

Cidades novas de papel: Da intenção a não realização

Ricardo Trevisan e Carolina Guida Teixeira

Ricardo TREVISAN é Doutor pela Universidade de Brasília (UnB);
prof.trevisan@gmail.com;

Carolina Guida TEIXEIRA é Graduada pela FAU-UNB;
carolguidax@gmail.com

TREVISAN, Ricardo; TEIXEIRA, Carolina Guida. Cidades novas de papel: Da intenção a não realização. *Thésis*, Rio de Janeiro, v. 7, n. 13, p. 10-27, out. 2022

data de submissão: 16/05/2021
data de aceite: 21/06/2021

Resumo

Ao resgatar cidades que nunca saíram do papel, nunca passaram de riscos, croquis, esboços – cidades novas, projetadas, porém não materializadas –, o presente artigo busca revelar no arranjo proposto leituras pouco prováveis, para além dos atributos e histórias que as caracterizam. São três cidades idealizadas por arquitetos renomados e aqui encadeadas de acordo com sua emergência cronológica no tempo: Marina, uma cidade agrícola-industrial planejada em 1956 por Oscar Niemeyer; São Bento da Lagoa, um balneário litorâneo elaborado no ano de 1975 por Maria Elisa Costa e Lucio Costa; e Cidade do Tietê, uma cidade portuária fluvial imaginada em 1980 por Paulo Mendes da Rocha. Mas o que tais cidades apresentam em comum? São somente ideias lançadas? Por que não vingaram? A partir do método “pensar” e “fazer” por atlas, ao aproximá-las intencionalmente, procurou-se refletir sobre a importância da utopia e do ideário coletivo na concepção de uma cidade. Buscou-se compreender o universo imaginário de cada caso, explorando as intenções, as imperfeições e as marcas deixadas por cidades não materializadas. Trata-se de cidades de papel que nos auxiliam no entendimento da sociedade em determinado período; são cidades no papel cujos traços revelam sua real identidade e as verdadeiras motivações para sua criação e rejeição. **Palavras-chave:** História do urbanismo, cidades projetadas, atlas, Cidade Marina, São Bento da Lagoa, Cidade do Tietê.

Abstract

When rescuing cities that never left the paper, they never went beyond risks and sketches – new cities, projected, but not materialized –, this article seeks to reveal in the proposed arrangement unlikely readings, in addition to the attributes and stories that characterize them. There are three cities idealized by renowned architects and linked here according to their chronological emergence in Time: Marina, an agricultural-industrial city planned in 1956 by Oscar Niemeyer; São Bento da Lagoa, a seaside resort designed in 1975 by Maria Elisa Costa and Lucio Costa; and Cidade do Tietê, a river port city imagined in 1980 by Paulo Mendes da Rocha. But what do these cities have in common? Are they just ideas launched? Why didn't they avenge? Using the “think” and “do” method by atlas, intentionally approaching them, we tried to reflect on the importance of utopia and collective ideas in the conception of a city. We sought to understand the imaginary universe of each case, exploring the intentions, imperfections and marks left by non-materialized cities. These are paper cities that help us understand society in each period; they are cities on paper whose features reveal their real identity and the true motivations for their creation and rejection.

Keywords: Urban history, designed cities, atlas, Marina City, São Bento da Lagoa, Tietê City.

Resumen

Al rescatar ciudades que nunca dejaron el papel, nunca fueron más allá del riesgo e bocetos (ciudades nuevas, proyectadas, pero no materializadas), este artículo busca revelar en el arreglo pro-



puesto lecturas improbables, además de los atributos e historias que las caracterizan. Hay tres ciudades idealizadas por arquitectos de renombre y vinculadas aquí según su aparición cronológica en el tiempo: Marina, una ciudad agrícola-industrial planeada en 1956 por Oscar Niemeyer; São Bento da Lagoa, un balneario diseñado en 1975 por Maria Elisa Costa y Lucio Costa; y Ciudad do Tietê, una ciudad portuaria fluvial imaginada en 1980 por Paulo Mendes da Rocha. Pero ¿qué tienen en común estas ciudades? ¿Son solo ideas lanzadas? ¿Por qué no se vengaron? Utilizando el método "pensar" y "hacer" por atlas, acercándonos intencionalmente, tratamos de reflexionar sobre la importancia de la utopía y las ideas colectivas en la concepción de una ciudad. Intentamos comprender el universo imaginario de cada caso, explorando las intenciones, imperfecciones y marcas dejadas por las ciudades no materializadas. Estas son ciudades de papel que nos ayudan a entender la sociedad en un período determinado; son ciudades en papel cuyas características revelan su identidad real y las verdaderas motivaciones para su creación y rechazo.

Palabras-clave: Historia urbana, ciudades diseñadas, atlas, Ciudad Marina, São Bento da Lagoa, Ciudad Tietê.

Introdução: A cidade como uma folha em branco

Nos anos 1970, surgia ao norte de Valparaíso, no Chile, a Cidade Aberta (*Ciudad Abierta* de Ritoque) – uma “cidade laboratório” implantada em plenas dunas junto ao Pacífico com “arquitetura livre e colectiva, originando formas mutáveis em constante revisão, análogas ao próprio lugar” (AMORIM, 2013). Tratou-se de um experimento concebido na Escola de Arquitetura e Desenho da Pontifícia Universidade Católica de Valparaíso (EAD-PUVC),¹ sob a coordenação do arquiteto Alberto Cruz Covarrubias (1917-2013) e do poeta argentino Godofredo Iommi Marini (1917-2001), e realização da Cooperativa Amereida.² O assentamento foi pautado pela união cultural e social a partir da vida comum entre os seus integrantes. Há no local mais de vinte edificações, dentre as quais hospedarias e espaços de uso público, porém, destituído de comércios ou serviços locais, esquivando-se do formato de uma cidade tradicional. Cada construção, realizada pelos professores em conjunto com os alunos, explorou a experimentação formal e estrutural, introduzindo o aproveitamento de materiais locais e reciclados, gerando configurações espaciais insólitas e complexas.

A livre implantação de formas orgânicas e adversas, dispersas pelo sítio peculiar, caracteriza a pseudo-cidade como um laboratório experimental de produção arquitetônica – reverberação do método de ensino autônomo da EAD, reformulado em 1952. A primeira linha reguladora dessa reformulação determinava um alicerce projetual para os alunos mediante a incorporação poética da realidade arquitetônica e popu-

¹ Para mais informações, acessar: <https://www.ead.pucv.cl/>.

