

Caraíba e Serra do Navio: a construção da cidade brasileira*

*Luis Espallargas***

*Caraíba and Serra do Navio:
the construction of the brazilian city*

RESUMO: Na América, como no paraíso, tudo deve ser autêntico para testemunhar e garantir tanta graça e para marcar festejada diferença e pureza. À cidade americana não corresponde o convencional e adaptado porque ela deve estar composta dessa natureza abundante e dessa geografia aprazível. No entanto, a expectativa de capturar essa índole se vê conspurcada na cópia das cidades, em que modelos proliferam e dominam, em que a identidade, o reconhecimento e o sentido pouco acrescentam. Desvendar esse rosto peculiar é um brutal esforço intelectual, um conjunto de tentativas desiguais que expõem, visitadas depois, explicações conflitantes com o argumento de suas defesas e críticas: o que é mais realista ou regional, mais calcado na observância da tradição e da cultura, revela maior artificialidade ou instabilidade enquanto que a alternativa moderna e internacional que a desconfiança acusa de estrangeira, apresenta conseqüência e vigor insuspeitos. Talvez porque o popular e espontâneo sucumbam às intenções eruditas e também porque a universalidade seja sempre independente, pertinente e nova..

Palavras-chave: cidade brasileira, Caraíba, Serra do Navio.

ABSTRACT: In the American continent, as it happens in paradise, everything has to be authentic in order to testify and guarantee its grace, and mark this celebrated difference and pureness. The American city cannot be related to what is trivial and adapted, since the city must be composed of this copious nature and delightful geography. However, the expectation of capturing such character

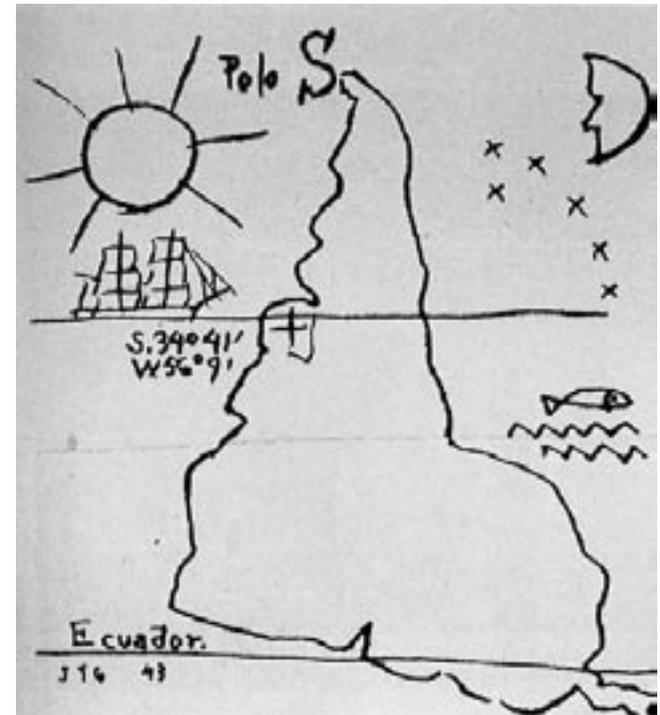
* Este artigo foi apresentado no V colóquio: Arquitetura e Cidade, promovido pelo Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Arquitetura e Urbanismo da USJT, que integrou a programação do XV Simpósio Multidisciplinar da USJT: Ensino, Pesquisa, Extensão, realizado em São Paulo, em setembro de 2009.

** Arquiteto pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (1977) e doutor em Arquitetura pela Universidade de São Paulo (2004). Professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Escola de Engenharia de São Carlos (SAP-EESC-USP) desde 2007, e professor da Universidade São Judas Tadeu desde 2009.

is depraved by the extensive copy of cities, where models proliferate and dominate, and where identity, recognition and sense are not able to contribute. Behind the revelation of this particular figure hides a massive intellectual effort with unequal attempts revealing, when the results are revisited in the future, explanations detached from the prior argument of its defenders and critics: in one hand, the realist or regional, attached to the tradition and culture, which is more artificial and unstable; in the other hand, the modern and international alternative, accused of foreignness by the dubious people, reveals unsuspected consequences and vigour. This is due perhaps because the popular and spontaneous end up succumbing to the erudite intentions, and also because the universal is always independent, pertinent and new.

Keywords: Brazilian city, Caraíba, Serra do Navio

Figura 1 - Joaquín Torres García,
América invertida, 1943.



América

Tantos anos depois, ainda faz parte da imaginação intelectual brasileira, está ainda por se resolver, a configuração precisa e consensual que não apenas expresse alguma figura convencional, mas apresente a forma da irrecusável e autêntica cidade americana, do assentamento autóctone e irretocável, determinado pela interpretação isenta – inspirada - da geografia e cultura. Tal compromisso comprovaria autodeterminação, independência interpretativa e conseqüente atenção regionalista pela autonomia decisiva sobre modelos e teorias urbanas. Assim, aplacar-se-ia o mal-estar provocado pela xenofobia atizada por reiteradas adaptações de experiências e modelos estrangeiros em território exaltado pela paisagem ímpar e exuberante: “bonito por natureza”. Vale registrar que a ininterrupta exigência feita à arquitetura moderna, sempre coagida a revelar traço - jeito - nativo, não se ocupa com censurar modelos para a construção das cidades.

Mas se a história e as circunstâncias não são as mais amáveis, são, certamente, indicativas quando considerados os relatos feitos e a iconografia do descobrimento do Novo Mundo: a primeira construção reproduz um rito, estabelece o plano do altar e ergue a cruz: afirmação, confirmação e imposição estrangeiras.

Se a cidade perfeita é quimérica, nem por isso se deixa de imaginá-la, persegui-la, nem por isso ela perde ímpeto profético. Em seu relato, Cristovão Colombo (c1451-1506) está convencido de ter encontrado o “Paraíso Terreal”, ou o lugar que já existe antes da descoberta, como previsão, invenção ou escritura. O Éden, o paraíso terrestre, há muito elaborado para aplacar culpa ou remorso e explicar a persistente sensação de decadência na base da civilização européia. O mesmo sonho, premonição segundo alguns, passa a ser ingrediente – condição primordial – que pressiona o construtor do território americano a conceber o lugar *sui generis* do porvir, já que tem oportunidade de superar vícios e incompletudes da cidade e já que não constrói em qualquer lugar, mas no paraíso. Um Brasil entendido segundo a versão do Novo Mundo já existe, inclusive, já está demarcado pelo meridiano do Tratado de Tordesilhas de 1494, sem ter sido oficialmente descoberto¹, acordo que antecipa limites e obrigações. Tanto tempo depois, para desespero do pensamento nacional e independente, ainda é possível encontrar esses vestígios e relacionar a interpretação espontânea, agradecida e coletiva do “país tropical abençoado por Deus”² com a descrição que se faz no Gênesis sobre um lugar “de temperatura sempre amena, numa primavera eterna”. O culto continua comprometido com a natureza edênica de riquezas e encantos, ainda prisioneiro da sedução exercida por essa ideologia do “país-paraíso” indicada por Chauí. Resta perguntar sobre quanto disso tudo pode ser apropriado e funcional para encontrar as razões que importam aos americanos ou se, contrariamente, essa visão – acabada e estrangeira – apenas disfarça a dependência para confirmá-la, com seduzir e desviar a atenção. E quanto de suas maravilhas presta-se para desculpar e esconder incivilidade sob o manto da hipócrita e providencial cordialidade nativa unida à bonança natural para acobertar e perpetuar injustiças sociais. Quanto mais a América se inspira nesse ideal, dessa profecia, num esforço que simula sua natureza e independência, mais parece encenar um roteiro preestabelecido.

Torna-se irônico que a exigência de autonomia americana, ao assumir a condição tropical e paradisíaca, coincida com a idéia preexistente da “Aetas Novae”, da nova era, inaugurada pela purgação, pela remissão, pelo reencontro com o paraíso, com a derradeira oportunidade. No caso que não promova o novo lugar para seus habitantes, a lição do novo continente promove, pelo menos, a salvação do ocidente. O que acontece por aqui está previsto, já é benefício dos colonizadores, constructo mental anterior e expectativa que acalentam e animam as providências de sua descoberta.

¹ CHAUI, Marilena. O mito fundador do Brasil, in *Caderno Mais*, Jornal Folha de São Paulo, domingo, 26 de março de 2000, pp. 4-11.

² BEN JOR, Jorge (compositor). *País tropical*, 1969.

