

2014-06-01

Pontos de inflexão: vínculos e transformações entre duas viagens de Le Corbusier

Ingrid Quintana Guerrero

Universidade de São Paulo, Brasil, ingridquintana@usp.br

Follow this and additional works at: <https://ciencia.lasalle.edu.co/tr>

Citación recomendada

Quintana Guerrero, Ingrid (2014) "Pontos de inflexão: vínculos e transformações entre duas viagens de Le Corbusier," *Traza*: No. 9 , Article 4.

Disponibile en:

This Artículo de investigación is brought to you for free and open access by Ciencia Unisalle. It has been accepted for inclusion in Traza by an authorized editor of Ciencia Unisalle. For more information, please contact ciencia@lasalle.edu.co.

Pontos de inflexão: vínculos e transformações entre duas viagens de Le Corbusier*

Ingrid Quintana Guerrero**

Recibido: 28 de abril de 2014

Aceptado: 19 de junio de 2014

Como citar este artigo: Quintana Guerrero, I. (2014). Pontos de inflexão: vínculos e transformações entre duas viagens de Le Corbusier. *Traza* (9), 48-60.

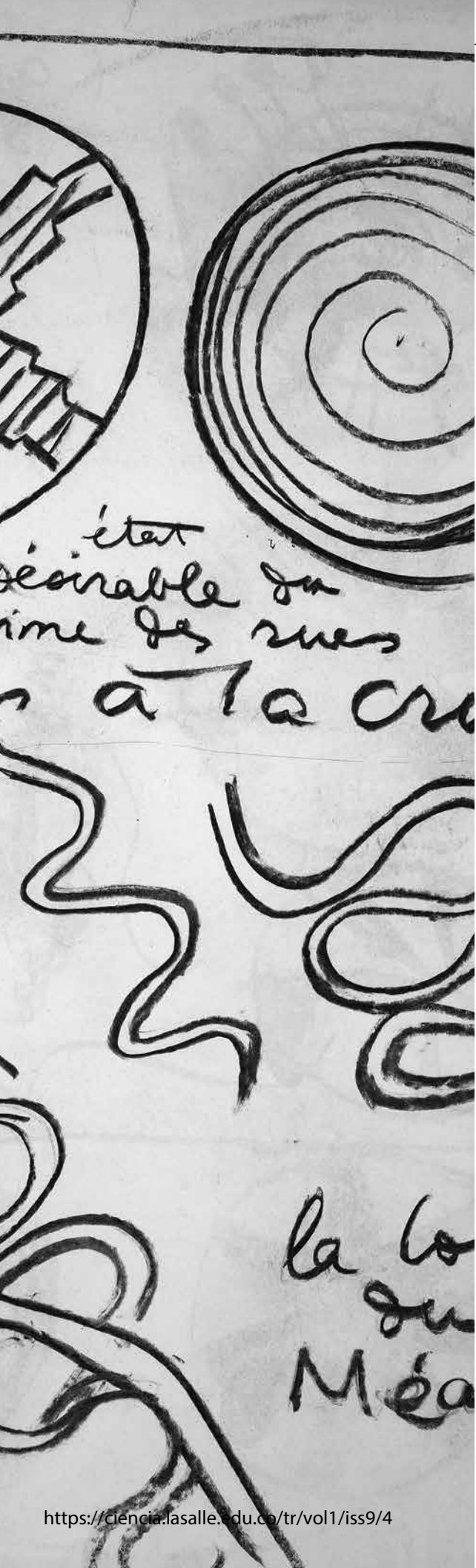
* Artigo baseado na tese em projeto arquitetônico *El Viaje de Oriente: Charles-Édouard Jeanneret (Le Corbusier) e Auguste Klipstein 23 de mayo-1 de noviembre 1911*, de Ricardo Daza (Universidade Politécnica da Catalunya), que contou com a colaboração da autora entre 2005 e 2007, e a exposição *Le Corbusier-América do Sul-1929* (Centro Maria Antônia da Universidade de São Paulo, agosto de 2012), de Hugo Segawa e Rodrigo Queiroz e da qual a autora foi assistente curatorial.

