

# NEY, BARUCH E JOÃO HENRIQUE PREMIADOS E DESCONHECIDOS

Três mocós — dois arquitetos e um engenheiro — colocaram-se em segundo lugar no Concurso para o Plano Piloto de Brasília. E mais: colocaram-se logo depois de Lúcio Costa, um mestre da arquitetura brasileira, e na frente de alguns nomes de primeiro plano, como Rino Levi, M.M.M. Roberto e Mindlin. Apesar disso, quase ninguém deu atenção para o feito desses rapazes, e tal ponto que os dados que revelamos aqui, bem como o relatório (uma síntese) do plano piloto que apresentaram são, no todo ou em grande parte, desconhecidos do público. E registre-se a importância do concurso que coroou a obra de um mestre e revelou três novos valores da florescente arquitetura brasileira: Ney Gonçalves, João Henrique Rocha e Baruch Milman. — F. G.

"Víamos sempre quebrar a monotonia sem prejudicar a função", declaram os três arquitetos.

### CARNAVAL SEM SAMBA

Ney e João Henrique têm 35 anos de idade, o engenheiro, Baruch Milman, é mais novo: tem 29 anos. Ney Gonçalves foi o vencedor do concurso para a construção do edifício-sede da Caixa Econômica Federal, João Henrique Rocha, assistente de Jorge Moreira, na Cidade Universitária, e assistente do Prof. Paulo Santos, que ensina Arquitetura Brasileira, na Faculdade Nacional de Arquitetura.

Trabalharam cinco meses para apresentarmos o plano, tal como foi apresentado ao júri — conta-nos João Henrique. Eramos dez pessoas desenhando à noite, inclusive durante o Carnaval. Foi duro, mas obtivemos a recompensa de um segundo lugar honroso. Ache, porém, que a imprensa não deu a devida importância ao fato. Quantas gente, como nós, trabalhou para esse concurso! Quanto dinheiro gastou! Parece que um dos planos chegou a ser financiado pelo Banco. O Instituto dos Arquitetos devia promover um debate sobre os planos apresentados. Há muita coisa importante a se falar e esclarecer. Sobre tudo, é preciso fazer justiça ao trabalho do profissional.

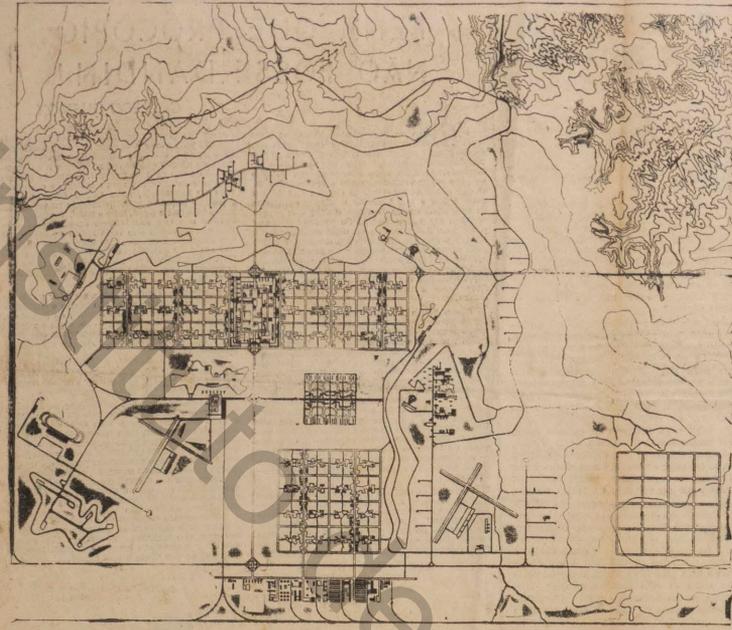
### PERDE-SE O PROJETO

Ney, João Henrique e Baruch tentaram seu projeto nos últimos dias do prazo. Houve trechos que levaram um mês inteiro para serem desenhados, fora os que depois de feitos, tinham que sofrer reificação. Mas, enfim, tudo pronto, começaram a escrever o relatório, que não saiu a contento, mas teve de ir assim mesmo. Ai apareceu uma surpresa indesejável: a cópia do plano geral perfeitos. O laboratório encarregado de cópia-lhe mandou entregar-lhe, mas um equívoco desviou das mãos os seus autos.