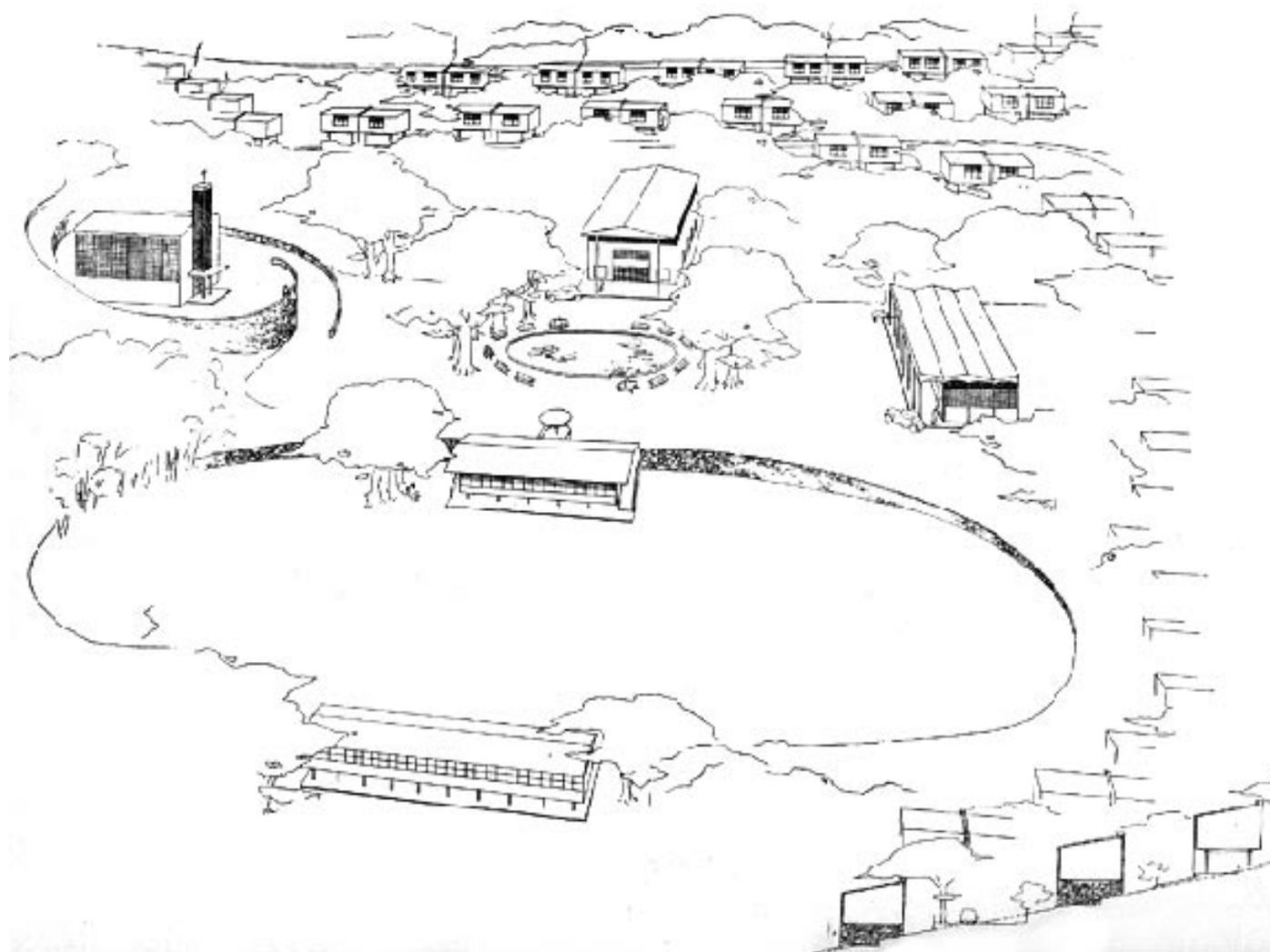


Figura II - Lúcio Costa, proposta para o concurso da Vila operária de Montevade, Minas Gerais.

Todas essas exigências parecem acalentar o mito de Utopia de Thomas Morus (1478-1535) que no plano prático – com corolário arquitetônico³ - retorna, corresponde à discussão da forma da cidade-ideal.

3

ROWE, Colin e KOETTER, Fred. Ciudad Collage. Barcelona: Gustavo Gili, 1981, p. 19.

A cidade brasileira

Ao relacionar cultura e geografia com a forma física que estrutura, ordena e organiza a vida social faz-se necessário encontrar essa oportuna e original relação entre a cidade, sociedade e natureza: a invenção. O singelo croqui do globo terrestre de ponta-cabeça é a metáfora do pintor Joaquín Torres-Garcia (1874-1949) sobre a necessária inversão da irrefletida e recalçada figuração – cartografia oficial - e da conveniência de uma América reformada – revirada - imprevista e elevada por cima da linha do Equador agora inferiorizada e sob a cabeça do sul-americano que dê as costas para o hemisfério norte e descubra um sugestivo ponto de vista para nova e libertada memória do território, com poente à direita.

Há quem defenda que com a Brasília de Lúcio Costa (1902-1998) dirimem-se dúvidas e titubeios para alcançar síntese do urbanismo brasileiro. Hipótese lisonjeira para exigentes nacionalistas, mas improvável, dado o caráter excepcional, representativo e único da capital⁴ que não se aplica ao caso de cidades comuns se for lembrada a incidência dos conceitos que envolvem sua concepção: eixo monumental, superquadra pública, unidade de vizinhança, estrutura expressa de vias arteriais, cinturão verde, etc. Outro argumento pertinente pode fazer referência ao paralelismo com experiências de estruturas formais organizadas como unidades de vizinhança e como superquadras levadas a cabo na reconstrução de diversas cidades, ou cidades-novas, em países europeus e nos Estados Unidos. Em todo caso, é na Vila Operária de Monlevade, vizinha de Sabará, no concurso de 1934 promovido pela Siderúrgica Belgo-Mineira que se torna mais provável fazer uma aproximação com a hipotética cidade-ideal brasileira imaginada por Costa. Apesar das dimensões modestas da Vila, o projeto divide, separa e diferencia seu geométrico, disperso e desconsolidado centro, com escassas atividades e usos coletivos, daquele setor com tipos dedicados à moradia: o da vida doméstica. Mesmo improvável nessas escalas, o assentamento reproduz a oposição convencional de uma cidade, mas o faz de uma maneira peculiar. Explicitada na perspectiva da oposição entre centro e periferia, o observador depara-se com uma urbanidade dispersa – com o mínimo de urbanidade - em que parece prevalecer a espontaneidade natural sobre a estrutura cruciforme do espaço humano e artificial, característico das concentrações ocidentais e do urbanismo acadêmico do século XIX. Não há indicação de ruas nos desenhos e a praça central – a clareira - é insinuada pela marcação tênue e irregular

4

O próprio autor de Brasília, Lúcio Costa duvida que sua cidade possa servir de exemplo para a cidade comum brasileira, já que as exigências próprias da capital tornam seu desenho exclusivo e de improvável reprodução.

típica da separação entre o mato e áreas de terra batida. Há de se prestar muita atenção ao desenho para intuir por aonde vão suas ruas, ou melhor, ainda, os caminhos e as veredas, segundo algumas linhas do desenho perdidas e interrompidas nas copas da floresta. Talvez não se conheça a implantação dessa vila por causa da indefinição de seu viário. Já foi apontado que o ideal da cidade brasileira de Lúcio Costa parece apegar-se à informalidade de pequenas aldeias, com a autenticidade própria dos lugares desambiciosos e construídos sem plano, ao acaso. Tal coincidência pode ser explicada pelo cuidado de quem imita assentamentos arcaicos, pouco atualizados por arquitetura modernista, para capturar sua substância cultural mais arraigada, vital e popular, ou pela imediata negação dos elementos de desenho que convencionam a noção de urbanidade mais completa e difundida e, portanto, identificada como estrangeira.

Há motivos para acreditar que outra das tentativas que mais se aproximam da hipotética cidade americana corresponda ao projeto *Broadacre City – The Living City*, desenvolvido entre 1933 e 1958, por Frank Lloyd Wright (1867-1959). Não por aquilo que nela haja de acertado ou equivocado, mas por aquilo que parece evitar ou descartar, pelo que aparenta ser sua exigência principal: desviar-se de todo modelo conhecido, para justificar a pertinência americana segundo o estatuto do novo e do incomparável. Uma urbanização remota, hipodâmica, mas rarefeita, sem centro e propositalmente periférica, para além de suburbana, praticamente rural, americanizada por pregar para o homem-tipo norte-americano o estilo de vida do habitante pioneiro mais afastado, instintivo e auto-suficiente. Como experimentado por Costa, também nessa proposta, Wright parece desistir da obrigação de conceber urbanidade, estabelecer ponto de encontro ou interferência pública, acabar por citar valores europeus que já impregnam a cidade norte-americana. Critica a urbanidade tradicional pelo estilo de vida que implica e apela para o homem solitário das pradarias, tão sólido, completo e isolado que parece ainda não estar abduzido por essa cultura infiltrada. Reconhece a hipótese de autenticidade do homem americano descrita por Henry David Thoreau (1817-1862) no anti-urbano livro *Walden* como último refúgio dos temas essenciais da vida americana e, coerente, de 1937 em diante, leva alunos para estudar no Taliesin West, no deserto do Arizona. Wright não está enganado, já que sua oposição ao europeu antecipa os espontâneos, descomunais e exilados subúrbios americanos viabilizados e perpassados por vias expressas entulhadas de veículos que expandem o território e facilitam a mobilidade e o isolamento de famílias afeiçoadas a grandes jardins e quintais.

