifícios do Aterro —Coreto, Pista de Danças e Espetáculos ao Ar Livre, Pavilhão para o playground do Morro da Viúva e pavilhão para o playground da Praia do Flamengo—, ver: (BAUZER, 1964) e (REIDY, 1964e). Sobre o Viaduto Paulo Bittencourt, ver (FERRAZ, 1962) e (REIDY, 1964e).

²⁰ Observações feitas por Maurício Parada em relação ao projeto do MAM. (PARADA, 1993, p.77): 77

²¹ Le Corbusier associa os dois sentidos em que pode ser empregada a palavra: sinuosidade e emaranhamento, complicação, dificuldade.

²² “Prólogo Americano” (1929) IN: (LE CORBUSIER, 1978): 20-21

²³ LE CORBUSIER (Carnê de notas das conferências do Rio de Janeiro, 1929) IN: (SANTOS, 1987): 67