² A Cooperativa Amereida foi conceituada a partir do poema Amereida escrito, em 1965, por Godofredo Iommi ao conceber uma Eneida fundacional e simbólica para a América. Eneida, por sua vez, é uma epopeia de 12 cantos, versada por Virgílio. O poema celebra a fundação e desenvolvimento do Império Romano, porém, esta obra encontra-se inacabada.

lar da região de Valparaíso: multifacetada, reciclada e autoconstruída. A poesia, ou o “Ato Poético”, foi a linguagem e sustentação desse ensino arquitetônico. Numa escala mais ampla, a segunda diretriz, intitulada “Travessias”, teve início em 1965, por meio de viagens pelo interior e litoral da América, onde foram desenhados caminhos e sulcos que guiaram criações esparsas rumo ao interior do continente.

A Cidade Aberta nasce, assim, dessas reflexões teórico-ideológicas, envolvida pelo mar e encravada sobre dunas de areia. Desprovida de traçado viário, suas construções foram – e são – guiadas por trincheiras e percursos, esboçados pela comunidade durante suas “Travessias”. O local se expande como um sonho fortuito, incorporando em suas redondezas imagens poéticas e experimentais, passíveis de serem estendidas e reformuladas. As colinas de areia, em comunhão com a maré, apagam e refazem o registro de marcas e informações, conformando representações físicas do “desaprender”, do “não-saber”:

É preciso então que o saber se acompanhe de um igual esquecimento do saber. O não-saber não é uma ignorância, mas um ato difícil de superação do conhecimento. [...] Na poesia, o não-saber é uma precondição; se há um ofício no poeta, este se encontra na tarefa subordinada de associar imagens. Mas a vida da imagem está toda em sua fulgurância, no fato de que a imagem é uma superação de todos os dados da sensibilidade. (BACHELARD, 1972, p:16)

Ao introduzir o presente trabalho com tal imagem, um experimento arquitetônico e, porque não, urbanístico, já registrado pela historiografia da área, buscou-se trazer o inusitado, o excêntrico, o peculiar, assim como os objetos de estudo a serem neste artigo expostos e confrontados. A pesquisa, na tentativa de atravessar novos caminhos inexplorados, busca desaprender o que já está convencionalizado por meio da associação imagética de três cidades brasileiras projetadas que não saíram do papel: Marina (MG), São Bento da Lagoa (RJ) e Cidade do Tietê (SP) (Figura 01). O “não-saber” posto num primeiro momento – quais resultados tal arranjo nos traria? –, transformou-se ao longo da “travessia” num novo saber, numa nova possibilidade de leitura, no despertar das sensibilidades.

Para isso, recorreu-se ao método de “pensar” e “fazer” por atlas (TREVISAN, 2018; TREVISAN et. al., 2019), o qual busca repensar objetos de estudo a partir de aproximações e conexões despercebidas ou inusitadas. O atlas aqui apropriado, para além de mero catálogo ilustrativo-informativo, pode ser um material interativo, uma ferramenta de reflexão, de troca e

³ O estudo das "Cidades Novas de Papel" tem como fundamentação a obra "Cidades Novas" de Ricardo Trevisan (2020), que define mediante seis atributos estruturadores uma nova tipologia urbanística: Cidades Novas. Esses núcleos urbanos são amálgamas montadas por seis peças essenciais (desejo, função, sítio, profissional, projeto e tempo) que se encaixam durante o desenvolvimento progressivo e a urbanização de um novo assentamento.

de aprendizagem. Um atlas em que as mais distintas "nebulosas" façam-se capturadas, decifradas, associadas e registradas para melhor compreensão dos objetos colocados sobre a mesa (DIDI-HUBERMAN, 2013). Um instrumento de pesquisa, oriundo dos estudos do filósofo e historiador alemão Aby Warburg (1866-1929), materializados em seu notório *Atlas Mnemosyne*, ou *Bilderatlas*, ou *Atlas de Imagens*, elaborado entre 1927 e 1929. Um meio aqui colocado em prática a partir da combinação de três núcleos urbanos projetados (TREVISAN, 2009).

Operacionalmente, as três cidades novas³ – idealizadas por arquitetos renomados – são encadeadas de acordo com sua emergência cronológica na história. Inicia-se por Marina, planejada em 1956 por Oscar Niemeyer, quem almejava a construção de uma cidade sustentável a ser implantada junto à Colônia Agropecuária do Menino, próxima à futura capital do país. A cidade seguinte, denominada São Bento da Lagoa, foi elaborada no ano de 1975 por Maria Elisa Costa, sendo o urbanista Lucio Costa o consultor e signatário do projeto, e tinha por finalidade urbanizar a antiga fazenda de São Bento da Lagoa, situada na Restinga de Maricá no estado do Rio de Janeiro. Por fim, tem-

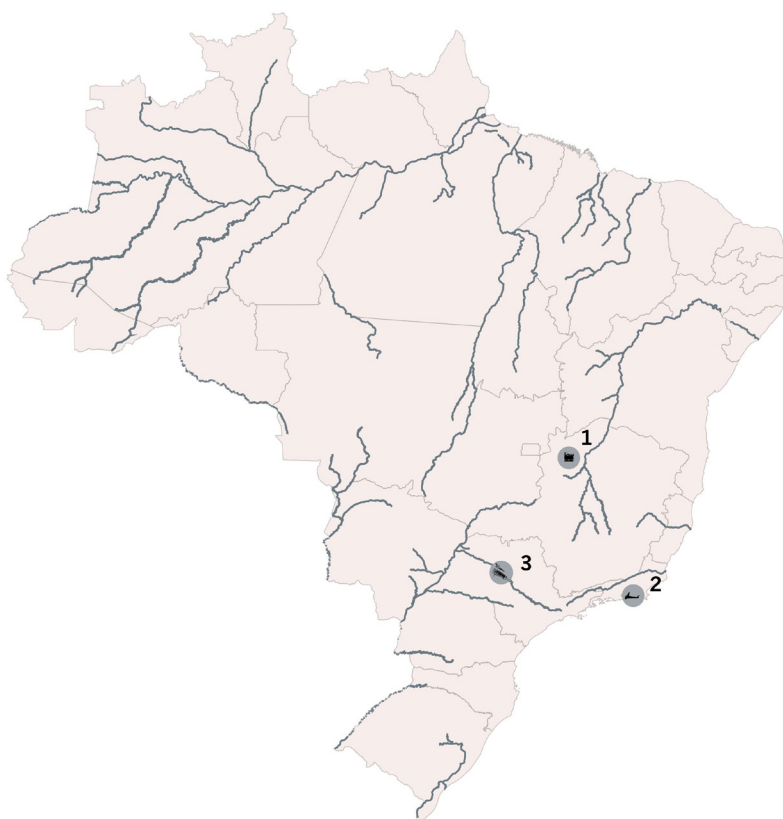


Figura 1
Localização das cidades novas de papel. Legenda: 1. Marina; 2. São Bento da Lagoa; 3. Cidade do Tietê
Fonte: Autores, 2019

-se a Cidade do Tietê, uma cidade fluvial portuária, imaginada em 1980 por Paulo Mendes da Rocha, a ser alocada entre as cidades de Lins e Novo Horizonte, no interior de São Paulo.