— Já pensou, se cal nas mãos de alguém. Ai estava toda a nossa ideia reunida, o fruto de cinco meses de trabalho incessante... A sorte é que o plano não apareceu, tinham entregue a um senhor empregado do edifício. Telefonaram-nos de Petrópolis avisando-nos. Foi um alívio.

### VIRTUDE E FALHA

As principais qualidades reconhecidas pelo júri no projeto de Ney, João Henrique e Baruch foram: a situação da cidade de modo a aproveitar o valor paisagístico do espaço e a densidade populacional e a central de transportes, onde se reunem as estações rodoviária, ferroviária e aérea. Mas, enfim, tudo pronto, começaram a escrever o relatório, que não saiu a contento, mas teve de ir assim mesmo. Ai apareceu uma surpresa indesejável: a cópia do plano geral perfeitos. O laboratório encarregado de cópia-lhe mandou entregar-lhe, mas um equívoco desviou das mãos os seus autos.



O plano-piloto de Ney e seus companheiros apresenta semelhanças de concepção com o de Lúcio Costa. 1.º colocado no Concurso de Brasília. A diferença está sobretudo no fato de Lúcio Costa ter distribuído os ministérios, igreja, tribunais, etc. ao longo do eixo central, enquanto o segundo colocado assumiu esses elementos no corpo da cidade numa praça retangular e chegou a faixa urbanizada para as margens do lago.

## RELATÓRIO DO PLANO PILOTO SEGUNDO COLOCADO

Os três autores do projeto colocado em segundo lugar furlaram-se, o mais nostálgico, a fazer declarações que pareciam uma crítica aos demais trabalhos apresentados no concurso de Brasília. Não sabemos, porém, mas declaramos que não no lado, ao certo ponto respeitamos a sua vontade. Em vez de falar detalhadamente do seu plano, Ney, João Henrique e Baruch preferiram enviar-nos "uma síntese das ideias fundamentais que deram origem ao projeto" e seu projeto. Fazem questão de acrescentar que, se permitiu na divulgação em relatório, aqui, é por verem nisso "uma ótima oportunidade para expor seu trabalho a crítica mais ampla, principalmente daqueles que não acompanharam o julgamento".

F. G.

Ao ensejo de apresentarmos uma análise sumária de nosso Plano Piloto somos de opinião que a exposição mais clara deve acompanhar a ordem lógica em que se desenvolveu o nosso trabalho.

Primeiramente procuramos tomar posição em face dos problemas básicos de urbanismo: Habitar, Trabalhar, Circular, etc. Escolhemos, à vista de opiniões e teorias muitas vezes contraditórias, critérios aos quais nos deveríamos manter fiéis, no planejamento propriamente dito.

Fundamentalmente, guiamos-nos pelo princípio da descentralização orgânica, característica principal do nosso projeto, pelo qual separamos os diversos setores urbanos, a fim de garantir a cada um o tratamento funcional e plástico apropriado e o desenvolvimento natural, sem prejuízo das suas interdependências. Com esta orientação nos foi possível estudar cada função "à parte".

Quanto à função Habitar, para os nós referimos aos aspectos mais característicos de nosso trabalho, ficou por nós perfeitamente definida antes do plano piloto. As células urbanas que projetamos foram determinadas em função do estabelecimento do padrão estatístico obrigatório, segundo o censo brasileiro de 1950, para cada criança em idade escolar (7 a 11 anos) correspondem 8 habitantes. Fixada a capacidade mínima para a escola em 1.000 alunos, determinamos a população da célula — 8.000 habitantes. Para a vida normal e sadia destes habitantes, sob os pontos de vista humano e social, determinamos: 1.º — que toda habitação tenha a mesma orientação, correspondente ao máximo conforto térmico e luminoso natural, colocando todos os edifícios de modo a nunca projetarem sombra uma sobre os outros; 2.º — garantir a toda habitação, como extensão imediata, espaços livres para recreação, assistência escolar e sanitária e pequeno comércio, acessíveis a pé por vias livres do trânsito de veículos, e no máximo em cinco minutos de caminhada.

