

A ARQUITETURA MODERNA BRASILEIRA E O AUTOMÓVEL: O CASAMENTO DO SÉCULO

Fernando Luiz Lara

Os protestos de junho de 2013 deixaram bem claro para todos nós que o modelo de desenvolvimento urbano atual é insustentável em três de suas principais dimensões: econômica, social e ambiental (Lara, 2013; Holston, 2013). Do ponto de vista econômico, o incentivo à produção do automóvel está muito próximo do ponto de inflexão, se é que este já não ocorreu e não percebemos. Diz-se isso porque – apesar de ser setor industrial e comercial importante – o impacto que o automóvel causa nos outros setores da sociedade, especialmente na saúde (Sistema Único de Saúde – SUS e Instituto Nacional do Seguro Social – INSS) e na produtividade (tempo gasto em engarrafamentos), deveria nos fazer pensar em investir rápida e maciçamente em um modelo mais avançado de transporte público. Do ponto de vista ambiental, nem é preciso gastar linhas para explicar o impacto que os gases resultantes da combustão da gasolina causam ao planeta (Vanderbilt, 2008; Maas, 2009). E, do ponto de vista social, se imaginarmos uma sociedade igualitária, produtiva e saudável como objetivo maior do desenvolvimento, certamente o automóvel tem pouco a contribuir nesse projeto de futuro.

Então, por que somos tão presos a essas máquinas? Como se construiu a hegemonia do automóvel no século XX e como fazer para desmontar esse processo ainda no século XXI?

Para responder a essas perguntas, faz-se necessário buscar entender o lugar que o automóvel ocupa no imaginário contemporâneo. Há de concordar-se com Jaime Lerner, quando ele diz que temos, em relação aos automóveis, um desafio pela frente muito semelhante à luta contra o tabagismo. Um hábito profundamente enraizado na consciência social do planeta inteiro, mas que, diante do mal que causa à sociedade, precisa ser desestimulado. Quebrar a relação de *glamour* entre o motorista e seu automóvel parece ser o desafio colocado diante da nossa geração. Da mesma forma como a geração anterior desmistificou a relação de *glamour* entre o fumante e o cigarro.

Mas, para isso, é preciso entender como se formou essa relação identitária entre o ser humano e sua máquina de transporte com motor a explosão.

Qual foi a relação entre a construção da hegemonia da arquitetura moderna e a hegemonia do automóvel no Brasil?

Que a arquitetura brasileira é absolutamente moderna, com todas as suas contradições, já sabemos (Cavalcanti e Correa do Lago, 2005; Lara, 2002). Mas, por via das dúvidas, cabe aqui um breve sofisma numérico para explicar a modernidade do nosso espaço construído. Fazendo-se um breve resumo quantitativo dessa extensão, nota-se que o Brasil tinha apenas 2 milhões de domicílios urbanos em 1940, contra cerca de 35 milhões atualmente. Naquele ano, Oscar Niemeyer projetou o Grande Hotel de Ouro Preto e, com isso, decidiu, a favor dos seus, a briga que havia sido instalada entre academicistas e modernistas, desde o final dos anos 1920. Sobre isso, discutiremos com detalhes mais a frente neste texto.

Voltando-se aos números, se podemos considerar que tudo o que foi construído no Brasil depois dos anos 1940 foi fortemente influenciado pelo Movimento Moderno, então 95% do nosso espaço construído é Moderno. Em maior ou menor grau, com menos ou mais qualidade, mas eminentemente Moderno. Assim sendo, torna-se fundamental perguntar: quais os valores da espacialidade moderna que ainda estariam impregnados no nosso ambiente construído, e quais os problemas que ainda persistem? Ou quais distorções ocorreram nos últimos cinquenta anos? Além disso, o impacto qualitativo dessa disseminação é ainda maior, e é aqui que entra essa máquina de borracha e metal chamada vulgarmente de automóvel.