Esse mesmo tema, tão recorrente no discurso e nas entrevistas com Paulo Mendes da Rocha, é tratado de maneira diversa pelo arquiteto que dispõe raciocínio e croquis para explicar e dar forma ao que chama de cidades oportunas as quais, segundo seu argumento, independem da escolha de modelos

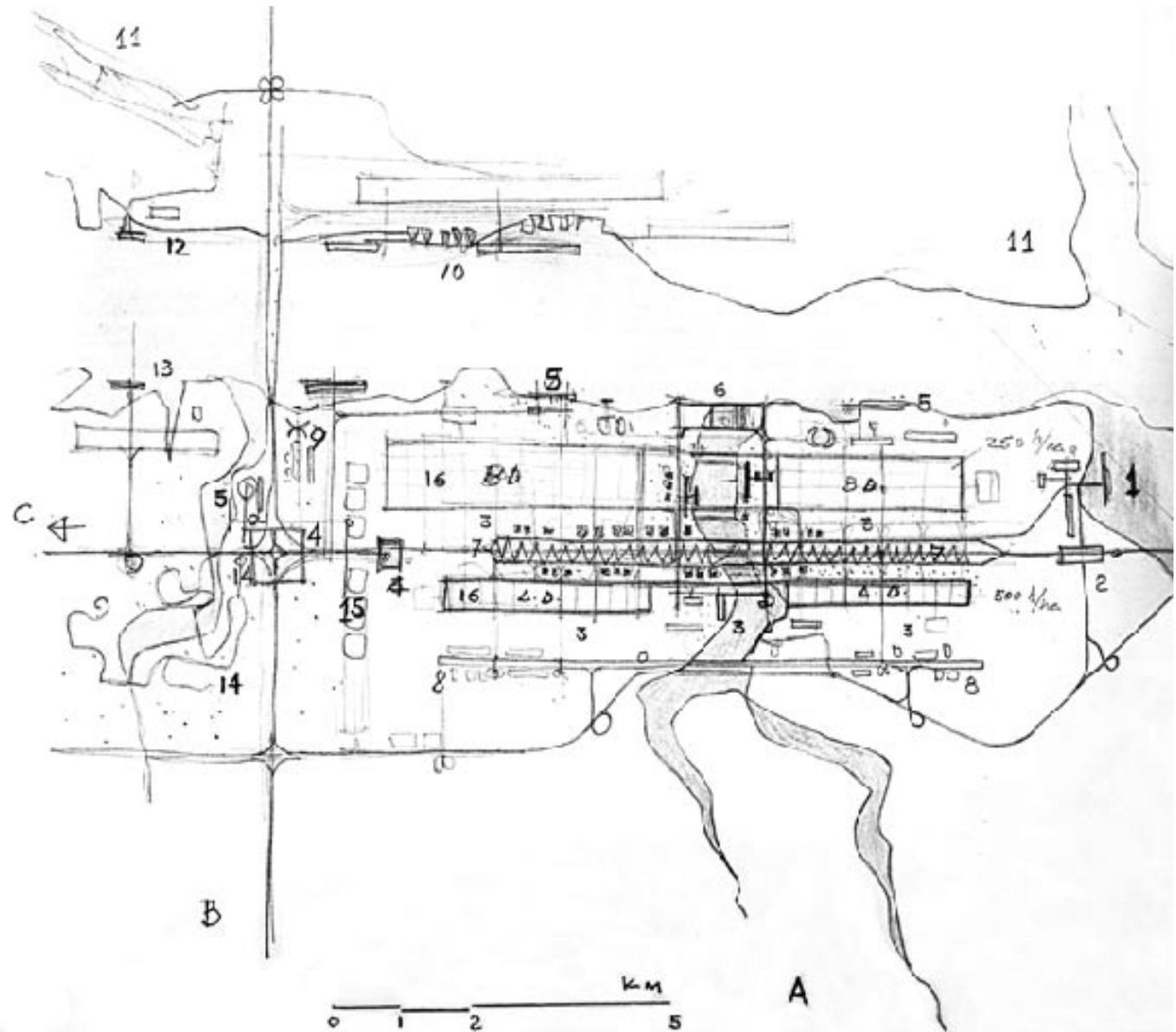


Figura III - Paulo Mendes da Rocha, implantação da Cidade do Tietê, São Paulo.

européus disponíveis e consagrados, pois devem ser concebidas pelo escrutínio visual das condições gerais da geografia e do território, pelo sentido e pelas indicações que ajudam a confirmar e ordenar assentamentos humanos. A possibilidade de reconstruir o território, o novo território da América. A Cidade do Tietê, de São Paulo, em 1980, a Baía de Vitória do Espírito Santo, em 1993, e a Baía de Montevideu do Uruguai, em 1998, constituem suas experiências urbanísticas destacadas⁵. Projetos diferentes, com identidade própria e determinada pela inteligência que reconhece as oportunidades veladas e dispersas, para concatenar e configurar o conjunto, a um só tempo, subjetivo e universal. Resultado de decisão individual reconhecida e apreciada por todos. Em Mendes da Rocha a visualidade moderna é decisiva para construir o que quer que se queira autêntico, portanto a originalidade americana, reclamada pelo arquiteto, ecoa e coincide na especificidade da concepção oportuna que cada problema de forma, com conseqüente estruturação no lugar, apresenta⁶ e pela presumida superação de modelos dessa atitude.

⁵ Ver catálogo Exposição da 7ª Mostra Internacional de Arquitetura da Bienal de Veneza – Pavilhão do Brasil. Architecture City and Territory: arquitetos João Filgueiras Lima e Paulo Mendes da Rocha. São Paulo: Fundação Bienal de São Paulo, 17 de junho a 29 de outubro de 2000.

⁶ PIÑÓN, Helio. *Paulo Mendes da Rocha*. São Paulo: Romano Guerra, 2002, pp. 7-13.

Se for considerado o procedimento moderno mais estrito, percebe-se que a cidade moderna não apresenta uma aparência estável, constante ou previsível, já que não pode resultar de qualquer modelo ou estilo recorrente: das armadilhas da aparência. Na verdade, os traços estilísticos da arquitetura e do urbanismo modernos não têm motivo para depender da repetição de tipos definidos pelos conceitos e condicionantes disciplinares e comuns que sustentam o modelo, conforme com o esquema da arquitetura e urbanismo clássicos. As lâminas das cidades modernas não são desenhadas segundo um *a priori* hierárquico ou simétrico, mas segundo condições e valores estéticos estabelecidos entre suas relações e pelo atributo que desvelam no lugar, caso contrário não constituem proposta moderna, apenas precipitação estilística. No caso da cidade moderna a legalidade de sua estrutura formal deve ser estabelecida caso a caso, pois a geografia ou as condições naturais devem ser interpretadas e selecionadas como incógnitas de um novo problema a resolver. Todos os que se referem à cidade moderna devem evitar a interpretação que associe a forma, apenas referida superficialmente como aparência ou figura, à de outras cidades e, assim, favorecer genealogia e morfologia propícias para assumir a conformidade e a representação da solução moderna. Se for assim, a autêntica cidade americana não constitui modelo, tampouco pode ser reconhecida pela aparência.

Não parece descabido propor que a sorte das cidades, inclusive das americanas, depende, na maior parte das vezes, do estágio e do humor teórico que envolve e condiciona as técnicas e as justificativas urbanísticas com que, em cada período, enfrentam-se demandas. Que a solução da cidade americana, a que aqui interessa, deve ser buscada na atenção às condições físicas – naturais e geográficas - e

com sensibilidade aos aspectos históricos e culturais desse homem, mas acaba sendo direcionada pela confluência – pelo casuísmo - dos conceitos e preconceitos – de neologismos e ideologias - com os que se constrói e se muda a disciplina urbanística. Preocupa que uma entidade milenar, como é o caso da cidade, tenha ciclos propositivos tão variados e inconstantes.

Escolhem-se dois arquitetos respeitados para comentar projetos seus de duas cidades brasileiras, novas e fechadas, previstas em condições naturais críticas e intactas, portanto desenhadas na América primordial, sem interferência, para gente simples e arraigada. Projetos que, cada um a sua maneira, aspiram construir a cidade americana, que estão separados por um intervalo de vinte anos, o que permite apreciar, no primeiro, uma solução afortunada e confiada à atitude moderna mais fecunda e, no último, o descrédito nessa atitude com a conseqüente substituição de hipóteses para revisar o urbanismo.

Oswaldo Arthur Bratke (1907-1997)

Arquiteto-engenheiro formado em 1931, pela Universidade Mackenzie, aprende de maneira categórica e excepcional o que é decisivo para a concepção moderna de arquitetura. Desde o começo, adquire tamanha intimidade, solvência e segurança com a atividade profissional e com a estética moderna que parece jamais sentir necessidade em abandonar ou questionar aquilo que domina e respeita para arriscar-se com experimentalismos ou com aventuras estilísticas da moda. Como deve ser um bom arquiteto, não se move pelo sucesso, mas pela constância. Por uma convicção que responde pela coerência e consistência do trabalho, ao mesmo tempo em que favorece o desinteresse progressivo da obra por parte de historiadores, críticos e ideólogos que, convertidos pela constante reciclagem, submetem a opinião coletiva a sucessivos realismos artísticos e compromissos profissionais moralistas ou populistas. Por isso se vêem frustrados com arquitetos que mais do que mostrar a moralidade daquilo que fazem, preferem reiterar a fidelidade naquilo em que acreditam. Acaba-se por resolver esse mal-estar com acusar o notável arquiteto por práticas formalistas e adesão “americanista”⁷, pela provável semelhança de sua obra com aspectos da arquitetura californiana, no auge do antiimperialismo e do “americans go home”. Dessa maneira, são neutralizados os atributos de sua obra, com insinuação sobre suposta alienação ideológica.