Antítese a essas três cidades, as quais foram esboçadas no papel, mas não realizadas, a Cidade Aberta nunca esteve no papel de fato, mas é real. É um espaço desvinculado de vicissitudes históricas e materiais – um objeto à parte –, aberto à criação de novas subjetividades, reflexões e interferências. A Cidade Aberta conserva, assim, a premissa elementar da pesquisa “Cidades Novas de Papel”: consiste, simbolicamente, na própria folha de papel – continuamente em branco e inacabada –, em progressiva revisão e reconstrução coletivas.

Ao assumir múltiplos papéis, formas e conteúdo, as folhas a seguir representam a pesquisa, e esta introdução conduz a sua abertura. Depois de aberto, o papel (este artigo) é dividido em três partes principais, intituladas de: “Cidades de Papel” – porção conceitual; “Cidades no papel – Marina, São Bento da Lagoa e Cidade do Tietê”, com a descrição de cada cidade; e “O papel das Cidades”, como considerações finais, incluindo a associação das cidades entre si e possíveis leituras.

Cidades de papel

Para voar é preciso ter coragem para enfrentar o terror do vazio. (DOSTOIÉVSKI, 2012, p:890)

Ao derivar da condição de uma folha de papel em branco, resta colar, recortar, rabiscar, rasgar, dobrar e desdobrar a mesma, a fim de que, mesmo depois de todas as suas transformações, ela permaneça continuamente incompleta e refundada, tal como a própria imaginação. É a partir dessa condição, portanto, que se pode criar e recriar a própria realidade: impermanente e mutável – distanciando, assim, das certezas fixas determinadas pela historiografia. A investigação que permeou a pesquisa dessas três cidades novas de papel não se atém a firmar um conhecimento uno, de cada imagem singular, com seus significados e propriedades; mas sim, perscrutar o que, para além de suas denominações, sobrevive.

As imagens carregam uma memória coletiva e estabelecem, através de seus resquícios e fragmentos, pontes entre tempos heterogêneos. Partes inacabadas, incompletas e inapreensíveis do passado resguardam uma vida póstuma que, quando despertadas e reapropriadas pelo historiador no tempo presente, provocam

ressureições da memória (GAGNEBIN, 2013). A sobrevivência reside na ponte que essas cidades estabelecem entre si e com o "outro" – com vestígios de narrativas – fazendo emergir um "ato reminiscente: um choque, um rasgar de véu, uma irrupção ou aparição do tempo, [...] [d]a memória involuntária" (DIDI-HUBERMAN, 2015, p. 26).

Através do método "Pensar por Atlas" (TREVISAN, 2018), pretende-se, desdobrar o papel dessas e de outras cidades a fim de abri-las, reconhecendo suas dobras anacrônicas, advindas do elo entre a imagem, o tempo e a história:

[...] o anacronismo surge na dobra exata da relação entre imagem e história: as imagens, certamente, têm uma história. Mas o que elas são, o movimento que lhes é próprio, seu poder específico, tudo isso aparece somente como um sintoma [...] na história. (DIDI-HUBERMAN, 2015, p:30)

Assim, as cidades novas de papel (Marina, São Bento da Lagoa, Cidade do Tietê), restritas ao imaginário coletivo, pois não se materializaram, resgatam um lugar no qual não residimos, mas que se abriga em nós. É um espaço onde tudo é possível – é um papel em branco, aberto. Esse não-lugar, que também é o significado etimológico de Utopia, permite-nos recortar tempos e lugares externos e evocar fantasmas, estabelecer colagens e vislumbrar sonhos. Revela-se então, que entre o dentro e o fora, o abstrato e o concreto, o presente e a história, o lugar e o não-lugar, existe um diálogo progressivo, correspondido por sintomas:

Ao decompor a história presente, surgem do atlas espectros, fantasmas, seres ou coisas anacrônicas [dobras]: é o impensado da repetição, o ignoto das repressões e dos "retornos do reprimido". Talvez não exista reflexão [...] sem uma atitude genealógica e arqueológica que revele seus sintomas, seus movimentos inconscientes. (DIDI-HUBERMAN, 2010, s/p)

A dobra (DELEUZE, 1991) provoca a desestabilização entre limites selados, instaurando complementariedades ressonantes; ela delinea o interior como um prolongamento do exterior: "o lado de fora não é um limite fixo, mas uma matéria móvel, animada de movimentos peristálticos, [...] de dobras que constituem um lado de dentro: nada além do lado de fora, mas exatamente o lado de dentro do lado de fora" (DELEUZE, 2005, p. 104). As "dobras" (o fora) são movidas pelos "sintomas" (o dentro), ou seja, o anacronismo é expresso e conduzido por dinâmicas ocultas e inconscientes. O reconhecimento dos sintomas, inerentes às dobras, ocorre no espaço liso, no espaço imaginário, intangível:



[...] o espaço liso é direcional, e não dimensional ou métrico. O espaço liso é ocupado por acontecimentos ou hecceidades, muito mais do que por coisas formadas e percebidas. É um espaço de afectos, mais que de propriedades. [...] Corpo sem órgãos, em vez de organismo e de organização. Nele a percepção é feita de sintomas e avaliações mais do que de medidas e propriedades. (DELEUZE; GUATTARI, 1997, p:162-163)

Portanto, na utopia – um espaço liso – conseguimos reconhecer os sintomas da sociedade, seja através da supressão de seus paradoxos, ambiguidades e problemas – conformando uma sociedade ideal –, ou pela amplificação dos mesmos, refletindo as distopias. Analogamente, através das cidades novas de papel (espaços lisos), parte das dobras (sintomas) inerentes às cidades construídas ficará invisível, cabendo a nós supormos sua concretude. Haveria nesse não-lugar – no não construído – possíveis dobras a serem identificadas? Dobras invisíveis, fantasmagóricas, que permitissem trazer ao presente elementos passíveis de serem reconhecidos, confrontados e, porque não vivenciados.

Ao estudar cidades que não foram construídas, teoricamente, são resgatados espaços presos – fixados no papel e na história. Busca-se então libertá-los dos limites dicotômicos impostos pela materialidade e pela abstração. Procura-se abrir uma brecha, ou uma rasgadura entre esses limites a fim de que possamos repensar a importância do ideário coletivo, da utopia e do imaginário na construção das cidades na atualidade.