Quando olhamos a história da arquitetura moderna, percebemos, no século XIX, as raízes da predominância da circulação sobre todas as outras funções da cidade. A própria ideia de construção da modernidade esteve sempre intimamente ligada ao desenvolvimento da mobilidade. No final do século XIX, antes mesmo da invenção do automóvel, a questão da mobilidade já começava a transformar as cidades, e Paris foi o maior exemplo disso, durante a prefeitura de Eugene Haussmann, entre 1853 e 1870 (Kirkland, 2013). Como que respondendo diretamente à revolta comunista de 1848, Haussmann incorporou o discurso higienista do nascente positivismo à questão da mobilidade e abriu dezenas de quilômetros de *bulevares* no meio da malha urbana ainda medieval do centro de Paris (Barer, 2000; Malet, 1973). Estava ali inventado o modelo de abertura de avenidas que, prioritariamente demolindo as habitações dos mais pobres, abriu espaços para empreendimentos imobiliários que transformariam áreas inteiras das grandes metrópoles, ao longo do século seguinte. O automóvel, que ainda não existia quando Haussmann mudava a configuração de Paris, seria brevemente incorporado como máquina preferencial nessa equação.

Nas ruas dessa Paris, Gustave Trouve experimentava um veículo movido à eletricidade ainda em 1881. Mas dezesseis anos separam o final do mandato de Eugene Haussmann e a invenção daquele que seria reconhecido como o primeiro

automóvel, o Benz Patent-Motorwagen de 1886. A cidade estava tão pronta para a nova máquina que o Benz vendeu mais Motorwagens na França que em sua Alemanha natal. Na última década do século XIX, começaram as operações da Daimler, da Peugeot, da Diesel e da Studebaker. Mais uma década se passou até que a Oldsmobile, em Michigan, começasse a usar uma linha de montagem em 1902, o que reduziu drasticamente o tempo e os custos de montagem; processo que seria aperfeiçoado e “apropriado” por Henry Ford, a partir de 1908. Se, na primeira década do século, foram construídos 10 mil automóveis, a segunda década (1911-1920) viu aparecerem outros 6 milhões de veículos automotores, 80% destes nos Estados Unidos. O crescimento da produção é exponencial até 1929 – ano da famosa crise financeira –, com a produção chegando a 5 milhões de unidades naquele ano (Ingrassia, 2010).

Não é nenhuma surpresa perceber que essa invasão de máquinas móveis influenciaria fortemente as propostas futurísticas de cidade que estavam sendo gestadas naquele momento. Em 1914, o italiano Antonio Sant’Elia publicava seu *Manifesto futurista* e propunha uma cidade dominada por grandes estruturas habitacionais cortadas por largas faixas de mobilidade, como as autopistas. Entre 1920 e 1923, o franco-suíço Charles-Édouard Jeanneret-Gris – mais conhecido pelo seu pseudônimo de Le Corbusier – publicou uma série de manifestos e projetos de cidade do futuro onde o automóvel tinha papel predominante (Conrads, 1970). Uma de suas casas mais famosas chama-se Maison Citrohen – homenagem aos Citroën –, de 1922, e celebra justamente essa ideia da casa como uma “máquina de morar”, tão eficiente e elegante como um automóvel.

O carro tinha entrado definitivamente na história da arquitetura, e 1933 marca a hegemonia dessa nova máquina no nascente urbanismo, com a publicação da Carta de Atenas. Elaborado pelos mais reconhecidos arquitetos modernos europeus, reunidos em torno do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (Ciam – em francês, Congrès Internationaux d’Architecture Moderne), essa carta prega a separação entre moradia, trabalho e lazer, conectados, claro, pelos automóveis (Mumford, 2000). A ideia mesma de modernização e futuro passava pelo quadríciclo com motor a explosão.

No Brasil, o século XIX ficou marcado por poucas obras de infraestrutura. O segundo reinado investiu a maior parte de seus controlados recursos no subsídio à iniciativa privada e na distribuição de concessões de obras para o escoamento da produção agrícola (ferrovias em São Paulo e portos em Porto Alegre, Santos, Recife, Fortaleza e São Luís), bem como no aparelhamento do exército, para defender a integridade territorial e massacrar revoltas internas. O Rio de Janeiro, cidade que mais cresceu no período imperial, recebeu algumas obras relativas ao abastecimento de água e às melhorias no porto, o mais importante

do país. Mobilidade – principalmente, o transporte dos trabalhadores – não era prioridade, dado que, com a escravidão, os braços estavam logo ali, no porão ou na senzala ao fundo das propriedades.