⁷ ADAMSON, Paul e ARBUNICH, Marty. *Eichler/ Modernism Rebuilds the American Dream*. Salt Lake City: Gibbs Smith, 2002. Recentes levantamentos dos empreendimentos da empresa imobiliária Eichler Homes, mostram que essa estrutura era empregada freqüentemente nas unidades de moradia térrea e que sustentavam grandes áreas de telhado com um volume mínimo de madeira e com a vantagem de apresentar a cobertura como um plano de espessura constante, efeito que as tesouras de madeira impedem. Não é improvável que além do interesse pela arquitetura americana, Bratke tenha se aproximado ainda mais dos sistemas construtivos em madeira, pelo contato e possíveis informações fornecidas pela desativada Bethlehem Steel, mineradora americana associada à ICOMI.

8

“No rio Amapari (afluente do rio Araguari, no Amapá), existe uma ilha comprida, com a forma aproximada de um navio, por causa dessa ilha, a serra próxima passou a ser conhecida como Serra do Navio. E o núcleo residencial ali construído pela ICOMI, junto às jazidas de manganês, foi batizado como Vila Serra do Navio”. Extraído do site www.geocities.com/icom_i.

9

A Vila Serra do Navio foi administrada, controlada e sustentada como vila exclusiva de trabalhadores pela ICOMI até 1992 quando a empresa alega a exaustão das reservas de manganês para encerrar atividades e desincompatibilizar-se de responsabilidades e danos ambientais causados. Desde então, é criado o município de Serra do Navio para que o poder público possa assumir essa população privilegiada e que começa a perder seu emprego a partir de 1986. É quando a vila passa por diversos problemas e vem degradando-se de maneira desastrosa. Diversas iniciativas, com a participação de entidades privadas e governamentais, vêm sendo tomadas para tentar alternativas econômicas para restaurar, manter e gerir a vila classificada como patrimônio arquitetônico e histórico e cultural.

Vila Serra do Navio

Em 1955, o arquiteto Oswaldo Bratke é convidado para subir os rios⁸ Araguari e Amapari, no Amapá, numa pequena embarcação para conhecer a área em que deve implantar uma vila habitacional fechada⁹ para as famílias dos funcionários e trabalhadores avançados da mineradora ICOMI que detém a concessão para explorar minério de manganês na selva amazônica daquele estado desde 1947.

Apesar de estar embrenhada na inóspita e selvagem Amazônia, essa Vila prevista para 2.000 habitantes parece aberta e fácil, mostra a serenidade de um bairro aprazível cujo “greenbelt”, por paradoxal que pareça, corresponde à selva. Por isso, à primeira vista, seu aspecto sugere classificá-la como exemplo



Figura IV - Oswaldo Bratke, implantação Vila Serra do Navio, Amapá.

de bairro-jardim naturalista, não fosse o inquestionável compromisso que esse projeto estabelece com a arquitetura moderna mais eficaz e convincente, quando observados os elementos e decisões que constituem seu desenho, quando se considera que cumpre todo o arco que vai do desenho da cidade ao desenho da colher. Em época de medo e de insegurança, de grades e portarias, chama atenção que não se tenha considerado uma proteção ostensiva aos perigos provenientes da selva, além dos riscos importantes, apenas dissimulados, da malária e da leishmaniose. A concepção da Vila pode, em poucos aspectos, ser comparada à proposta de Lúcio Costa para o Concurso da Vila Operária de Monlevade. Ambas as propostas estabelecem um centro estruturado numa área envolvida por moradias. Em Minas Gerais, o centro é organizado segundo os dois eixos perpendiculares que organizam os edifícios, para implantar programa coletivo — igreja, cinema, campo de futebol, mercado e rodoviária cercado por conjunto de pequenas residências unifamiliares geminadas sobre pilotis, salpicadas no interior da floresta e, certamente, adaptadas do projeto para as “Maisons Loucheurs”, em 1929, de Le Corbusier (1887-1965). Já na Serra do Navio, os espaços centrais estão definidos por relações oportunas para cada uso, formas controladas pelas relações entre as edificações. Certa informalidade na implantação das residências e a relação com a floresta aproximam as propostas e convencem da relação íntima entre cidade e natureza, onde transpareça familiaridade e conforto entre morador e ambiente original. Sobre as residências, admitindo-se que, em ambos os casos, correspondem a unidades unifamiliares simplesmente afastadas para definir espaços abertos de uso particular, nada mais parece coincidir.

Vila Serra do Navio se estrutura segundo um núcleo linear e distendido que reúne e ordena todas as edificações e atividades de interesse coletivo, além de associar, com áreas verdes urbanizadas, dois afastados setores habitacionais. A concisão parece ter sido alcançada com remanejamento posterior, quando o setor esportivo faz a ligação dos dois grupos de moradia. Em oposição a essa espinha dorsal e estrutural acusada pelo gentil caminho para pedestres, há setores envolventes recortados ora por vias locais, ora por *cul-de-sacs* que concentram, segundo duas classes funcionais, as categorias residenciais e unifamiliares dos funcionários. O sistema viário, sempre externo, é o escudo, garante o afastamento da floresta e está complementado pela trilha interna de pedestres que cumpre a ligação retilínea e econômica entre setores.

O sistema viário ajustado às cotas da topografia torna-se irregular e paisagístico, mas nem por isso seu traçado imita a natureza, para naturalizar o assentamento, como é comum a nostálgicos urbanistas. No caso de Bratke não se restitui o desenho romântico da *land*, mas enfrenta-se o irrecusável: responde-se à natureza, sem o artifício de modificar o terreno com terraplenagem. Outra prova disso é que o

sistema viário não define lotes ou alinhamentos para a construção de moradias, como se espera na cidade tradicional das pequenas propriedades. A construção das edificações e o traçado viário constituem duas decisões complementares, sem ser subordinadas. A orientação das moradias é constante e ótima e o ritmo entre elas é definido por regras de afastamento e frontalidade indiferentes às vias. Não é necessário insistir na independência formal entre a implantação da estrutura viária e os critérios de construção dos edifícios, tão característica da arquitetura moderna.

Uma perspectiva interna assinada pelo arquiteto ilustra o hotel e mostra generoso e confortável espaço transparente vedado por grandes e quadriláteras lâminas de vidro do tipo piso-teto. Forro horizontal e modulado e uma estrutura vertical composta por perfis de madeira sobre um piso de pedras regulares que completam o sistema construtivo. Dois homens sentados em poltronas estofadas de bom desenho conversam protegidos por esse plano diáfano apenas denunciado pelo contorno da esquadria. A solução moderna e universal adapta-se à floresta amazônica sem dar margem à dúvida. Se

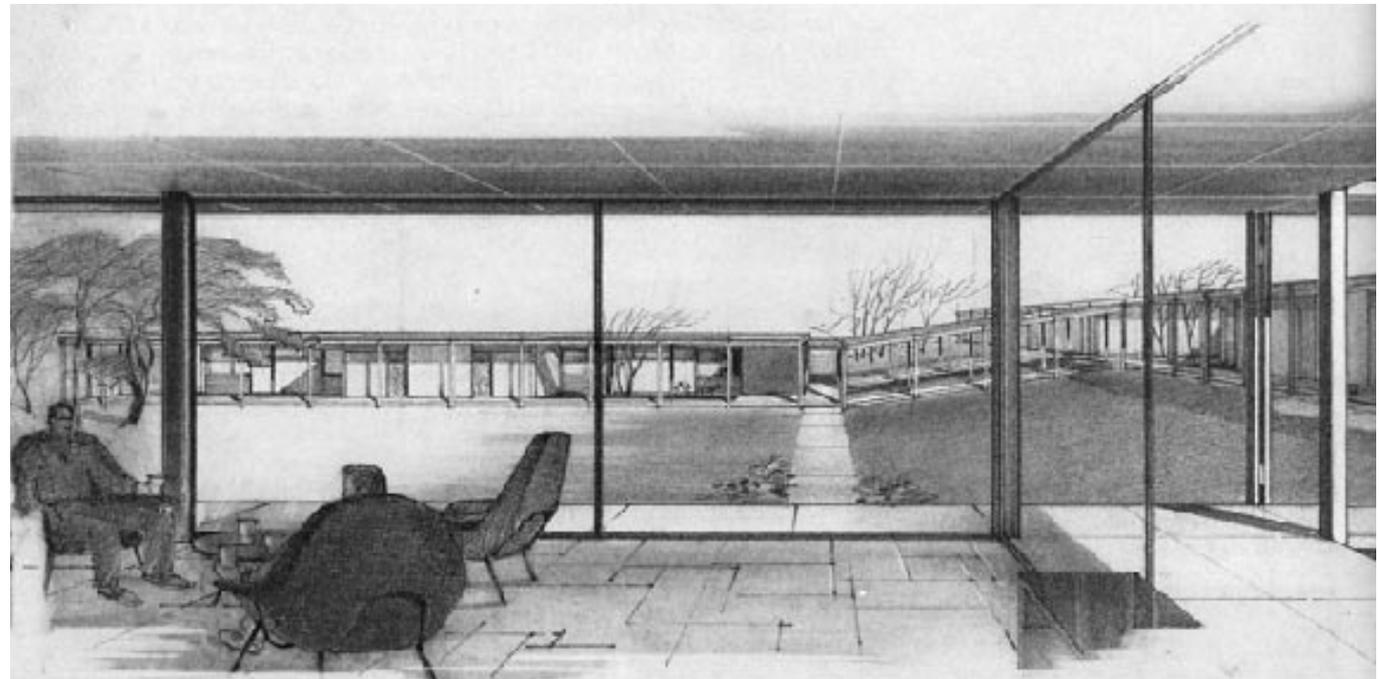


Figura V - Oswaldo Bratke, perspectiva do Conjunto de solteiros, hóspedes e staff club.

