

Universidade Paulista
Curso de Arquitetura e Urbanismo
História e Teoria da Arquitetura e Urbanismo (Urbanismo I)

BRASIL EM URBANIZAÇÃO

INDUSTRIALIZAÇÃO

BRASILIA COMO PALCO DA MODERNIZAÇÃO

Brasil em URBANIZAÇÃO

Após a Abolição da Escravatura (1888), o governo brasileiro incentivou a entrada de imigrantes europeus em nosso território.

O novo governo da República iniciava-se sob um espírito de ânsia de prosperidade material e enriquecimento.

Com a necessidade de mão de obra qualificada para substituir os escravos, milhares de italianos e alemães chegaram para trabalhar nas fazendas de café no interior de São Paulo, nas indústrias e na zona rural do Sul do país.

“Nesta época, o Brasil precisava de braços para a lavoura, e publicava anúncios nos jornais da Europa, oferecendo passagem gratuita... Além do que disponibilizava não só os papeis como financiava a viagem.”
(Mina Klabin)

O Brasil adentrava o século 20 (1901-) com uma população da ordem de 17 milhões de habitantes, com cerca de 36% dos brasileiros vivendo em cidades.

A economia do país ainda era impulsionada à base de exportação de produtos primários.

Entre 1871-1928, o café, artigo de consumo das mesas abastadas na Europa e EUA, participava com mais da metade da receita brasileira de exportação.

Algumas cidades conheceram um extraordinário crescimento demográfico, além dos grandes contingentes imigratórios que influenciaram no aumento da população.

O Rio de Janeiro era habitado por 750 mil habitantes, em 1900. Sua população aumentou 271% em relação a 1872.

São Paulo, no mesmo período aumentou 870%, com cerca de 240 mil habitantes na virada do século.

Números que mostram os conflitos de espaço com o crescimento desordenado das cidades.

A cidade afirmava-se como palco do moderno – modernização tendo como referência a organização, as atividades e o modo de viver do europeu. Os engenheiros colocavam-se como agentes dessa modernização.

A corporação apostava na ciência e na técnica com os instrumentos de progresso material para o país, nos moldes do desenvolvimento industrial do Velho Mundo, vislumbrando, na industrialização, um objetivo nacional a se atingir.



Divulgação



INDUSTRIALIZAÇÃO

Com o colapso do mercado mundial a partir da quebra da Bolsa de Nova York, em 1929, a economia cafeeira também foi afetada e

A oligarquia agroexportadora, economicamente arruinada, cedeu o papel a outros setores da sociedade, sobretudo segmentos da classe média urbana, que ao lado de greves operárias, movimentos liderados da ala jovem da oficialidade militar, os tenentes vinham ganhando poder ao longo do período.

A partir de 1930, o mercado nacional definia-se por um capitalismo, não mais agropecuário, mas industrial.

A implantação do Estado Novo, da Era Vargas reafirma, um ideário em direção à modernidade, deslocando o eixo da economia do agroexportador para o pólo urbano-industrial.

Com o incremento econômico nas cidades, a tendência levou o deslocamento das populações das áreas rurais para as urbanas.

O Planejamento das cidades representava uma faceta de modernização que substituía aos poucos, a paisagem “atrasada” por largas avenidas com construções de uma arquitetura “modernizante”.