Três recortes dessa imagem maior serão apresentados a seguir, de modo que amálgamas estabelecidas entre os mesmos, ao longo do percurso de suas histórias e por suas descrições, possam ser feitas pelo leitor (dispositivo-atlas), conforme sedimentos existentes em sua memória, criando e recriando narrativas, como aquelas aqui presentes (TREVISAN et al., 2019). São, portanto, novos olhares a formar novas imagens em constante movimento.

Cidades no papel

Marina (MG)

Em 1956, meses antes do concurso de Brasília (setembro de 1956), Oscar Niemeyer (1907-2012) e mais quatro arquitetos (José Lopes da Silva, José de Sousa Reis, Marcos Jaimovich e Nauro Jorge Esteves) assinaram o Memorial Descritivo da Cidade Marina, um núcleo urbano a ser implantado na zona rural de

Arinos, em Minas Gerais, próximo ao sítio da futura capital federal. Concomitantemente, portanto, Niemeyer se vê imerso em dois projetos com origens e práticas díspares: de um lado, um empreendimento privado, com operações tradicionalistas (Marina); do outro, um projeto público, com ações idealizadoras (Brasília) (TAVARES, 2007).

Devido ao contexto em que estava inserida, Marina, a primeira cidade projetada pelo arquiteto, é considerada um “balão de ensaio” (COUTINHO, 2017 apud RIBEIRO; DAMASCENO, 2017) ou ainda, uma espécie de “futuro celeiro” de Brasília (RIBEIRO; DAMASCENO, 2017). A fim de conectar o quadrilátero do Distrito Federal com o restante do país, foram movimentados grandes investimentos para a estruturação de uma nova rede rodoviária, que a interligaria com as demais regiões do país. Por onde passou, esta rede valorizou as terras ao seu redor, atraindo interesses de investidores.

Distante a menos de duzentos quilômetros da futura capital, a implantação estratégica do novo núcleo urbano mineiro, unido à Colônia Agropecuária do Menino, tiraria proveito da valorização das glebas do seu entorno, assim como de seu adensamento. Desse modo, Marina – de caráter especulativo, destinada à capitalização de terras consignadas pelo mercado imobiliário – distancia-se do discurso de transformação social aclamado pelo arquiteto, pautado na solidariedade, visando a uma maior igualdade de classes (NIEMEYER, 1958 apud TAVARES, 2007, p:5). A migração populacional destinada ao Distrito Federal propiciaria um crescente mercado consumidor de provisões agrícolas da região, o qual estimularia o desenvolvimento da cidade nova. Desse modo, ligada à nova capital por rodovia (RIBEIRO; DAMASCENO, 2017), Marina produziria alimentos de cultivo agrícola, abastecendo à demanda local e da nova capital, além de guarnecer os principais centros do país.

O projeto (Figura 02) foi encomendado pelo empresário e idealista Max Hermann (ignoto-ignoto), um carioca de ascendência alemã, que vislumbrava erguer uma cidade em homenagem a sua mulher: Marina Ramona. Planejada para abrigar duzentos mil habitantes, a mesma ocuparia noventa mil hectares da Fazenda Menino, no Vale do Urucuia, localizada na porção Noroeste de Minas Gerais. O empreendimento seria dividido em duas zonas principais: a Colônia Agropecuária do Menino (a zona produtiva rural) e a Cidade Marina (o núcleo urbano).

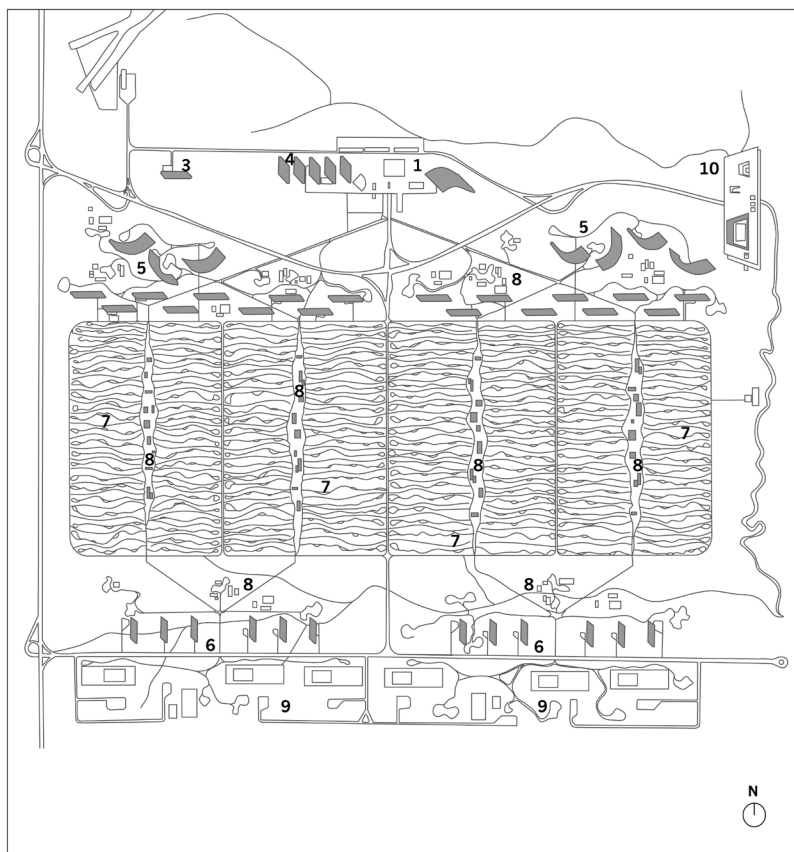


Figura 2

Plano da Cidade Marina. Legenda: 1. Centro Cívico; 2. Aeroporto; 3. Hospital e Centro de Saúde; 4. Escritórios; 5. Cidade Vertical (edifícios de 8 a 10 pavimentos); 6. Cidade Industrial; 7. Cidade Horizontal (residências); 8. Escolas, Mercado, Ginásio, Clube, Creche, Esportes etc.; 9. Zona Industrial; e 10. Centro Esportivo
Fonte: Autores, 2019

A cidade, subvertendo a aridez e o vazio alastrados pelo sertão mineiro, emergiria verdejante, submersa em jardins, parques e áreas com vegetação abundante. Materializaria-se como uma “cidade sustentável”: com o objetivo de aproximar o homem da natureza (NIEMEYER, 1980). As áreas verdes da nova cidade espelhariam o paisagismo do artista Roberto Burle Marx (1909-1994), enquanto sua espacialidade seria articulada a partir de diferentes setores funcionais.