essa arquitetura encontra seus artifícios para melhor adaptar-se às condições climáticas tropicais, isso não quer dizer que, para isso, tenha que renunciar à experiência moderna consolidada. Bratke desenha na floresta sem ocupar-se com o *folk*, o vernáculo ou o regional, sem precisar inventar ou copiar uma arquitetura apta e especial para essas condições adversas, como se o moderno fosse demasiado fino ou delicado para enfrentar a condição rude. Como se o moderno fosse esnobe e refinado demais para essa gente e cultura embrutecidas.

Os diversos tipos de residência dedicados às categorias profissionais são executados em estrutura de madeira, único material abundante, segundo uma técnica de pórticos longitudinais, com nível variável, que ligam diretamente as terças à peça horizontal do pórtico e, assim, dispensa tesouras de telhado¹⁰. Trata-se de uma técnica difundida para construir programas semelhantes em loteamentos de classe média na costa oeste americana, um tipo de solução que não passa despercebida ao admirador da arquitetura eficiente, ainda que americana, como, certamente, é o caso de Bratke. Para defender a solução climática adequada, todos os cronistas deste projeto urbano apressam-se em exibir a série de belos desenhos de Bratke dedicados às palafitas, aos ranchos caboclos, mas não fazem menção à solução do problema por intermédio da simples e competente aplicação da internacional arquitetura moderna, com beiral, ventilação cruzada e paredes rebaixadas entre os cômodos. É importante insistir que a construção da Vila Serra do Navio não é devedora de qualquer tipo de regionalismo em que se interpretam técnicas e materiais locais e convoca-se toda a sabedoria ancestral e acumulada para construir de maneira adequada e comprovada, no lugar. O arquiteto propõe e constrói em seu tempo, com o que conhece, e isso deve frustrar aqueles que esperam traços de brasilidade num desenho particular e justificado pela Amazônia.

Considerados os depoimentos, as casas de Bratke em Serra do Navio, além de inevitavelmente formalistas – caso seja aceito que a condição formal é consequência derradeira da arquitetura –, também parecem ser um sucesso do ponto de vista da adaptação e desempenho da arquitetura moderna nas condições da selva quente e úmida. É certo que a sobrevivência dessas construções por tantos anos é favorecida pela manutenção única, profissional e constante da empresa mineradora, mas, ao mesmo tempo, existe aí o mérito das decisões de projeto guiadas pelo escrúpulo do arquiteto com a durabilidade e com o uso preciso das técnicas e materiais, temas constantes de um reconhecido detalhamento que nunca perde de vista a necessária concisão formal. Pese o uso intensivo de madeira, há relatos feitos em 1992 sobre o notável estado de conservação da Vila quarenta e cinco anos depois da inauguração e elogios ao desenho dos ambientes internos e ao concomitante conforto obtido pela interpretação lúcida e paciente das condições climáticas enfrentadas, combinada com a experiência acumulada em projetos de arquitetura.

10

A esse respeito, é surpreendente a semelhança dessa estrutura e a composição de elementos com tantas executadas na costa leste e oeste norte-americano por companhias de desenvolvimento imobiliário. Na Califórnia, servem de exemplo as casas construídas pela empresa Eichler Homes: residência Drake do arquiteto Gordon Drake em 1946; várias residências entre 1951 e 1964 de A. Quincy Jones e Frederick E. Emmons Architects e, na costa este, Paul Rudolph e seu sócio Ralph Twitchell constroem, com o uso do mesmo esquema construtivo, a residência Haskins em Sarasota, em 1951-52.

Joaquim Manoel Guedes Sobrinho (1932 - 2008)

No mesmo ano que Bratke navega pelo interior do Amapá, em 1955, um ano depois de formado pela FAUUSP, Joaquim Guedes vence o concurso para a Igreja da Vila Madalena, em São Paulo, obra ofuscada por tantas outras posteriores mais prestigiadas. De cara, pode se imaginar quanto e como a destoante Igreja protestante de São Mateus, de Pforzeim, Alemanha, em 1951, do arquiteto Egon Eiermann (1904-1970) influencia as decisões desse projeto inaugural e com que intempestiva escolha vai iniciar personalíssima carreira o jovem e reflexivo arquiteto. Para os que gostam de ciclos e estilos, não há como esconder que, ao considerar essa data, o projeto de Guedes inaugura, e aplica em obras conseqüentes, as simplificações tão apreciadas que consubstanciam a debandada brutalista dos arquitetos paulistanos, rumo que logo vai renegar. Polêmico, Guedes expõe gênio combativo, independente e contestador, características que, certamente, o alinham à reação questionadora e revisionista da geração de jovens arquitetos europeus – “bad young men” - representada pelas ações do Team 10 que, em Dubrovnik, ex Iugoslávia, no ano de 1956, no X Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, descontinua os encontros a partir de 1959, em Otterlo. Se, por hipótese, for admitido que essa interrupção, ao contrário de corrigir, acentua a desordem do pensamento moderno mundial, pode até se considerar que Guedes figure entre os primeiros arquitetos da cidade de São Paulo a substituir procedimento mais ou menos estável e bem sucedido do “International Style” - da arquitetura moderna assente, eloqüente e industrializada, consolidada no período do pós-guerra -, em troca da arquitetura especulativa, espetacular e vanguardeira, pela concomitante ascensão da arquitetura realista, populista e artesanal – também irresponsável – recomendada pelos aforismos do casal Alison Smithson (1928-1993) e Peter Smithson (1923-2003) e publicadas pelos seus editores e propagandistas: Theo Crosby (1925-1994) e Reyner Banham (1922-1988). Se for assim, Guedes está entre os que antecipam o projeto segundo esquemas críticos e avessos à arquitetura moderna, o que pode explicar, em parte, tantas características excêntricas ou pessoais de seu trabalho e sua adesão pioneira às teorias substitutas e aos arquitetos expressivos, catalogados como organicistas.

Exceção no meio da arquitetura paulistana, Guedes mantém contatos internacionais e, ao mesmo tempo, é convidado para atividades em escolas no exterior. Por isso está sempre informado - e inconformado - com discussões e teorias, nas épocas em que o sentido de sobrevivência recomenda resistência, mesmo descaso, ao estrangeiro. Essa vantagem, ou essa oposição, parece alimentar constante atrito

¹¹ Guedes participa, com diferente envolvimento e responsabilidade, nas cidades brasileiras de Carajás (PA), Marabá (PA), Barcarena (PA) e Caraíba (BA), durante um período de quinze anos, entre 1970 e 1985. Também vai participar do PDDI de São Paulo e é responsável pelo Plano Diretor de Piracicaba de 1974.