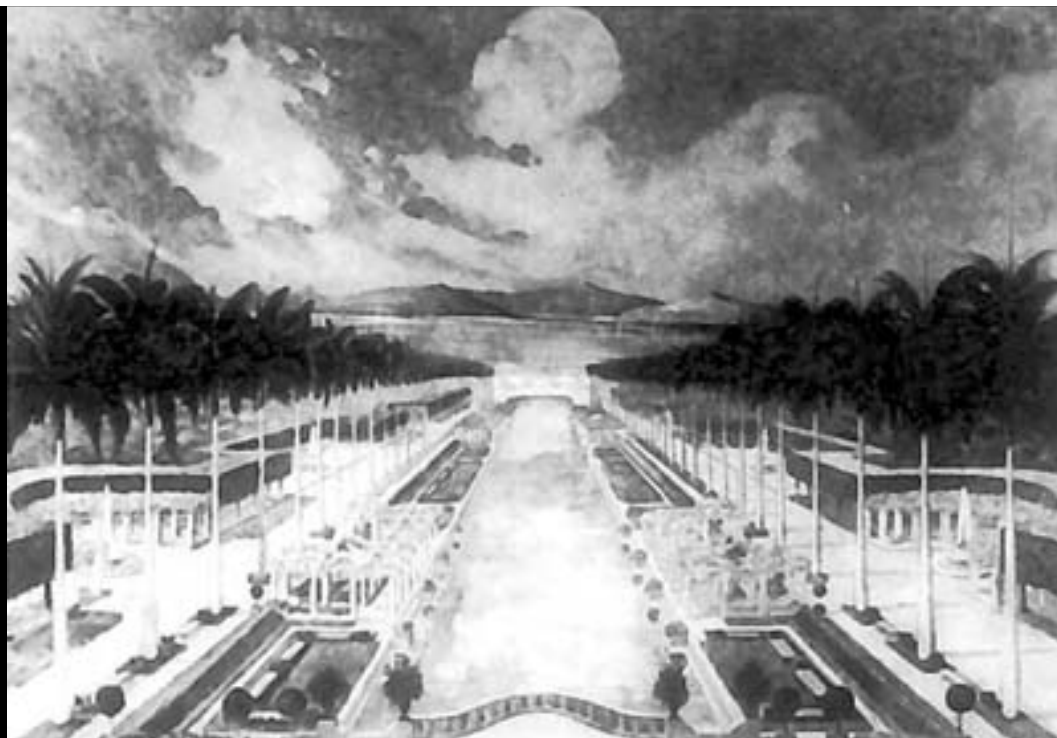
Tanto no Rio de Janeiro como em São Paulo propunha a criação de novos eixos viários,

trazendo junto com a construção de monumentais obras públicas, a implantação de parques públicos e que acarretou na remodelação do tecido urbano colonial da cidade.

Planos como os de Donald Alfred Agache (1875-1959) urbanista francês, que se notabilizava na França em implantações urbanísticas.

No Brasil Agache desenvolveu vários projetos e consultorias em varias cidades no Rio e Belo Horizonte.