O centro cívico, localizado na porção central do conjunto, seria acessível a todos da cidade ou da colônia, sendo composto por edifícios públicos relacionados à cultura, lazer, serviços, administrativo e trabalho. Haveria uma área vertical, constituída por edifícios de oito a dez pavimentos, e outra horizontal, composta por setores essencialmente residenciais unifamiliares (FON, s/d). Além desses, era previsto uma zona industrial;

o centro de saúde; os componentes das “zonas vicinais” (mercados, escolas, creches, ginásios e clubes); e, por fim, um aeroporto – único elemento do Memorial Descritivo que, de fato, foi construído na região. A venda dos lotes e imóveis seria realizada através da Colonizadora Agrícola e Urbanizadora S/A – companhia fundada em 1956 e comandada pelo empresário Max Hermann (RIBEIRO; DAMASCENO, 2017).

O projeto de Marina, porém, permaneceu no campo das ideias. A sua imaterialização foi renunciada com o fim do mandato de Juscelino Kubitschek, que perdurou de 1956 a 1961. Após a dissolução dos “Anos Dourados”⁴ no país, em 1962, as terras destinadas à cidade (parte de um espólio herdado pelo empresário) foram tomadas como terras devolutas pela antiga autarquia Ruralminas, encarregada pela reforma agrária no estado. A partir dessa ação, a área foi ocupada rapidamente: cravando o início de uma luta demorada entre o estado (comprometido em regularizar as terras) e os posseiros (que invadiram a região) (RIBEIRO, 2017). Estabeleceu-se, assim, o processo de arquivamento do plano de Marina.

São Bento da Lagoa (RJ)

O sítio que conserva a Restinga de Maricá se encontra entre a lagoa e o mar, a aproximadamente 30 quilômetros da cidade do Rio de Janeiro – contíguo ao centro da Região Metropolitana. Essa faixa do litoral fluminense, na década de 1940, foi adquirida pela Companhia Vidreira do Brasil (COVIBRA), administrada por Lúcio Thomé Feteira (1902-2000).⁵ A comunidade de pescadores que antes ocupava a região foi removida, passando a residir na beira do canal de São Bento, conformado pela união da lagoa Brava com a lagoa de Maricá (MELLO; VOGEL, 2004).

Em meados de 1970, o empresário Feteira foi ao encontro do urbanista Lucio Costa (1902-1998) determinado a realizar uma “cidade”⁶ com que sempre sonhara, publicamente denominada como “Cidade de São Bento da Lagoa”. Anos antes, em 1969, o arquiteto e urbanista havia elaborado o plano para a Barra da Tijuca⁷, e para este caso seria propor algo equivalente, espelhando-se a Barra da Tijuca no sentido oposto da Baía da Guanabara, na Restinga de Maricá (COSTA, 2008). Maria Elisa Costa (1934-), filha de Lucio, era sócia do economista Eduardo Sobral no escritório C&S Planejamento Urbano Ltda., onde seu pai assinou como consultor e signatário do projeto o contrato com Feteira (COSTA, 2008).

⁴ Fase permeada por um discurso capitalista e desenvolvimentista, ancorado no Plano de Metas do presidente, assim como na própria construção de Brasília. A política de industrialização e de desenvolvimento econômico, instaurada no país, alavancou o seu parque industrial, atraindo grandes investimentos estrangeiros. Porém, o governo gerou altíssimas crises inflacionárias, um grande déficit público e a consequente dissipação das contas externas.

⁵ A COVIBRA, nesta fase, extraiu da região a areia monazítica para exportação, da qual era retirado o elemento radioativo Tório. A substância era catalisadora de reações químicas industriais, usada como combustível em certas usinas nucleares.

⁶ Segundo Maria Elisa Costa, em uma entrevista concedida a Ricardo Trevisan em 2008, denominar o projeto de “cidade” foi apenas nome de batismo afetivo.

⁷ Em 1969, o arquiteto Lucio Costa é convidado a preparar um Plano Piloto para a urbanização da baixada compreendida entre Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá. O projeto objetivou a formação de um novo núcleo metropolitano que conectaria as regiões norte-sul da cidade e leste-oeste do estado. Além deste polo central, propôs-se a geração de mais dois polos contíguos, um na própria Barra e outro em Sernambetiba, ao lado do Recreio (REVIS-TA MÓDULO, 1975).

O anteprojeto (Figura 03), realizado por Maria Elisa Costa em 1974-1975, sob consultoria de Lucio Costa, não consistia propriamente em uma cidade, mas como ela própria afirma em um bairro de classe média alta (COSTA, 2008) próximo à Niterói, que se estenderia por cerca de novecentos hectares,⁸ para abrigar aproximadamente noventa mil habitantes (REVISTA MÓDULO, 1975). Vale ressaltar que, nesse período, o município de Maricá já possuía cerca de vinte mil moradores.

⁸ A área destinada a “cidade” abrangia a borda sul da lagoa de Maricá, limitada a oeste pelo canal de São Bento, e a leste pela Ponta do Fundão.



Figura 3
Anteprojeto realizado por Maria Elisa Costa para São Bento da Lagoa
Fonte: Autores, 2019

A viabilização da futura cidade teria início com a criação de um núcleo residencial para lazer e veraneio em um ponto estratégico: a restinga. A área, com vistas para o mar e lagoa, é muito privilegiada e promissora. Além de instaurar um mercado com potencial de crescimento, a implantação do empreendimento tinha vantagens quanto à sua localização (devido a sua proximidade à capital fluminense) e às condições viárias favoráveis (a construção em andamento da ponte Rio-Niterói,⁹ as rodovias Niterói-Rio das Ostras,

⁹ A ponte Rio-Niterói, oficialmente Ponte Presidente Costa e Silva, foi construída entre 1968 e 1974, durante a Ditadura Militar.

¹⁰ Nas unidades de habitação, sobre pilotis, os edifícios mais altos estariam distribuídos em grupos de seis, amplamente espaçados. Os médios, longos arqueados – com comprimento de cento e cinquenta metros – seriam alternados com os edifícios baixos, ao longo da orla (REVISTA MÓDULO, 1975).

Amaral Peixoto e BR-101) (REVISTA MÓDULO, 1975). O plano, inserido nessa várzea, incorporaria edifícios de múltiplos gabaritos (variando entre um, dois, seis, doze e vinte e dois pavimentos),¹⁰ que se distribuiriam ao longo do terreno – de modo a garantir vista para o mar, além de permitir variação da massa volumétrica na paisagem (REVISTA MÓDULO, 1975).

O sistema viário da cidade – desprovido de esquinas, opondo-se à malha ortogonal – presaria pela livre circulação de veículos e pedestres, estruturando-se em uma malha que mesclaria “harmoniosamente” a sucessão de volumes abertos (áreas verdes) e fechados (edificações). Incluiria três ligações principais entre a via de acesso ao norte (Rodovia Amaral Peixoto) e as duas principais vias arteriais da cidade. O encontro dessas três linhas sinalizaria o centro urbano, onde também estaria localizada a rodoviária aos moldes de Brasília, com acessos por patamares: subterrâneo e térreo (REVISTA MÓDULO, 1975).