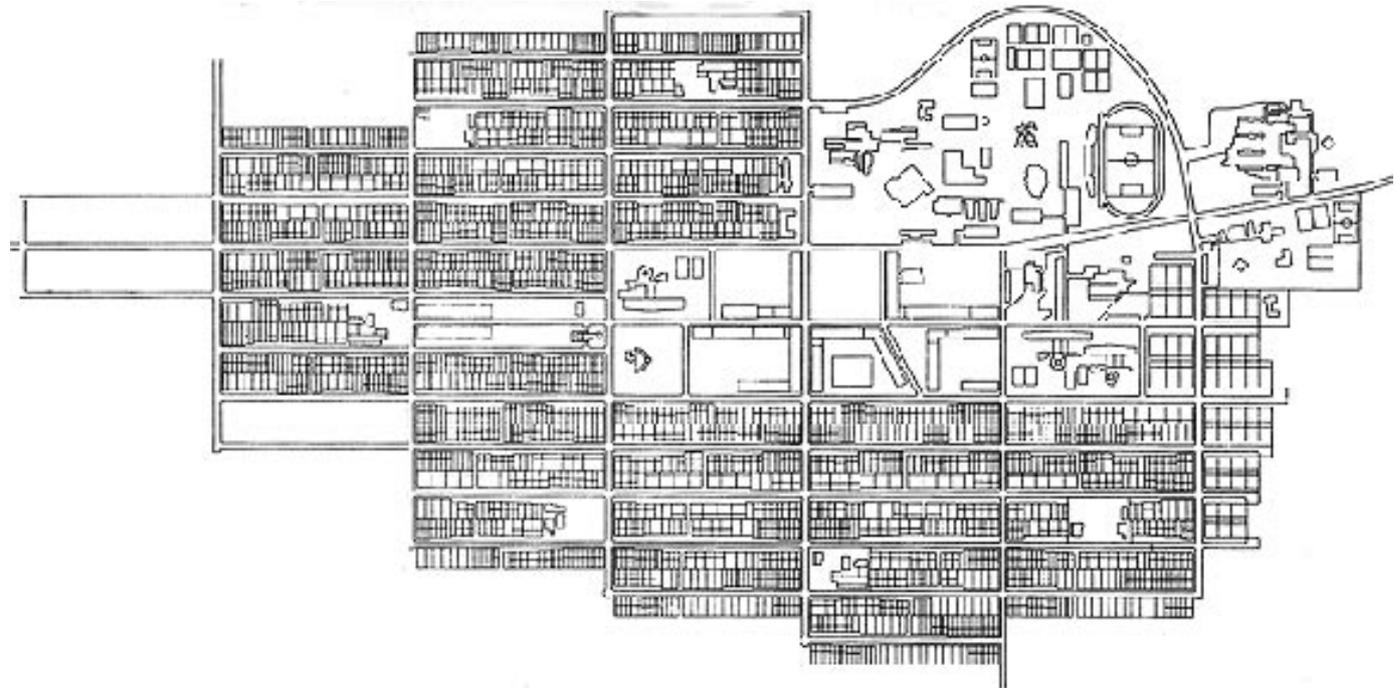
¹² *A cidade de Caraíba (Vila Pilar), Jaguarari BA, 1978:* "De apoio à mineração de cobre, reserva limitada à exploração por 20 anos. Concorrência entre convidados, para confronto de conceitos, e procedimentos de projeto, etapas, produtos, prazos e preços. Recebemos apenas o mapa da planície chada e infra-estrutura industrial, sem curvas de nível, com uma relação de empregos classificados por renda e função. Os estudos para caracterização dos fundamentos sociais e econômicos das atividades de implantação e posterior operação urbana, pela equipe, duraram um ano, tempo em que a cidade foi sendo imaginada e conceituada, localização, critérios construtivos, infra-estrutura, clima, habitação, níveis de oferta de serviços e emergência da forma urbana. Sugerimos pirâmide social etária dinâmica de 15 000 a 20 000 habitantes, sobre malha compacta, para mínimo deslocamento na região semi-árida e quente, com centro denso para solteiros não confinados e dispersos entre 20% das famílias que o preferissem. O sistema urbano constituído por agregação modular livre-monitorada, sobre uma trama-conceito básica, com reserva de área para população não empregada, de livre acesso, dimensionada em 10% da população total". GUEDES, Joaquim. *Monumentalidade x cotidiano: a função pública da arquitetura*. www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq071/arq071_01.asp. Arquitectos n. 071.01. São Paulo, Portal Vitruvius, abr. 2006.

Figura VI - Joaquim Guedes e associados, implantação de Caraíba, Bahia.

com idéias locais e talvez acentue sua inclinação beligerante. Sua experiência profissional conta diversos planos urbanísticos além da experiência com planejamento urbano para grandes cidades¹¹.

Caraíba -Vila Pilar - Município de Jaguarari, Bahia

Em 1976, o escritório do arquiteto Joaquim Guedes participa, a convite, de concurso para o projeto de uma cidade de apoio às atividades de mineração de cobre no interior da Bahia¹², do projeto da cidade de Caraíba, rebatizada Vila Pilar, no município de Jaguarari, no sertão, prevista para 15.000 trabalhadores



13

“Para dar suporte à exploração comercial da mina, foi criada uma infra-estrutura social e logística, com a construção da Vila Pilar, visando o atendimento das necessidades da Organização e de sua força de trabalho. A Vila Pilar se transformou numa comunidade aberta e tornou-se o Distrito de Pilar, pertence ao município de Jaguarari (BA) e dispõe de cerca de 1800 habitações, com água tratada, eletrificação, coleta de lixo e ruas urbanizadas, abrigando uma população de aproximadamente 10 mil habitantes. A comunidade dispõe de recursos que asseguram bem-estar e qualidade de vida, tais como: escolas de ensino fundamental e médio, clubes sociais, hotéis e pousadas, hospital, agências bancárias, estádio de futebol, companhia telefônica, postos de concessionárias de serviços públicos (Coelba, Correios e Embasa), além de pontos comerciais construídos pela própria Empresa”. Texto retirado do site mantido pela Mineração Caraíba SA. www.mcsa.com.br.

e técnicos da empresa de exploração de minério de cobre¹³. À primeira vista, a cidade parece apenas convencional, talvez pelo fato de ter todas suas edificações amparadas em alinhamentos de um tabuleiro de quadras retangulares que, com comprimento longuíssimo de 300 metros, orientadas para o Norte e para o Sul, para fachadas de menor exposição solar. Existem dois padrões de parcelamento para quadras, as periféricas se parecem com quarteirões exatos e bem dimensionados no que se refere à largura de setenta metros estipulados para construir moradias unifamiliares justapostas e alinhadas por calçadas, mas separadas por profundos e apertados quintais. As quadras centrais são mais largas, mas nem por isso maiores, só ao olhar desatento, parecem admitir as vantagens da superquadra moderna e sua via central, a “main street”, é via local, restrita e sem continuidade, parece ter sido concebida para pedestres. Quadras e vias que explicitam drástica descontinuidade urbana entre a parte central da cidade e a parte periférica ou habitacional com intermináveis renques de muros das estreitas e repetidas casas justapostas, amenizados, em poucos pontos, com equipamento local. Essa severa mudança no plano de Guedes expõe instantânea e irresoluta metamorfose morfológica no caso de uma despretenhosa cidade, da mesma maneira que a primeira geração de “new towns” inglesas, onde o “town center” é modernista, mas a moradia está em bairros-jardim românticos. As decisões urbanas do centro e as decisões urbanas nos setores de moradia estabelecem dicotomia não apenas pelas escalas e tipos envolvidos, mas pelo exagerado gradiente entre excludentes idéias de cidade convocadas e aproximadas. É razoável especular que nessa cidade costura-se uma parte convencional, extraída da realidade, a outra teórica, proveniente das controvertidas e complicadas experiências com setores de convivência, serviços, comércio e áreas de pedestres em propostas urbanas modernas do segundo pós-guerra do século XX, o que, inclusive, enseja as diferentes explicações dadas à cidade.

Em sua tese de livre docência intitulada: *Um projeto e seus caminhos*, FAUUSP, entregue em julho de 1981, toda dedicada às minúcias do projeto da cidade de Caraíba, hipóteses ordenadoras e princípios urbanísticos são advertidos: retorna-se ao concurso do Plano Piloto de Brasília, 1956-57. Uma série numerada de esquemas preliminares é didática quando apresenta a seqüência de esquemas produzidos a partir do conceito da cidade linear em combinação com unidades de vizinhança agregadas e representadas por círculos que definem abrangência e distanciamento entre assentamentos. Aos poucos, os conceitos consomem-se e tornam-se menos rigorosos ou evidentes e as configurações mais imprecisas até o ponto que a cidade assume, pese sua pequena área, uma configuração vaga com centro e periferia reiterados pela diferente dimensão das quadras e pelo notável empenho dos tipos laminares duplos de edificação nas áreas centrais, cujas plantas são desconhecidas.