A ausência de investimentos em mobilidade no século XIX fica evidente quando percebemos a enorme dificuldade de locomoção e logística do exército brasileiro na campanha do Paraguai (1864-1870) e nas campanhas de Canudos (1896-1897), já na nascente República. No final do século XIX, coincidindo perfeitamente com a repressão em Canudos, temos a inauguração da nova capital de Minas Gerais. Desenhada para substituir a bicentenária Ouro Preto, Belo Horizonte foi resultado de vários embates políticos, o principal destes era a vontade dos republicanos de retirar o centro do poder do estado mais populoso da nação do controle dos “monarquistas” ouro-pretanos. No plano técnico, a localização da nova cidade foi decidida por ser um ponto neutro entre o sul cafeeiro e o norte pecuarista. No relatório do engenheiro sanitarista Aarão Reis, a localização ao pé da Serra do Curral tinha como vantagem o clima ameno e as águas abundantes.

O projeto de Belo Horizonte prescrevia uma malha ortogonal de ruas, superposta a uma malha diagonal de avenidas, bem ao gosto do urbanismo positivista do final do século XIX. Ruas de 20 m de largura e avenidas de 35 m eram a expressão máxima de uma cidade para o século XX, com circulação facilitada, bem como arejamento e insolação adequados. No início das obras, em 1895, Aarão Reis propõe deixar os córregos correndo livremente pelo meio dos quarteirões, para manter o caminho natural das águas que faziam daquele um sítio especial (Barreto, 1996). As lideranças políticas não gostaram nem um pouco da ideia de deixar a natureza passando pelo meio dos modernos quarteirões regulares da cidade, menos ainda da redução na área dos lotes a serem vendidos ou doados pelo governo estadual. Desde o século XIX, em Belo Horizonte, que rio bom é rio enterrado; prática equivocada que continua sendo aplicada em pleno século XXI. Pouquíssimos eram os automóveis na Belo Horizonte de 1900, mas, mesmo assim, venciam a pavimentação e a canalização.

No Rio de Janeiro, antes mesmo da proclamação da República, um debate sobre modelos de intervenção urbana pautava as conversas dos engenheiros sanitaristas. De um lado, André Rebouças tinha elaborado um plano de expansão e melhorias no qual as nascentes e os cursos d'água eram preservados; a morada dos homens fazendo algumas concessões à natureza (Trindade, 2011). Do outro lado, Francisco Pereira Passos propunha cortar avenidas no meio da malha colonial da cidade, para melhorar a circulação (Benchimol, 1990; Chalhoub, 1996). André Rebouças foi embora do Brasil com a família real em 1889, e Pereira Passos esperou vinte anos para ser nomeado prefeito e implementar seu plano, entre 1904 e 1906.

Observando-se o mapa das avenidas abertas por Pereira Passos, fica claro que as intervenções – responsáveis por um programa de remoções que causou a famosa “revolta da vacina” – tinham por objetivo facilitar a ligação entre a emergente zona sul da cidade e o centro, onde ainda se concentravam todos os negócios (Chalhoub, 1996). Ainda sobre as reformas de Pereira Passos, cabe ressaltar que ali foi usado o revestimento asfáltico pela primeira vez no Brasil, agora sim já prevendo a chegada de milhares de automóveis.

Os anos seguintes marcam a chegada das representantes das grandes marcas norte-americanas ao Brasil. A Ford instala uma loja em São Paulo em 1919, seguida pela General Motors (GM), em 1925. Ainda em 1920, o candidato a governador de São Paulo – e futuro presidente da República – Washington Luiz é eleito com o *slogan*: governar é construir estradas. Em 1930, o primeiro grande plano urbanístico da cidade de São Paulo prevê um complexo de avenidas radiais e axiais cortando a cidade. O Plano de Avenidas, como o projeto de Prestes Maia é até hoje conhecido, facilitaria a expansão territorial de uma São Paulo que crescia a um ritmo alucinante (Toledo e Kuhl, 1996).