Contudo, à época, a comunidade de pescadores Zacarias, com apoio de instituições ambientalistas e pesquisadores universitários, resistiu à implantação da Cidade de São Bento da Lagoa. Para eles, além de impactar ambientalmente a região, tal empreendimento vultoso impossibilitaria a pesca artesanal. Somente uma década depois, a partir dos processos de reabertura política, foi quando este movimento contrário obteve resultados mais expressivos e palpáveis. O governador Leonel Brizola, no mesmo ano em que assumiu o seu mandato (1983-1987), criou a Área de Proteção Ambiental (APA) de Maricá – a qual proíbe o loteamento de terras destinadas à construção ou edificação urbanas nessa região. Assim, São Bento da Lagoa nunca saiu do papel.

Cidade do Tietê (SP)

Em meados de 1978-1979, o engenheiro, empresário e político, então governador do estado de São Paulo, Paulo Salim Maluf resgatou a lógica de transferência da capital para o interior e transfigurou-a como um de seus principais objetivos. Comprometido com a concretização de seu novo projeto, Paulo Maluf estabeleceu a Comissão de Estudos e Localização da Nova Capital (CELCAP). A partir da CELCAP, houve a seleção de seis áreas distintas, dentre as quais, caberia ao governo escolher uma para ser instalada a nova capital. Direcionado a esse fim, também foi criado o Conselho de Mudança da Capital, presidido por Lucas Nogueira Garcez (TREVISAN; FICHER; MATTOS, 2017).

A base da cidade estaria concentrada em um núcleo de duas a cinco mil habitações, além dos edifícios destinados à Assembleia Legislativa, ao Palácio do Governo e à Justiça (MALUF, 2016). Isso proporcionaria um fluxo de pessoas para o interior, com novas oportunidades de trabalho e de moradia, fazendo com que o grande centro urbano de São Paulo fosse desobstruído. A transferência da capital, porém, foi vetada (por um voto) pela Câmara Legislativa do Estado de São Paulo, mais por questões políticas do que econômicas, reduzindo o potencial do projeto a uma esfera abstrata, impregnada nos papéis.

Um ano após o arquivamento do plano, um projeto do renomado arquiteto e professor Paulo Mendes da Rocha (1928-),¹¹ com a colaboração de Pedro Paulo de Mello Saraiva, Alberto Rubens Botti e Giancarlo Gasperini, coincide com a discussão de uma nova capital paulista (TREVISAN; FICHER; MATTOS, 2017). Às margens do Rio Tietê, localizada em uma área também a oeste do estado, com um zoneamento semelhante àquele idealizado no governo de Paulo Maluf,¹² o possível projeto para uma nova capital paulista visava ressignificar a calha do rio Tietê assim como a sua articulação com a economia, os sistemas de transporte e a ocupação humana.

A Cidade Porto Fluvial do Tietê (Figura 04), mais conhecida como Cidade do Tietê, seria implantada entre Lins e Novo Horizonte, em um local totalmente plano, circundado por uma laguna. A proposta tinha como primazia a releitura da geografia preexistente, situada às margens do Tietê. O arquiteto pensou em implantar uma cidade portuária a fim de aproveitar o sistema de navegação já construído e estimular sua utilização, que era impossibilitada devido à ausência de funções e infraestruturas subjacentes à área navegável que a amparassem. A cidade, além de viabilizar a navegação, conectaria as duas ferrovias (à noroeste e à sudeste) e a rodovia SP-320.

Por fim, a calha do Tietê – que nasce na Serra do Mar e flui para o interior do continente – renunciaria a possibilidade de interligação da América por outras vias, mesmo que artificiais. Paulo Mendes da Rocha aspirava pela ligação da Bacia Amazônica à Bacia do Prata através de uma via interna continental navegável. A integração do continente latino-americano (perpassando o Brasil, a Argentina, o Paraguai, a Bolívia e o Uruguai), romperia com a separação convencional da América e impulsioneira as economias iminentes das regiões, através da navegação fluvial (VILLAC, 2012).

¹¹ Paulo Maluf conhecia e acompanhava os projetos de Paulo Mendes da Rocha, de quem é grande admirador, conforme foi exposto em entrevista concedida a Ricardo Trevisan, em 2016.

¹² Inclusive, o caráter universitário do projeto seria mantido, porém, o convênio com o *Massachusetts Institute of Technology* (MIT) seria substituído por um centro de estudos hidráulicos da USP, como consta no plano da cidade.