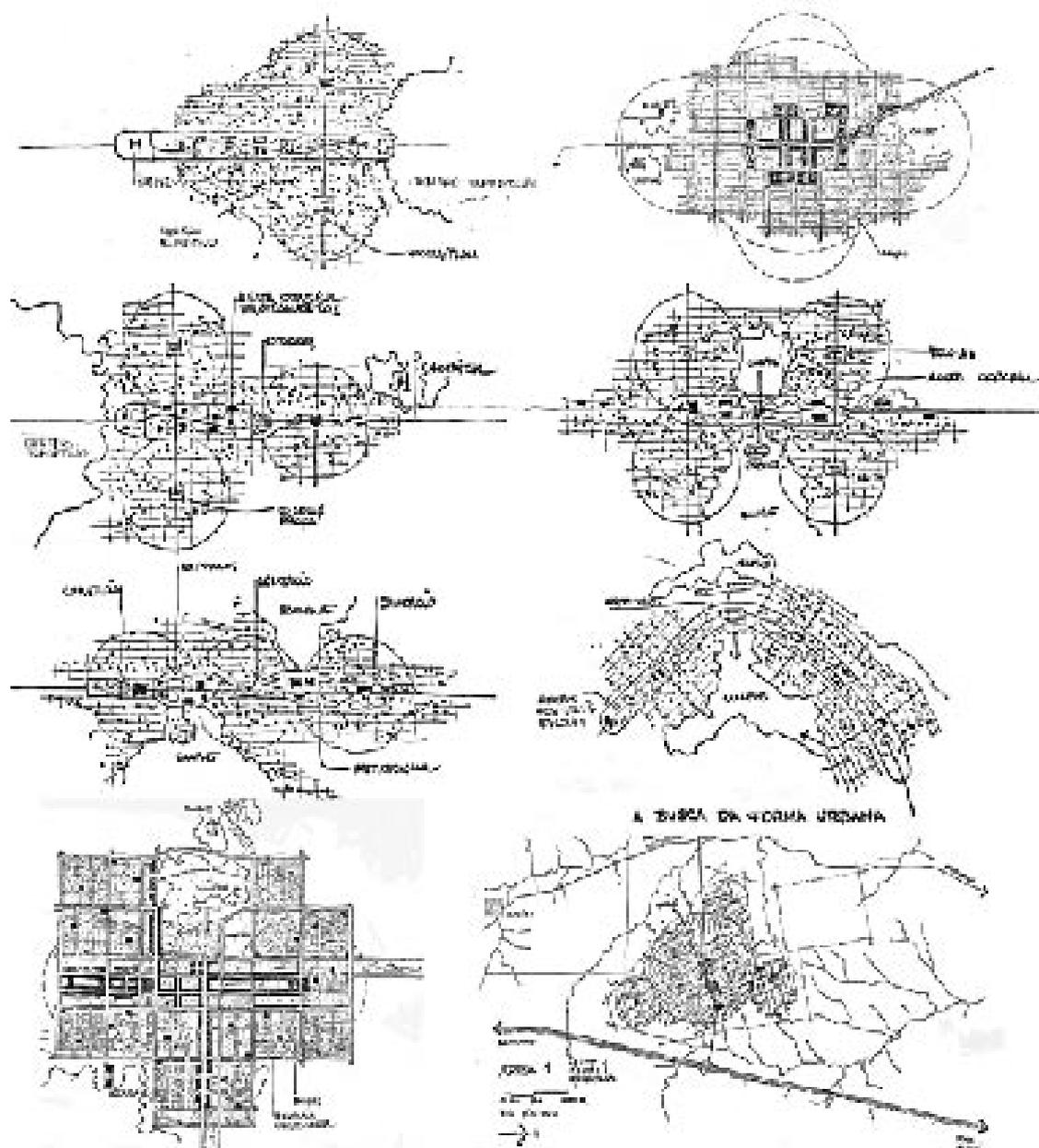


Figura VII - Joaquim Guedes, esquemas preliminares de Caraiíba, da tese de livre docência da FAUUSP.

Na publicação do projeto feita pela revista japonesa *Process Architecture* o *press release* da “cidade-nova” informa prevalecer a interpretação realista mais segura e prática que reconhece em cidades vizinhas um saber fazer, uma tradição, ou um costume urbano desse sertão: o justo e irreprimível modelo para Caraíba. Na revista, uma das fotos, em vôo de pássaro, da vizinha cidade Poço de Fora, a trinta quilômetros de distância, expõe praça quadrilátera de exageradas dimensões se considerado um uso familiar para fiadas de casas térreas justapostas e beiral horizontal coletivo ou comum: beiral público. Por esse motivo, não há de se esperar dessa experiência o ensaio de laboratório em que se testam e avaliam hipóteses urbanas produzidas segundo teorias que classificam, inventam e arriscam padrões novos. Talvez o mais importante ou decisivo dessa pragmática teoria esteja em revelar a enfraquecida convicção moderna, a desconfiança na capacidade moderna de desvendar estruturas urbanas e selecionar aquilo que parece oportuno para o lugar, para dar lugar a uma suposta mimese e imediata adesão à realidade em que se aprendem medidas, materiais, técnicas, programa, usos e costumes. Se não há novidade, tampouco há sobressalto. Mas alguém vai perceber que as praças são diversas. Nas praças de Caraíba não participa o casario, não há expressão doméstica, tampouco existe um magnífico beiral comum para atestar adesão coletiva.

Talvez seja mais apropriado entender a pequena cidade Poço de Fora como o álibi que legitima um partido pela reprodução precipitada de um assentamento do semi-árido a que pertence esse homem brasileiro, simples e conformado.

Não se copia a praça, menos ainda seu aspecto doméstico, como tampouco se aprende com as casas do agreste. Relacionam-se coisas parecidas em que o vernáculo, mais evocado do que selecionado, serve para legitimar decisões, mas é interpretado e travestido por uma erudição que dele preserva mais aparência do que propriamente sua necessária consistência. No “subúrbio” de Caraíba chama a atenção que casas estreitas com programa simples dependam de poços internos de luz que, incompreensivelmente, em alguns tipos, perfuram pequenos telhados de duas águas em que ora intercalam-se beirais ou platibandas, ora definem-se planos inclinados isentos e mais baixos. Não é o caso de referir-se a pátios ou promissoras casas-pátio modernas, as que prescindem do quintal, mas a uma estreita moradia que, mesmo com três dormitórios, seu maior programa, dispõe de configuração simples para iluminar e ventilar ambientes de permanência prolongada pelas fachadas.

Reiterar a insuficiência do urbanismo moderno para substituir e dar continuidade à estrutura urbana tradicional e histórica e alegar ordinário resultado em subúrbios de moradia concebidos com propostas

de urbanidade deficientes — sub-urbanidade — quase sempre conduzidas por política mesquinha focada em custos e números que não permite conceber o “conjunto habitacional” como cidade definitiva, mas aceitá-lo como acampamento segregado; a construção de cidades-dormitório que confirmam a dificuldade de dotar novas expansões ou centros urbanos de empregos, setores terciários e produtivos compatíveis; a definição e escolha de entroncamentos na rede de cidades para receber novos e promissores assentamentos; a insensibilidade e negligência ao desenhar infra-estrutura nas metrópoles são aspectos de uma lista que serve para mostrar a baixa estima da teoria moderna e a falta de resultado da prática urbanística baseada em premissas modernas a partir da segunda metade do século XX. Num quadro como esse, a recuperação do argumento realista que identifica problemas e soluções como quem observa e aprende com o que é e está, prospera.

A novidade, o impacto, em Caraíba está em seu centro, radica nos edifícios principais, multicoloridos e lineares, construídos com três e com quatro andares, ao longo dos alinhamentos das múltiplas praças da cidade. Lâminas duplas de liame moderno, com valor equivalente em ambas as fachadas – idêntico, não fossem as galerias nas calçadas que se abrem para a rua e para o fundo das quadras, além de abrir compridos vazios intermediários. Parece haver contra-senso entre esse tipo laminar insubmisso à rua-corredor e impróprio para solucionar esquinas com seu regime de unidades típicas em plantas que nunca constam de tantas publicações do projeto. Mesmo assim, sem detalhes, o uso de edifícios lineares duplos, com núcleo de circulação vertical externo em “H”, aparece de maneira simultaneamente nova e improvável.

O distanciamento entre as lâminas pares e características da arquitetura moderna acata os alinhamentos e determina um lugar híbrido, metade praça, metade espaço aberto — *open space* — nem moderno, nem convencional, mostra duas caras, por entre ruas corredor e quadras abertas. Em alguns pontos, elevam-se sobre pilotis para liberar espaços coletivos, passagens de pedestres e visuais entrecortadas. No entanto, as colunas de concreto, quando em conformação de pilotis, de pouco ou nada servem se associadas à calçada, à hegemonia da rua. Deve ser por esse motivo que se alterna a *loggia* mediterrânea e adaptada para dar sentido e uso aos térreos. De quebra, amenizar o desconforto ao garantir sombra sob sol escaldante. Esses controvertidos setores centrais têm precedentes diretos na história do urbanismo moderno do século XX e constitui um dos mais intrincados problemas de desenho urbano, como o enfrentado em Caraíba¹⁴, desde que, pela primeira vez, propõem-se na reconstrução da cidade européia e nas áreas centrais das *new towns* do segundo pós-guerra. Depois do *retail center* de Welwyn, 1919-20, *the precinct* na cidade de Coventry, na Inglaterra, planejado desde o começo

14

A equipe de projeto é composta por: Liliana Guedes, Carlos Millan, D.Azevedo, Tokuji Ito, Mayume Watanabe, J. Caetano de Mello, Elza Gaeta, Luiz Fernando Manini, Álvaro Macedo, Cecília Gestana, Cândia Azevedo, Paulo Guedes, Madalena Ré, Ennes S. Mello.