Naquele momento, tanto no Rio de Janeiro – com o plano Agache, de 1929 – quanto em São Paulo – com o plano Prestes Maia, de 1930 –, estava estabelecida a relação entre a infraestrutura viária e a expansão territorial nas áreas nobres para as famílias de alta renda, mediadas pelo automóvel como ferramenta fundamental nessa equação (Stuckenbruck, 1996; Villaça, 1998). A urbanização do vetor sudoeste em São Paulo e da zona sul do Rio de Janeiro segue exatamente esse padrão, como bem demonstrou Flavio Villaça (1998). Se, até os anos 1930, o bonde facilitou essa expansão em um raio de 3 km a 5 km do centro das cidades, o automóvel, a partir dos anos 1930, veio potencializar o processo de urbanização. Ao usar o automóvel particular como meio de transporte agora prioritário e o orçamento municipal como provedor de infraestrutura viária, a elite brasileira saiu das áreas centrais onde morava na virada do século e – em um processo imobiliário que precisa ter seu impacto econômico devidamente analisado – mudou-se para os novos loteamentos, a cerca de 10 km de distância. No vetor diametralmente oposto (norte-leste, no caso de São Paulo; norte-oeste, no caso do Rio de Janeiro), foi viver a massa de trabalhadores que também movimentou montanhas de dinheiro no processo imobiliário de transformar chácaras em loteamentos, mas sem a mesma intensidade de investimentos em infraestrutura viária, seja esta pública ou particular. A sequência de revoltas urbanas ligadas ao aumento do preço do transporte, entre 1923 e 1947, deixa exposta a desigualdade inerente a esse processo (Pamplona, 1991).

No entanto, se Rio de Janeiro e São Paulo lideravam o processo de expansão territorial baseada no automóvel, foi na ainda pacata Belo Horizonte que o quadríciclo de motor a explosão encontrou seu lugar de honra no imaginário da nação.

Em outubro de 1940, toma posse como prefeito da cidade, nomeado pelo então governador Benedito Valadares, o médico Juscelino Kubitschek. O jovem prefeito rapidamente percebe que as obras públicas de saneamento e abertura de vias seriam uma ótima forma de ganhar popularidade e recursos para as campanhas subseqüentes. No vetor norte da cidade, o prefeito anterior, Otacílio Negrão de Lima, havia construído uma barragem que, ao mesmo tempo, gerou o lago artificial da Pampulha e drenou o pântano a jusante, para a construção do aeroporto municipal de mesmo nome.

Quando JK assumiu a prefeitura, havia um problema: os empresários do setor imobiliário haviam sido convidados por Negrão de Lima e Benedito Valadares a investirem na urbanização da área ao redor do lago, mas, passados três anos da inauguração, os lotes não estavam sendo vendidos na escala esperada. Por mais bonita que fosse a paisagem natural, ninguém queria se mudar para a Pampulha, distante 12 km do centro da cidade. O prefeito JK não teve dúvidas: abriu uma larga avenida ladeada por palmeiras imperiais para ligar o bairro ao então limite norte da cidade, e foi buscar um arquiteto moderno para construir alguns equipamentos públicos que ajudassem a transformar a Pampulha em um lugar mais atrativo para a classe alta belorizontina.

Nessa empreitada, para salvar o fracasso imobiliário que se anunciava na Pampulha, Kubitschek um dia conversava com seu colega prefeito de Ouro Preto, o qual enchia de elogios um jovem arquiteto carioca que havia projetado um novo hotel para aquela cidade histórica. Ciente de que o arquiteto estaria em Ouro Preto em algumas semanas, o prefeito Kubitschek mandou buscá-lo para uma conversa em Belo Horizonte. O jovem Oscar Niemeyer tinha 33 anos e já era o *enfant-terrible* dos modernistas da capital federal, tendo trabalhado no projeto do edifício do Ministério da Educação e Saúde Pública (Mesp), em 1936, e no pavilhão brasileiro para a Feira Mundial de Nova York, em 1939. O projeto do Grande Hotel de Ouro Preto era o primeiro em que seus traços ultramodernos estavam sendo recalibrados para encaixarem-se no tecido urbano oitocentista de Ouro Preto. Lúcio Costa – chefe de divisão no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) – havia pedido a seu pupilo Oscar Niemeyer que mudasse o telhado para telhas cerâmicas, usasse uma treliça de madeira no lugar dos *brises* verticais e trocasse as colunas de sessão redonda por outras quadradas, como na tradição colonial (Lara, 2002; Cavalcanti, 1995). Niemeyer acatou as duas primeiras sugestões, mas as colunas ficaram quadradas só na fachada; permaneceram redondas no interior do hotel. O Grande Hotel de Ouro Preto foi a peça que faltava para os modernistas cariocas ganharem a disputa com outras correntes de cunho mais clássico, que defendiam uma arquitetura mais afinada com o passado brasileiro. Ao inserir um edifício moderno no coração de uma importante cidade do Brasil colônia, Niemeyer e Lúcio Costa juntaram a legitimidade de reler o passado