Assim nasceram as nossas células. A cada quadrado de cem metros quadrados, com uma densidade resultante de 120 habitantes por hectare, contando com espaço livre central correspondente a 10 metros quadrados por habitante e a separação de uma faixa de cento e cinquenta metros de profundidade para o estabelecimento de comércio local e atividades de interesse coletivo. Excluída esta faixa a densidade sobe a 154 habitantes por hectare. A associação de quadras da ordem a uma faixa comercial continua, onde os diversos estabelecimentos poderão se situar nos centros de grupos populacionais através de esplanadas, e a distâncias recomendáveis. Nestas quadras conseguimos resolver o problema das habitações

unifamiliares, integrando-as com as habitações coletivas e possibilitando-lhes a mesma acessibilidade aos centros de interesse coletivo, o que não se tem conseguido nas cidades ou bairros-jardins.

Estudamos o centro governamental, estabelecendo-lhe um dimensionamento próprio, possível pela investigação dos órgãos que o compõem e à sua relativa estabilidade, coordenando-os logicamente para o fácil desempenho da função governamental.

O centro para o estabelecimento do alto comércio, do comércio de diversos, bancário e financeiro, com as suas ruas exclusivas para pedestres de forma irregular à maneira das ruas antigas, com as quais imaginamos movimentação plástica e aumento do perfume das cidades, satisfazendo a necessidade comercial de mostrar.

O centro de transportes e hoteleiro, como o conceito da grande estação única rodovio-aeroviária, em posição central em relação à cidade, também foi concepção anterior ao projeto do plano piloto.

A segunda parte de nosso trabalho compreendeu a análise dos fatores que condicionam a aplicação dos conceitos básicos que preestabelecemos. O fator demográfico mereceu bastante atenção. Em resumo, concluímos que a futura capital deve ser uma cidade limitada, onde a administração federal possa ser desempenhada com tranquilidade e conforto. Entretanto, pelos estudos que realizamos, em vista de razões de natureza econômica, geográfica, etc., concluímos por outro lado que a existência de um centro urbano isolado da cidade governamental não poderá ser assegurado pelo critério da descentralização orgânica, com o qual se pode conseguir que a cidade não seja perturbada pelo aluxo externo em demandas dos centros de interesse (comercial de transportes, cidade universitária, etc.), centros estes que poderão ser desenvolvidos livremente e que só terão importância em função de grande procura.

Consideramos em seguida os fatores físicos. O grande lago, pela sua importância paisagística, fez com que nos impusessemos a condição de situar a cidade de suas margens. A conformação topográfica, de pouco valor para ser tirado partido dos pontos mais altos, teve entre-

tanto importância para a aducação da água. As áreas acima da cota 1.100, além de ficarem muito afastadas do lago, não contariam com o abastecimento de água por gravidade e a localização da cidade abaixo desta cota traria como consequência uma economia de 18 milhões de quilowatts-hora, cerca de 20 milhões de cruzados por ano, economia muito interessante, principalmente nas fases pioneiras.

Com a adoção de critérios básicos e analisados os fatores condicionantes, fomos possível executar o plano piloto. Imaginamos uma entrada única que, partindo da rodovia, val a pé o centro governamental, larga avenida que poderá ter as suas margens pela vegetação e monumentos artísticos e memoriais. Esta avenida termina na praça do Congresso, de grandes dimensões — centro governamental compreende um retângulo central com os três poderes da República e seus órgãos complementares, situados em praças que se intercomunicam e possibilitam perspectiva e efeitos monumentais.

Em imediata ligação com o centro governamental, projetamos quatro setores residenciais destinados logicamente a habitações de funcionários.