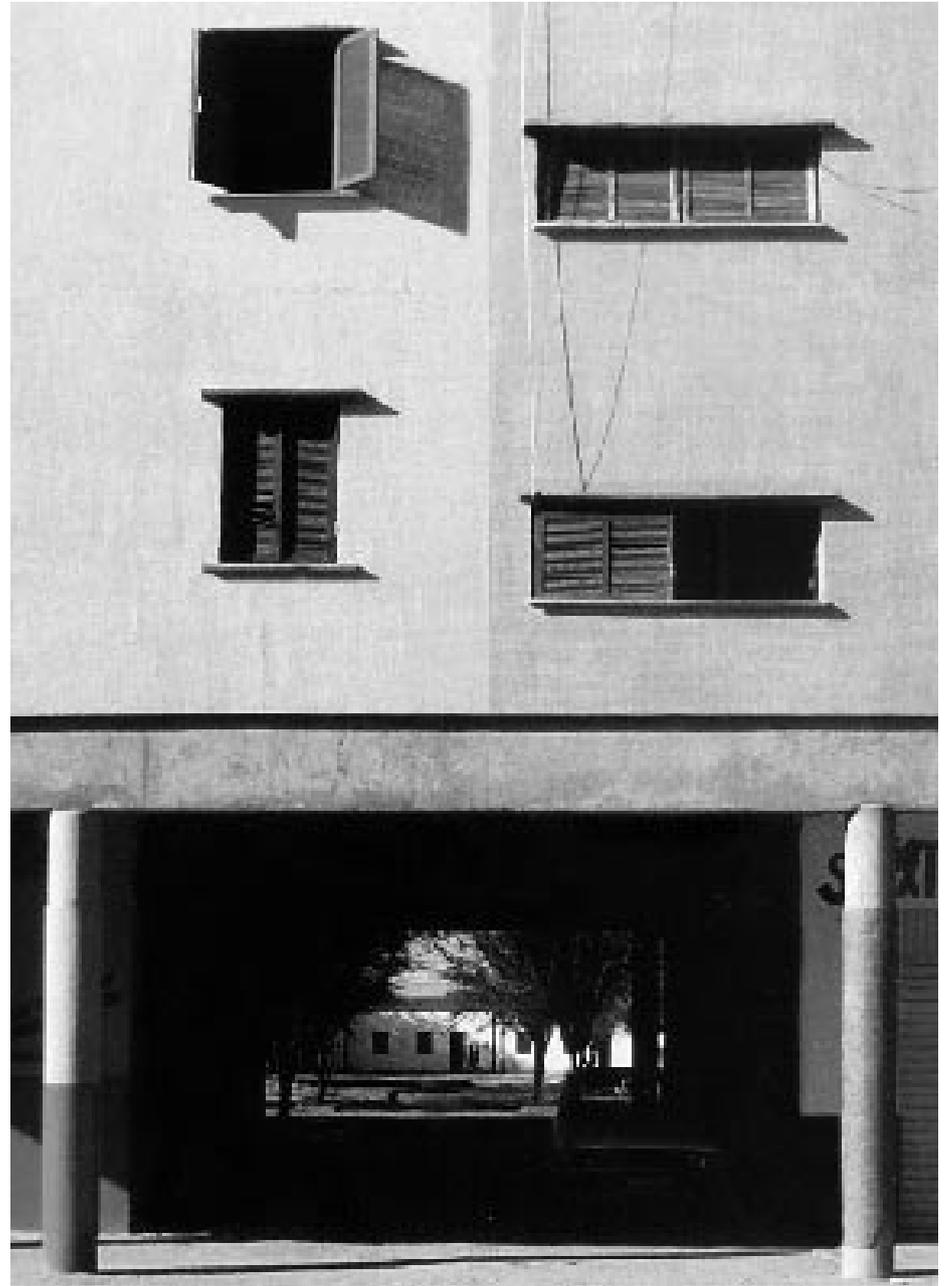


Figura VIII - Joaquim Guedes e associados, vista das moradias desde a passagem das lâminas no centro.

dos anos de 1940, ao som dos bombardeios, para simbolizar a cidade inglesa renascida da guerra. A cidade melhorada é precursora, pelo arranjo terciário decisivo, e pela relação íntima entre arquitetura e urbanismo, todavia tradicionais, mas com lojas, marquises, praças, eixos, focos e recinto de pedestres que vão tornar-se programa e referência para as subseqüentes propostas dos centros das cidades novas inglesas a partir do “New Towns Act”, em 1946.

Além da necessária comparação com o centro da cidade nova de Harlow, Essex, desde 1946, de Sir Frederick Gibbert (1908-1984), o centro de Caraíba pode ser associado, e mostrar admirável afinidade, com a proposta, agora neoplasticista, da superquadra comercial, no setor 17 de Chandigarh, Punjab, em 1951-54, de Le Corbusier¹⁵ em colaboração com o arquiteto indiano Aditya Prakash (1923-2008). Considerada a inclinação artística de Guedes também pode estabelecer-se paralelo das lâminas de Caraíba com projetos urbanos e habitacionais realistas e populistas de blocos genéricos e estilizados, como, por exemplo, com o bairro A, estrada Spine Bianche, Matera, Itália, em 1954/55-57/59 de Aymonino, Chiarini, Girelli, Lenci e Ottolengui, em especial, com os edifícios de serviços e habitação do arquiteto Giancarlo de Carlo (1919-2005).

O projeto de Guedes enfrenta os problemas de sempre da cidade nova e é refém de um período conturbado, por isso há nele previsível hesitação causada pela substituição e contaminação de teorias urbanas que no último quarto do século XX, para exaltar o preconceito moderno, faz com que o urbanismo retroceda e retorne ao mesmo estágio em que havia encerrado o século XIX.

15

O plano da nova capital do Punjab já está em desenvolvimento em 1950 por outros arquitetos: pelo americano Albert Mayer e pelo polonês Matthew Nowicki. O trágico falecimento de Nowicki, em 1950, favorece o convite feito a Le Corbusier para assumir o plano. Esse fato leva a pensar se Le Corbusier faz tabula rasa ao iniciar seu projeto ou se aproveita, em parte, o trabalho interrompido. Uma rápida comparação com o primeiro plano sustenta que Le Corbusier dá continuidade a diversas características do plano anterior.

Bibliografia

Livros:

AA.VV. *Cruelty & utopia: Cities and Landscapes of Latin America*. Nova York: Princeton Architectural Press, 2003.

ADAMSON, Paul e ARBUNICH, Marty. *Eichler/ Modernism Rebuilds the American Dream*. Salt Lake City: Gibbs Smith, 2002.

CAMARGO, Mônica Junqueira de. *Joaquim Guedes*. São Paulo: Cosac & Naify, 2000.

CHAUI, Marilena. Brasil: *Mito Fundador e Sociedade Autoritária*. São Paulo: Perseu Abramo, 2000.

GUEDES SOBRINHO, Joaquim Manoel. *Um projeto e seus caminhos*. Tese de Livre Docência para a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – FAUUSP, São Paulo, julho de 1981.

LEME, Maria Cristina da Silva (coordenadora). *Urbanismo no Brasil- 1895-1965*. São Paulo: Nobel. FAUUSP; FUPAM, 1999.

RIBEIRO, Benjamin Adiron. *Vila Serra do Navio: Comunidade Urbana na Selva Amazônica*. São Paulo: Pini, 1992.

ROWE, Colin e KOETTER, Fred. *Ciudad Collage*. Barcelona: Gustavo Gili, 1981.

SEGAWA, Hugo e DOURADO, Guilherme Mazza. *Oswaldo Arthur Bratke*. São Paulo: Pro Editores, 1997.

SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil: 1900-1990*. São Paulo: EDUSP, 2002.

Revistas:

2G – Revista Internacional de Arquitetura Nº 15. *Arquitectura italiana de la posguerra, 1944-1960*. Barcelona: Gustavo Gili, 2000.

AU Arquitetura e Urbanismo Nº 63, *Documento Joaquim Guedes*, dezembro/janeiro 1995/96, p.70.

Process: Architecture Nº 17 *Modern Brazilian Architecture*. Tóquio, agosto 1980: Caraíba: New Town, Bahia, pp. 78-81.

Projeto Nº 26, *Projetos e seus caminhos* (reportagem Maria Inês Camargo), São Paulo, outubro 1989, pp. 103-08.

Spazio e Società Nº 7, Milão, setembro 1979, pp.34-43.

Summa Nº 137, Buenos Aires, junho 1979, pp.65-78.

Téchniques & Architecture Nº 334, Amerique Latine. Paris, março 1981, pp.68-70.

Textos eletrônicos:

ANELLI, Renato. “A cidade contemporânea: uma conversa com Joaquim Guedes”. *Arquitextos* n. 099.02. São Paulo, Portal Vitruvius, ago. 2008 <www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq099/arq099_02.asp>.

BIERRENBACH, Ana Carolina. “A Caraíba de Joaquim Guedes. A trajetória de uma cidade no sertão”. *Arquitextos* n. 087.02. São Paulo, Portal Vitruvius, ago. 2007 < www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq099/arq099_03.asp >

CAMARGO, Mônica Junqueira de. "Guedes: razão e paixão na arquitetura". *Arquitextos* n. 099.01. São Paulo, Portal Vitruvius, ago. 2008 <www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq099/arq099_01.asp>.

GUEDES, Joaquim. "Monumentalidade x cotidiano: a função pública da arquitetura". *Arquitextos* n. 071.01. São Paulo, Portal Vitruvius, abr. 2006, <www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq071/arq071_01.asp>.

LUZ, Vera Santana. "Joaquim Guedes: à procura da justa medida". *Arquitextos* n. 099.03. São Paulo, Portal Vitruvius, ago. 2008 <www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq099/arq099_03.asp>.

NOBRE, Ana Luiza. "A dúvida de Guedes". *Arquitextos* n. 099. São Paulo, Portal Vitruvius, ago. 2008 <www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq099/arq099_00.asp>.