segundo sua moldura ao projeto de futuro que já dominavam. Aos academicistas, retirada a autoridade sobre o passado – o Iphan tinha sido criado em 1937 pelos modernistas –, restou assistir a esfuziante explosão de modernidade que foi o Brasil dos anos 1940 e 1950, até abril de 1960, quando Brasília foi inaugurada.

Mas, antes de falar sobre Brasília, precisamos falar um pouco mais do Grande Hotel de Ouro Preto e deste nosso assunto principal: o automóvel. O leitor mais atento já percebeu onde quero chegar. Construída durante o século XVIII, Ouro Preto definitivamente não foi projetada para acomodar automóveis. Todos os seus edifícios principais foram construídos junto ao alinhamento da calçada, as portas abrindo direto para a rua. O Grande Hotel desenhado por Niemeyer em 1940 inaugura outro desenho. Para a grande maioria dos visitantes que veem o hotel a partir do largo do chafariz da Casa dos Contos, destaca-se a rampa larga que se faz curva para vencer o desnível entre a rua e o edifício; rampa esta desenhada especialmente para o automóvel. Continuando o percurso, o bloco principal do hotel abre-se para que os carros entrem por debaixo, ao fim da rampa, de forma a proteger os hóspedes em caso de chuva. Só então se apresenta outra rampa, mais estreita, que convida os hóspedes a subir para a recepção e as áreas públicas do hotel. Em 1940, no edifício-chave para entender-se a arquitetura moderna brasileira, percebe-se protagonismo do automóvel, que era até então completamente desconhecido. O edifício do, na época, Ministério da Educação e Saúde Pública, projetado nos anos 1930, foi exaustivamente fotografado com os modernos Ford, Buick e Chevrolet da época. Isso também acontecera com o aeroporto Santos Dumont. Mas em nenhum desses edifícios o automóvel fora convidado a entrar dentro do prédio, como no Grande Hotel de Ouro Preto.

Voltemos ao encontro entre Kubitscheck e Niemeyer. Diz a lenda que o prefeito passou a tarde andando em volta da represa com o arquiteto e pediu que este fizesse alguns desenhos e que voltasse a Belo Horizonte. Ciente da pressa e do espírito realizador do prefeito, o jovem arquiteto passou a noite em claro e, na manhã seguinte, tinha vários desenhos para apresentar. O jovem prefeito – cinco anos mais velho, JK tinha 38 anos em 1940 – aprovou ali mesmo as ideias e determinou o início das obras para alguns meses depois. Em volta da Pampulha, Niemeyer projetou um hotel, um casino, uma capela, um clube social e uma pequena estrutura para festas. O hotel nunca foi construído, mas os outros quatro entraram para a história da arquitetura mundial, expostos no Museu de Arte Moderna de Nova York (MoMA) antes mesmo de terminados em 1942 e publicados em todos os compêndios de arquitetura moderna desde então.

Não é preciso relembrar para o leitor brasileiro o impacto que esse encontro de 1940, às margens da lagoa da Pampulha, teve na história subsequente do país (Carranza e Lara, 2015). Até mesmo porque, algumas páginas a frente, trataremos

de Brasília, a maior realização da dupla. Tomemos, por exemplo, o edifício do casino (atual Museu de Arte da Pampulha). Colocado no ponto mais alto de uma pequena península, cercado de água por três lados, esse edifício se liga ao resto da cidade por uma rampa de automóveis, que sobe pela direita e desce pela esquerda, e circunda um jardim desenhado por Roberto Burle Marx. No alto dessa rampa, uma generosa marquise protege o visitante da chuva ou do sol e o convida a entrar no edifício. Como no Grande Hotel de Ouro Preto, não há entrada de pedestres nem nenhum tipo de separação entre o espaço dos automóveis e o espaço dos caminhantes. O casino foi desenhado para chegar-se de carro, e ponto final.