Os centros de serviços e de transportes, estão ligados à avenida de entrada e a outras vias de tráfego rápido, o que lhes garante fácil acesso de todos os pontos da cidade. O primeiro conta com bastante área livre para se desenvolver.

Para a população de economia própria, avaliada em 70% da população total, que desempenha atividades no comércio e na indústria, criamos uma zona residencial entre o centro comercial e a zona industrial. Todas as zonas residenciais foram cercadas por áreas livres de uso comum para recreação e instalação de clubes, casas de diversos tipos, etc.

A zona industrial fica entre as estradas de ferro e de ligação, com possibilidade de se desenvolver e com facilidade de se coordenar com os centros industriais dos satélites. Desta zona partem vias de abastecimento de tráfego rápido para todos os setores da cidade.

Os demais centros, universidade, centro médico, centros esportivos, zona militar, foram situados de modo a terem fácil e rápido acesso, tanto interno quanto externo.

As vias circulares são de importância característica local, de tráfego rápido, sem cruzamentos, e de tráfego lento no interior das zonas residenciais. Nos centros de convergência foram evitadas as vias de tráfego rápido, sendo possível a existência de sinalização luminosa. A rede de instalações que projetamos em galerias visitáveis nunca coincidem com as ruas. Passam nos espaços livres interiores, o que possibilita a criação, em qualquer ponto, de passagens sob as ruas. Com isto foi nos possível projetar uma circulação de pedestres e bicicletas intercomunicando todos os setores da cidade. A não ocupação das áreas acima da cota 1.100 possibilitou a penetração da via férrea e a criação da estação única com grande aproximação dos centros de interesse.

Acreditamos ter apresentado um trabalho honesto, realizado graças a dedicada participação de nossos colaboradores. Tivemos a sorte de não sermos colocados no honroso segundo lugar.

### ORDEM SEM MONOTONIA

Ney e João Henrique tentaram emprestar a seu projeto a estética irregular da arquitetura medieval.

Observe-se, por exemplo, o centro governamental de forma retangular, onde procuramos, ao mesmo tempo, organizar o espaço e emprestar-lhe a variedade de perspectivas e vistas. Assim como nas cidades medievais, de repente se dá com uma igreja num desvio de praça, neste centro governamental se observou idêntica variação e verdadeiras surpresas para o visitante.

Também no centro comercial, idealizado fora do corpo da cidade, a fim de que ele pudesse crescer, a disposição do espaço é de modo a oferecer essa riqueza de vistas e servir ao fim comercial de mostrar as mercadorias. As vitrinas podem ser vistas a grande distância, graças à ordenação irregular das lojas.

JORNAL DO BRASIL 7.4.1957



Desenho de Louis Charoux: nauquim e gauche em papel brithante azul.

## DESENHOS DE CHAROUX

Está aberta, na Petite Galerie, a mostra de desenhos de Louis Charoux, artista de São Paulo que trabalha sua primeira obra individual no Rio. A arte de Charoux, como a tivemos oportunidade de dizer, na época da mostra concluída, no âmbito de uma exposição coletiva, foi muito requisitado, ao mesmo tempo que econômico nos seus meios de expressão. Se em arte há sempre a luta, a propensão geométrica, Charoux atinge a um nível de expressão bastante alto, além de, sobretudo, que a sua experiência com a linha — sua qualidade — é reconhecida, mesmo das virtudes de serem a vistas simples — é uma contribuição importante.

Louis Charoux nasceu na Áustria (Viena), em 1915, vindo para o Brasil em 1940, onde se estabeleceu em São Paulo. Em 1941, participou com o grupo "Sua Novíssima", em 47, participou em exposição "19 Pintores". Foi um dos elementos do movimento "Ruptura", em 1951, e há pouco, participou da 1.ª Exposição Nacional de Arte Concreta, em São Paulo no Rio de Janeiro, em 1954, ganhando o prêmio Leizer (Arte Contemporânea) de 1950, do MAM de São Paulo.

1957