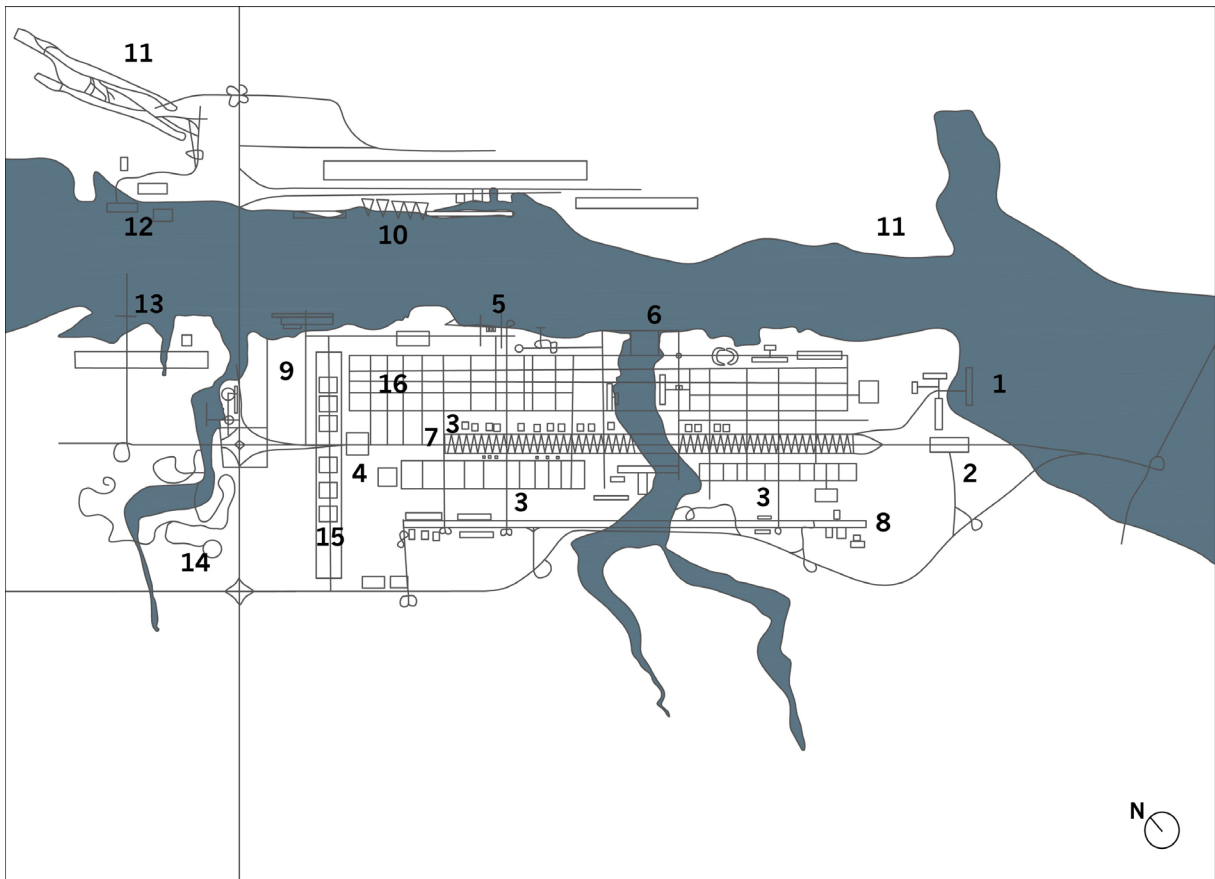


Figura 4
Cidade do Tietê em planta esquemática. Legenda: 1. USP- Instituto de Hidráulica Aplicada; 2. Estação Rodoviária SP-333; 3. Escolas médio especializadas; 4. Estação rodoferroviária – Porto; 5. Centro esportivo e náutico popular; 6. Cais da cidade, Praça, Parque central - Hotéis, Teatros, Espetáculos; 7. Comércio central, Edifícios administrativos; 8. Apoio - Serviços de manutenção; 9. Hospital regional; 10. Indústrias, Estaleiros, Portos de cargas - Silos e armazéns; 11. Aeroporto; 12. Base naval; 13. Zona militar; 14. Jardim Botânico; 15. Abastecimento e indústria local; 16. Habitação.
Fonte: Autores, 2019

Pela geomorfologia pré-existente, o arquiteto traçou um eixo imponente que entrecruzaria o sítio com blocos elevados sobre pilotis, separados por vastos espaços verdes, conectados a plataformas e esplanadas extensas (TREVISAN et al., 2019). A cidade, ao articular suas diversas funções, corporificaria uma dualidade: em um extremo, encontrar-se-ia a parte da cidade destinada a suprir demandas mais técnicas e específicas como o aeroporto, o porto de carga, armazéns, indústrias, estaleiros e combustíveis. Na outra extremidade seriam encontrados os seus atributos civis e domésticos: incluindo o porto, a estação ferroviária, a estação rodoviária, a área de comércio atacadista regional, o hospital regional, o centro de compras, o centro de estudos hidráulicos da USP, as habitações e o comércio local. A região também abrigaria núcleos de recreação, esporte, diversão e cultura, além de um espaço institucional e administrativo (ARTIGAS, 2000; KOGAN, 2009; PISANI, 2013). Infelizmente, a cidade portuária, ou a nova capital, não

foi construída. O projeto foi realizado num período de declínio tardio da ditadura militar. O arquiteto insistiu em noções de industrialização, crescimento econômico e desenvolvimento social como forma de transpor as barreiras impostas pela política nacionalista e totalitária até então. Seu projeto foi fadado a não sair do papel, talvez, devido a uma logística e análise extremamente racionais e técnicas, que demandariam um custo muito elevado. Além disso, Paulo Mendes da Rocha estava convicto de que a implantação correta da cidade (e conseqüentemente, de sua população) levaria à evolução social e à transformação política, lógica que não se adequava aos princípios do governo à época.

Considerações finais: O papel das cidades novas

Ao analisarmos a história traçada pelas três cidades novas de/no papel: Marina, São Bento da Lagoa e Cidade do Tietê, e aplicarmos o dispositivo-atlas como método de interpretação (TREVISAN, 2019), podemos agrupá-las, aproximá-las, narrá-las a partir de alguns pontos em comum. “Pensar” e “fazer” por atlas possibilita-nos, neste instante, tecer entendimentos e destacar elementos até então obscurecidos em suas biografias.

De início, nota-se fortes indícios de que a força-motriz mais importante para idealização de cada uma, possivelmente, tenha sido a oportunidade lucrativa. Supõe-se que essa tríade de cidades novas traria um retorno econômico expressivo à parte daqueles que estiveram envolvidos em suas concepções (os empreendedores). Os projetos urbanísticos estudados podem ser vistos por essa perspectiva: Marina, um empreendimento privado com fins especulativos – aproveitando-se do mercado consumidor a se instalar na nova capital; São Bento da Lagoa, também de origem privada e finalidade especulativa, projetada como um grande “bairro balneário” em local privilegiado, destinado à classe alta; e, por fim, a Cidade do Tietê que mesmo sendo, supostamente, de caráter público, a sua idealização inicial teria sido do então governador Paulo Maluf, político alvo à época de especulações de posse terras em áreas da futura capital.

Dentro desse raciocínio, e outro ponto a ressaltar, percebe-se que nos respectivos planos propostos pelos arquitetos, inexistente uma abordagem ecológica ou antropológica mais profunda, inexistente uma preocupação com o local, o presente – antítese ao projeto mimético da *Ciudad Abierta* de Ritoque. Desse modo, pode-se entender que, em sua narrativa original, a preocupação

¹³ No caso da Cidade do Tietê, o sítio foi protagonista, mas não o ecossistema propriamente dito.

ambiental com o ecossistema e com a população pré-existentes foi algo marginalizado e/ou silenciado.¹³

Os arquitetos mencionados (Oscar Niemeyer, Maria Elisa Costa, Lucio Costa e Paulo Mendes da Rocha), à primeira vista, buscaram privar as cidades de seus aparentes problemas (dobras), respaldados sob uma ótica racional, tecnicista, distanciada da realidade. Com isso, a partir da demanda programática de cada uma, os arquitetos almejavam criar uma nova realidade – uma nova cidade –, de forma a ter controle e domínio sobre ela mediante regras formais e espaciais coerentes, sejam estas atreladas a teorias socialistas, modernistas ou pós-modernistas. Deixaram, portanto, escapar sobrevivências, fragmentos, particularidades e valores inerentes ao contexto social presentes em cada sítio.