Na capela da Pampulha, o automóvel foi tratado com um pouco menos de importância. É possível chegar de carro até a porta da igreja, mas esse percurso é pouco usado. Atualmente, só as noivas têm o direito de descer do automóvel bem em frente à marquise da capela; imagino que não tenha sido muito diferente no passado, difícil imaginar uma longa fila de carros levando os fiéis para a missa de domingo. Mas, nem por isso, os carros foram tratados como máquinas e seus motoristas como maquinistas.

Entre todas as obras de arte encomendadas para elevarem os edifícios a ícones da cidade, o que são de fato e de direito, a mais exuberante destas é o painel de azulejos de Cândido Portinari, que reveste a fachada dos fundos da capela da Pampulha. Enquanto os fiéis rezam olhando para um mural pintado, os milhares que passam de automóvel pela orla deliciam-se com os azulejos de Portinari. Obra de um arquiteto comunista, diriam alguns, pois o melhor da composição foi colocado nas costas do padre e de frente para toda a cidade. Mas não deixa de ser interessante que ali não existe um ponto de permanência – a praça adjacente está muitos metros acima e tem pouca relação com o painel –, e é sim um percurso. Até o ângulo entre o painel e a pista de rolagem foi desenhado de forma a maximizar a vista para os que passam em velocidade. A arquitetura e o urbanismo brasileiros já estavam há muito tempo encantados com o quadriciclo de motor a explosão, mas na Pampulha, no período 1941-1942, Oscar Niemeyer deu forma e *glamour* a essa relação.

Entre 1942 e 1955, Juscelino Kubitchek e Oscar Niemeyer sedimentaram uma parceria que mudou a face do país, e um componente significativo dessa nova imagem refere-se ao automóvel como símbolo dessa modernidade.

Não foi à toa que JK deu tanta ênfase à indústria automobilística. Uma indústria com impacto significativo na cadeia de produção e fortemente associada à ideia de modernidade servia como uma luva para conciliar seus ímpetus desenvolvimentistas e privatistas. Hoje, temos uma ideia muito opaca e estreita de como foram os governos de Juscelino Kubitchek, mas há de se lembrar-se que ele se colocava como alternativa democrática ao trabalhismo de Vargas, João Goulart e Brizola.

O centro de gravidade de JK estava com o capital, não com o trabalho. Se, no Brasil atual, seu governo é visto como progressista e transformador, foi porque essa ênfase na imagem de modernidade foi extremamente eficiente, não por nenhuma forma de distribuição de riquezas ou benefício real aos trabalhadores.

E nenhuma realização de Juscelino Kubitschek se encaixa melhor nessa proposta de modernidade conservadora que sua metassíntese: a construção de Brasília. Pensada para ser um vetor de desenvolvimento do país, ao mesmo tempo em que servia para concentrar a atenção da sociedade, Brasília não tinha como deixar de ser a cidade do automóvel por excelência. Retornando-se à posse de JK, em março de 1956, percebe-se que o ambiente político era bastante tumultuado no Rio de Janeiro. Kubitschek fora eleito com apenas 36% dos votos, e seu vice-presidente, João Goulart, representava outras forças políticas nem um pouco alinhadas com o Partido Social Democrático (PSD) mineiro. A construção de Brasília foi então o instrumento catalizador de uma articulação política que permitiu a JK não apenas exercer seu mandato, como também fazê-lo com bons índices de aprovação.

A ideia de construir uma nova capital no interior do país vinha sendo debatida, sem muito entusiasmo, desde a independência. No final do século XIX, a comissão Cruls¹ foi enviada ao Planalto Central especificamente para pesquisar possíveis áreas para a nova capital federal. A área demarcada por Luis Cruls, em 1892, passa a figurar em todos os mapas oficiais do Brasil central, até que JK retoma o assunto durante a campanha de 1955 e, uma vez eleito e empossado, age rapidamente para começar a construção da cidade. O concurso para escolha do plano urbanístico da cidade foi lançado em 30 de setembro de 1956. Três meses antes, coincidentemente, o presidente Kubitschek assinara o Decreto nº 39.412, criando o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (Geia). Brasília e a indústria automobilística brasileira têm raízes – mesmo que tênues – no século XIX, mas foram efetivamente criadas, quase que simultaneamente, por JK em 1956.