Plano Agache
final anos 20



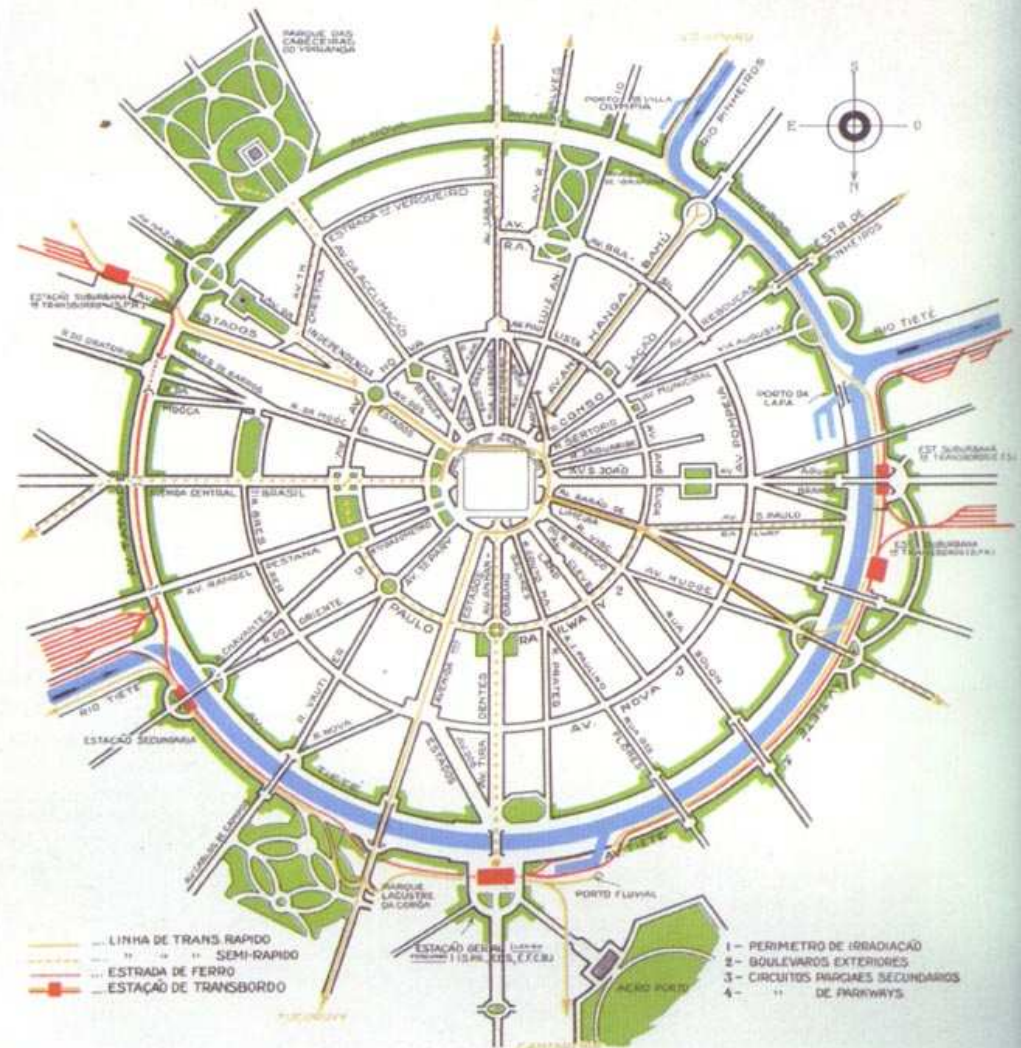
Tão grandioso quanto o plano de Agache,

Em São Paulo o engenheiro-arquiteto Francisco Prestes Maia (1896-1965)

foi o autor da proposta do “Plano das Avenidas”, de 1930.



Plano de avenidas
Prestes Maia, 1930



Plano de avenidas do prefeito Prestes Maia, 1935.

A IMPLANTAÇÃO DE BRASÍLIA

Os anos 50, (1956 e 61), com a ascensão de Juscelino Kubitschek no poder, representaram um grande impulso rumo à modernidade no Brasil.

A expansão industrial cresce 80% em relação aos anos anteriores, a economia de alguns setores como a siderúrgica e a de equipamentos de transportes; caminhões, locomotivas e automóveis chegava a 600%.



Uma conjugação de fatores deram sustentação à tamanha capacidade de produção;

- Recursos privados para investimentos produtivos e
- Forte presença do Estado.
- Juscelino Kubitschek capitaliza recursos, permitindo a canalização dos investimentos nacionais e internacionais.

O apelo aos investidores privados foi particularmente eficaz, o que permitiu que desenvolvesse seu plano de metas na área de transporte e energia.

Mas o principal deles seria a construção de Brasília, considerado na época, um projeto utópico.

Brasília tinha outros fins, a oportunidade de desviar a atenção sobre o setor social, a educação e a agricultura.

Como símbolo desenvolvimentista Brasília acaba postergando os problemas incômodos do Brasil.

Vencia o projeto do arquiteto Lúcio Costa, apresentado em cima do encerramento das inscrições para o Concurso do Plano Piloto de Brasília,
(com 26 projetos submetidos a um pequeno júri).

Oscar Niemeyer que já havia trabalhado com Lúcio Costa, faz parte da comissão julgadora pela Novacap.

Seria uma capital funcional, no sentido do próprio destino da cidade: a função governamental.

Sem maiores estudos sócio-econômicos, sobre possíveis impactos à tão isolada posição,