Evidentemente, o sonho e a utopia voltados para um bem-comum estão presentes, especialmente, no projeto de Marina e na Cidade do Tietê: Niemeyer com sua cidade sustentável e verde, que visava a aproximar o homem da natureza; e Paulo Mendes da Rocha, em seu discurso de união e desenvolvimento conjunto da América Latina. Porém, isso se deu de forma periférica, pois o discurso que permeava as aspirações de todos os projetos desalinava-se das práticas implícitas e subjacentes aos mesmos. Em nenhum dos processos de aprovação dessas cidades, porém, o contraste entre o fator econômico e humano ficou tão claro quanto no caso de São Bento da Lagoa. Essa oposição foi gerada devido à prevalência de interesses especulativos no plano urbanístico para a região, em detrimento dos valores tradicionais e artesanais incorporados à comunidade pesqueira que a habitava.

Essas cidades, lugares sem lugar, delimitam os já explicitados espaços lisos. São fechadas sobre si mesmas, herméticas, e, que ao mesmo tempo, são abertas – entregues à infinitude do imaginário. Portanto, o papel dessas cidades, assim como a chilena Cidade Aberta, mantém-se incompleto e inesgotável. Aberto a interferências coletivas e desprovido de caminhos pré-definidos: livre para ser traçado por outras travessias, tingido por novas narrativas e rasgado a partir de recém-descobertas sobrevivências. Lugares e não-lugares aqui expostos a fim de refletirmos melhor sobre o que foram tais projetos. Especulações lançadas para ampliar o entendimento sobre cidades imaginadas, projetadas, porém não construídas. Cidades de papel que ampliam o arcabouço de repertório urbanístico-arquitetônico, como conjuntamente permitem olhar e atribuir vida (dobras) para tais objetos inanimados.

Referências

- AMORIM, S. "A Cidade Aberta: Laboratório experimental de Ritoque". *InComunidade*, ano 2, Edição 17, nov. 2013. Disponível em: <http://www.incomunidade.com/v17/art25.php?art=385>
- ARTIGAS, R. (org.). *Paulo Mendes da Rocha*. São Paulo: Cosac & Naify, 2000.
- BACHELARD, G. *A poética do espaço*. Rio de Janeiro: Eldorado, 1972.
- COSTA, M. E. *Entrevista com Maria Elisa Costa*. [Entrevistador] Ricardo Trevisan, 2008.
- DELEUZE, G. *A dobra: Leibniz e o Barroco*. Campinas: Papyrus, 1991.
- DELEUZE, G. *Foucault*. São Paulo: Editora Brasiliense, 2005.
- DELEUZE, G; GATTARI, F. *Mil platôs. Capitalismo e esquizofrenia*. São Paulo: Editora 34, 1997.
- DIDI-HUBERMAN, G. *Atlas, como llevar el mundo a cuestras?* Madrid: Museu Reina Sofia, 2010. Folheto distribuído na exposição Atlas.
- DIDI-HUBERMAN, G. *Atlas ou a Gaia ciência inquieta: o olho da história, 3*. (Tradução: Renata Correio Botelho e Rui Pires Cabral). Lisboa: KKYM/EAUM, 2013.
- DIDI-HUBERMAN, G. *Diante do tempo: história da arte e anacronismos das imagens*. (Tradução de Vera Casa Nova e Márcia Arbex). Belo Horizonte: Editora UFMG, 2015.
- DOSTOIÉVSKI, F. M. *Os irmãos Karamázov*. São Paulo: 34, 2012.
- FUNDAÇÃO OSCAR NIEMEYER (FON). *Cidade de Marina na Colônia Agrícola do Menino*. s/d. Disponível em: <http://www.niemeyer.org.br/obra/pro071>. Acesso em: 10 abril 2018.
- GAGNEBIN, J. *História e narração em Walter Benjamin*. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- KOGAN, G. *Cidade do Tietê: Paulo Mendes da Rocha*. 2009. Disponível em: <http://cosmopista.com/2009/01/10/cidade-do-tiete-paulo-mendes-da-rocha/>. Acesso em: 13 agosto 2017.
- MALUF, P. S. *Entrevista com Paulo Salim Maluf*. [entrevistador] Ricardo Trevisan, 03 maio 2016.
- MELLO, M. A.; VOGEL, A. *Gente das Areias. História, Meio Ambiente e Sociedade no Litoral Brasileiro*. Maricá - RJ 1975 - 1995. [S.l.: s.n.], 2004.
- NIEMEYER, O. Uma Cidade para o Amanhã. *Revista Módulo*, Rio de Janeiro, n. 56, set. 1980.
- PISANI, D. *Paulo Mendes da Rocha: Obra completa*. São Paulo: Gustavo Gili, 2013.
- REVISTA MÓDULO. *Cidade de São Bento da Lagoa: projeto de urbanização da Restinga de Maricá*. Rio de Janeiro, n. 40, set. 1975, p. 64-71.
- RIBEIRO, L.; DAMASCENO, R. *Como seria Marina, a única cidade projetada por Oscar Niemeyer no Brasil*. 2017. Disponível em: <https://www.em.com.br/app/noticia/especiais/cidademarina/2017/09/01/cidade-marina,897087/saiba-como-seria-a-unica-cidade-projetada-por-niemeyer-no-brasil.shtml>. Acesso em: 19 abril 2018.

RIBEIRO, L. *Marina, o sonho de Niemeyer no sertão mineiro que a ditadura abafou*. 2017. Disponível em: <https://www.em.com.br/app/noticia/especiais/cidademarina/2017/09/01/cidade-marina,897091/marina-o-sonho-de-niemeyer-no-sertao-mineiro-que-a-ditadura-abafou.shtml>. Acesso em: 19 abril 2018.

TAVARES, J. *Brasília [As] simetrias entre Lúcio Costa e Oscar Niemeyer*. Revista RISCO: Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo. EESC- USP: 2007.

TREVISAN, R. *Cidades Novas*. Brasília: EdUNB, 2020.

TREVISAN, R. "Atlas, uma aposta e o dispositivo-atlas". *VIRUS*, São Carlos, n. 19, 2019. [online]. Disponível em: <http://www.nomads.usp.br/virus/_virus19/?sec=4&item=7&lang=pt>. Acesso em: 13 dez. 2019.

TREVISAN, R. Pensar por atlas. In: JACQUES, P. B.; PEREIRA, M. da S. (org.). *Nebulosas do Pensamento Urbanístico: tomo I - modos de pensar*. Salvador: EDUFBA, 2018; p.46-69.

TREVISAN, R et al. Fazer por atlas. In: JACQUES, P. B.; PEREIRA, M. da S. (org.). *Nebulosas do Pensamento Urbanístico: tomo II - modos de fazer*. Salvador: EDUFBA, 2019.

TREVISAN, R; FICHER, S; MATTOS, F. M. de. Brasil: um século, cinco cidades novas administrativas. In: *ANAIS do XVII Enanpur*, São Paulo, maio de 2017.

VILLAC, M. I. *Paulo Mendes da Rocha: América, Cidade e Natureza*. São Paulo: Estação Liberdade, 2012.