Cabe ressaltar que, até 1951, os automóveis vinham integralmente do exterior, sejam completos ou em peças a serem montadas no país, com baixíssimo grau de nacionalização e representando 15% dos pagamentos externos do Tesouro Nacional. Em 1952, Getúlio Vargas proíbe a importação de peças quando em caso de existir similar nacional e dá o primeiro impulso à indústria de autopeças que até então era incipiente. Em 1953, Vargas proíbe a entrada de veículos completos. Entre 1953 e 1955, instalam-se no Brasil as montadoras Mercedes Benz e Volkswagen, para competir com a Ford, a GM e a Studebaker, que já estavam instaladas. O mercado cresceria acima de 10% ao ano, mas o dilema entre importar – com impacto na balança externa de pagamentos – e nacionalizar estava instalado.

1. Trata-se de expedição liderada pelo engenheiro Luis Cruls em 1892, para documentar e localizar o espaço onde deveria ser construída a nova capital, no Planalto Central do Brasil.

Foi esse o quadro econômico encontrado por Juscelino Kubitcheck ao tomar posse, em 31 de janeiro de 1956. Entusiasta do automóvel desde os tempos de prefeito de Belo Horizonte, JK trabalhou rápido para atrair investimentos estrangeiros das montadoras, ao mesmo tempo em que buscava aumentar o índice de nacionalização da indústria. Naquele ano, Kubitcheck inauguraria a linha de montagem de caminhões da Mercedes Benz – em 28 de setembro de 1956 – e veria o Romi-Isetta ser fabricado em Santa Bárbara do Oeste, com 70% de nacionalização. Dois meses depois, em novembro de 1956, uma festa no Copacabana Palace comemorava o lançamento da camioneta DKW, da Vemag, com 60% do seu peso em peças nacionais. Nos anos seguintes, a produção de automóveis e caminhões com índice de nacionalização acima de 70% passaria a ser a fatia dominante do mercado brasileiro.

Nesse ponto, parece-me necessário elaborar uma crítica aos estudos de história urbana e arquitetônica brasileiros. A totalidade dos autores, até hoje, discutiu Brasília como uma cidade dominada pelo automóvel, sem, no entanto, ligar os pontos entre a construção da nova capital e a política industrial adotada com igual entusiasmo pelo governo JK. Se, na Pampulha, Juscelino Kubitcheck construiu quatro edifícios de excepcional qualidade – diga-se de passagem –, para ajudar os empreendedores a vender lotes no subúrbio ainda distante, não teria Brasília sido, de certa forma, desenhada para aumentar a demanda por automóveis e, assim, criar demanda para a crescente indústria nacional de componentes automobilísticos?

Não creio que se possa afirmar que Brasília foi criada para aumentar a demanda por automóveis, mas não há dúvidas de que o simbolismo de modernidade da nova capital se encaixa perfeitamente nos planos de incentivo à indústria de JK.

Olhando-se os outros projetos submetidos ao concurso do plano urbanístico de Brasília, percebe-se que a maioria dos premiados se apoiava no automóvel tanto quanto o projeto vencedor de Lúcio Costa. A honrosa exceção é o projeto dos irmãos Marcelo e Maurício Roberto – premiado em quarto lugar –, no qual se previa o automóvel apenas como veículo recreativo; todos os deslocamentos dentro da cidade seriam feitos por *monorail*, esteiras rolantes ou ônibus (Braga, 1999).

Não interessa, portanto, indagar se o plano de Lúcio Costa foi mais ou menos reverencial ao automóvel. Dos sete projetos premiados, só um não o fora. Cabe, sim, entender Brasília e todo o urbanismo brasileiro do século XX como uma grande apologia ao automóvel, que representa a máquina hegemônica na construção da mobilidade. Outras soluções de cidade, se houve, foram rapidamente abortadas pela força da identidade construída entre arquitetura, modernidade e o quadriciclo de motor a explosão, comumente chamado de automóvel.

No momento em que percebemos claramente a exaustão desse modelo, fica a pergunta: Como deveríamos desenhar as cidades hoje, para que em cinquenta

anos tenhamos uma estrutura de mobilidade mais eficiente e menos agressiva, que valorize o elo entre os seres humanos e o ambiente que nos cerca? Como quebrar a relação de *glamour* e identidade que temos com o automóvel e desenvolver valores mais sustentáveis e mais saudáveis, como andar a pé e de bicicleta, sentar em um banco de praça ou simplesmente interagir com o outro; ações simples e, no meu entender, fundamentais para a sociedade, diariamente estragadas pela presença hegemônica do quadriciclo com motor a explosão.