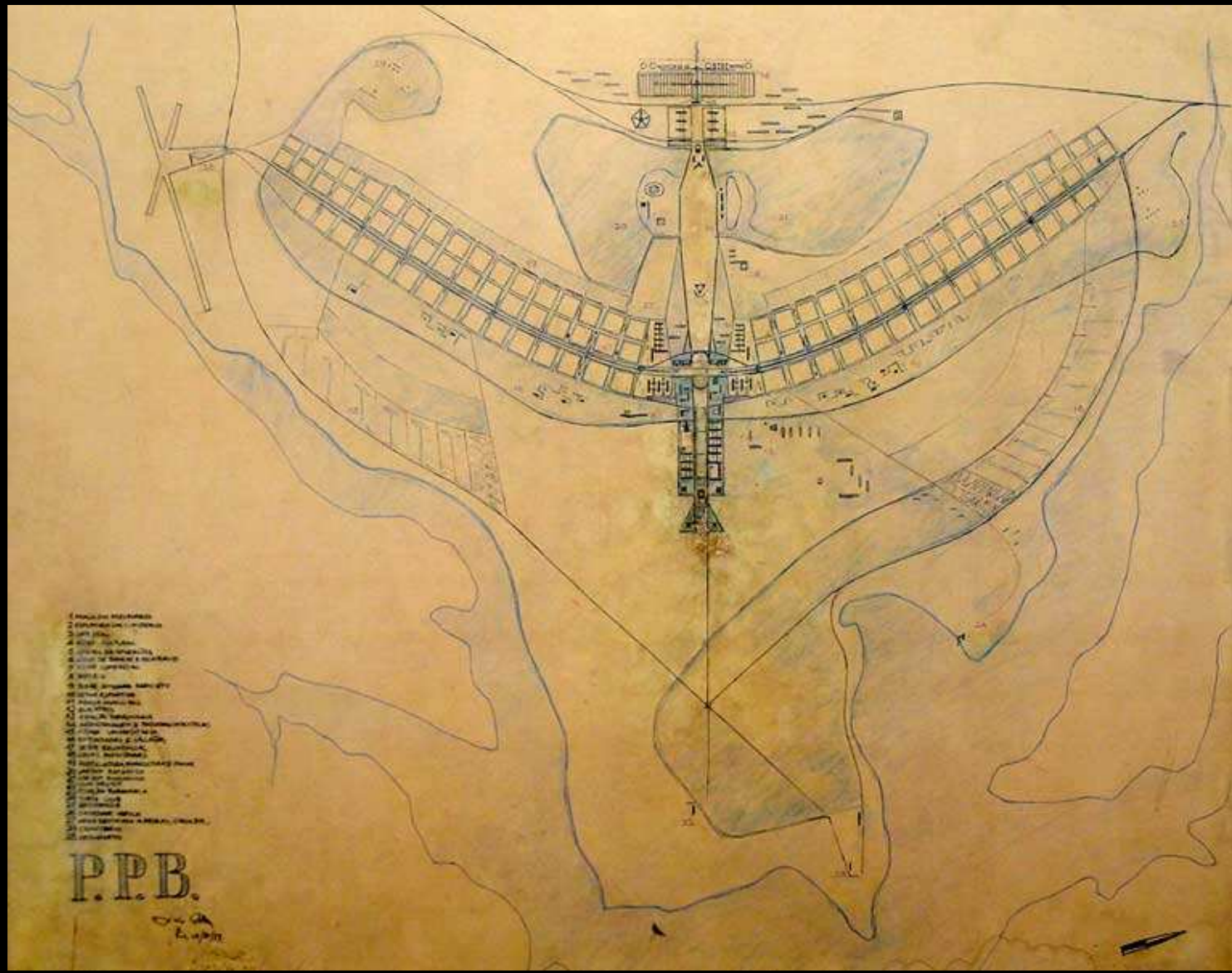
Brasília tornou-se uma cidade-pioneira na região e, por isso mesmo, um núcleo dependente de suprimentos que necessitavam ser importados de regiões afastadas. (Segawa)

Seu desenho inicial nasceu do

“gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da cruz”.
(L. Costa)

Cada um dos grandes eixos assumiu uma significação:

- O eixo menor, concebido como o *eixo monumental*, espaço para o centro cívico e administrativo, os setores comerciais, de serviços e culturais.
- O eixo maior, arqueado, seria o *eixo rodoviário-residencial*: é estruturado pelas autopistas de comunicação com as regiões vizinhas, ao longo das quais se alinhavam os blocos de moradia – princípio das superquadras - de 300m de cada lado – com edifícios sobre pilotis.











No escopo inicial previa uma população limite de 500 mil habitantes. Inicialmente como cidade-canteiro, após sua construção seguiu abrigando migrantes.

A absorção desse contingente extrapolou a previsão inicial de seus planejadores, que não anteveram o assentamento dessa população, e tampouco admitiam a sua permanência no nobre setor residencial.

Núcleos periféricos foram oficialmente criados ao longo das décadas seguintes.

As chamadas cidades-satélites surgiram antes mesmo da ocupação do plano-piloto, caracterizando-se como “informais”, cresceram muito além da cidade “formal”.

Até 1985 o plano-piloto abrigava cerca de 396 mil habitantes e As 8 cidades-satélites juntas quase 1,1 milhão de habitantes.

O que se apreendeu desse modelo foi a sua total autonomia, um modelo aplicável a qualquer situação em crise:

ou seja introduz o conceito de elementos isolados, decompostos em bairros, células, prédios, zonas etc, fazendo analogia ao uso necessariamente do automóvel .

um modelo que pode se impor por ser abstrato e isento de valores culturais gerando um espaço quantitativo.

Brasília constitui a expressão máxima da Carta de Atenas , pois segue rigorosamente os princípios da cidade racionalista da carta.

Brasília sintetiza a cena principal da modernização no plano urbanístico brasileiro ocorrida na metade do século 20.