REFERÊNCIAS

- BARER, S. **The doctors of revolution**: 19th-century thinkers who changed the world. New York: Thames & Hudson, 2000.
- BARRETO, A. **Belo Horizonte**: memória histórica e descritiva. Belo Horizonte: FJP; Secretaria Municipal de Cultura, 1996.
- BENCHIMOL, J. L. **Pereira Passos**: um Haussmann tropical – A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte, 1990.
- BRAGA, M. **O concurso de Brasília**: sete projetos para uma capital. 1999. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.
- CARRANZA, L.; LARA, F. **Modern architecture in Latin America**: art, technology and utopia. Austin: University of Texas Press, 2015.
- CAVALCANTI, L. **As preocupações do belo**. Rio de Janeiro: Taurus Editora, 1995.
- CAVALCANTI, L.; CORREA DO LAGO, A. **Ainda moderno?** Arquitetura brasileira contemporânea. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2005.
- CHALHOUB, S. **Cidade febril**: cortiços e epidemias na corte imperial. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- CONRADS, U. **Programmes and Manifestoes on 20th-Century Architecture**. London: Lund Humphries, 1970.
- HOLSTON, J. “Come to the street”: urban protest, Brazil 2013. **Hot Spots – Cultural Anthropology website**, 20 Dec. 2013. Disponível em: <<https://goo.gl/UGLI62>>.
- INGRASSIA, P. **Crash course**: the American automobile industry’s road from glory to disaster. New York: Random House, 2010.
- KIRKLAND, S. **Paris reborn**: Napoléon III, Baron Haussmann, and the quest to build a modern city. New York: St. Martin’s Press, 2013.

LARA, F. L. One step back, two steps forward: the maneuvering of Brazilian avant-garde. **Journal of Architectural Education**, v. 55, n. 4, p. 211-219, 2002.

_____. O passe livre e outros pontos cegos da esquerda brasileira. **Brasil 247**, 21 jun. 2013. Disponível em: <<http://goo.gl/x9qkmn>>.

MAASS, P. **Crude world: the violent twilight of oil**. New York: Alfred A. Knopf, 2009.

MALET, H. **Le Baron Haussmann et la rénovation de Paris**. Paris: Les Éditions Municipales, 1973.

MUMFORD, E. P. **The Ciam discourse on urbanism: 1928-1960**. Cambridge, MA: MIT Press, 2000.

PAMPLONA, M. A. V. **Historiografia do protesto popular e das revoltas urbanas**. Rio de Janeiro: Departamento de História da PUC-Rio, 1991.

STUCKENBRUCK, D. C. **O Rio de Janeiro em questão: o Plano Agache e o ideário reformista dos anos 20**. Rio de Janeiro: Observatório de Políticas Urbanas e Gestão Municipal, 1996. (Série Teses, Dissertações e Monografias, n. 2).

TOLEDO, B. L.; KÜHL, B. M. **Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo**. São Paulo: Empresa das Artes Projetos e Edições Artísticas, 1996.

TRINDADE, A. D. **André Rebouças: um engenheiro do império**. São Paulo: Editora Hucitec/Fapesp, 2011. (Pensamento Político-Social, n. 4).

VANDERBILT, T. **Traffic: why we drive the way we do (and what It says about us)**. New York: Alfred A. Knopf, 2008.

VILLAÇA, F. **Espaço intraurbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1980.

BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR

COMAS, C. E. D. Stud banker bang bang!: casa y studio – Barragán en Tacubaya, México, 1947. **Arquitextos**, ano. 1, n. 6, p. 8, 2000. Disponível em: <<http://goo.gl/LOZekD>>.

DORAY, B. **From taylorism to fordism: a rational madness**. London: Free Association, 1988.

FJP – FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Saneamento básico em Belo Horizonte: trajetória em 100 Anos – Os serviços de água e esgoto**. Belo Horizonte: FJP, 1997.

GOMEZ MERA, L. Macroeconomic concerns and intrastate Bargains: explaining illiberal policies in Brazil's automobile sector. **Latin American Politics and Society**, v. 49, n. 1, p. 113, 2007.