** Arquiteta pela Universidad Nacional de Colombia, sede Bogotá. Mestre em Arts, mention Philosophie et Critique Contemporaine de la Culture, pela Université de Paris 8 Vincennes-Saint Denis e em Histoire de l'Architecture pela Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne (França). Doutoranda em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo, Brasil, com bolsa da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo. Correio eletrônico: ingridquintana@usp.br

Resumo

Este artigo apresenta algumas relações entre duas viagens de Le Corbusier: a *Viagem de Oriente* de 1911 (ainda nos anos formativos de Charles-Édouard Jeanneret, nome original do arquiteto) e sua primeira visita à América do Sul em 1929, convidado para ministrar palestras sobre a arquitetura da habitação e o urbanismo moderno em Buenos Aires, Montevideu, São Paulo e Rio de Janeiro. Além das diferenças e semelhanças formais entre as situações e materiais produzidos nesses dois momentos (desenhos, fotos e textos de diferente natureza, como matérias de jornais, diários e cartas), propõe-se sublinhar o caráter de cada uma delas como ponto de inflexão no pensamento do mestre moderno, trazendo mudanças fundamentais para sua abordagem da prática arquitetônica.

Palavras chave: Le Corbusier, anos formativos, América do Sul, postulados modernos.



Inflection Points: Connections and Transformations between Two Le Corbusier's Journeys

Abstract

This paper evidences relationships between two Le Corbusier's trips: the Journey to the East, 1911 (as a part of Charles-Édouard Jeanneret's formative years) and his first visit to South America, in 1929, when he was invited to talk about his modern housing and urbanism theories in Buenos Aires, Montevideo, São Paulo and Rio de Janeiro). Besides formal similarities and differences between both situations and its material of documentation (drawings, pictures, several kind of texts – letters, journalistic chronicles and diaries), our objective is to emphasize the big changes that each one of these journeys generated in Corbusian thinking and which produced other ways to practice architecture.

Keywords: Le Corbusier, formative years, South America, modern postulates.

Solution à la crise
Fonte: Ingrid Quintana Guerrero

Introdução

“Je n'existe dans la vie qu'à condition de voir”, a célebre frase do *Prologue Américain* que Le Corbusier (1930) escreveu em 10 de dezembro de 1929, ao deixar pela primeira vez a América, se liga ao seu papel de viajante intenso. Posto isto, poderíamos dizer que ele também não teria existido se não fosse viajando. É impossível ignorar o aprendizado dos seus périclos, desde sua viagem pela Itália em 1907, documentados em inúmeras cadernetas custodiadas pela Fundação Le Corbusier (FLC) que testemunham sua atividade como observador e desenhista rigoroso. Concentrar-nos-emos em dois casos específicos, rara vez vistos em paralelo: a *Voyage d'Orient* (1911) — que abrangeu a Boêmia, a Sérvia, os Balcãs, a Turquia e a Europa clássica — e sua primeira visita ao continente americano (1929), especificamente à Argentina; o Uruguai; o Paraguai e o Brasil.

A importância destas experiências é incontestável: não é por acaso que, um mês antes da sua morte, “Corbu” tivesse corrigido suas memórias da “Viagem Útil” (a de 1929) para publicá-las (*Éditions des Forces Vives*, 1965). Por sua vez, a viagem sul-americana é bem conhecida graças à influência do livro que contém as conferências proferidas nessa ocasião: *Précisions sur un état présent de l'architecture et l'urbanisme* (1930). Nossa aproximação vai além da coincidência entre aspectos pitorescos, embora surpreendente devido à distância física e temporal dos fatos: da complexidade das viagens — pelo menos no que tange à quantidade de documentos compilados e à profundidade do seu significado: pretende-se reconhecer o valor de cada uma destas viagens como chave para a compreensão da passagem de uma etapa de reflexões (figurativas, no caso da viagem de 1911; puristas, para a viagem de 1929) para um universo complexo de relações entre o vernáculo, o sensual e o místico, que apontarão à construção da linguagem madura corbusiana.

Enquanto a Viagem do Oriente marcou o fim dos “anos formativos” de Jeanneret, o circuito de 1929 representou a base teórica dos anos mais férteis e de mais intensa produção de projetos, além de uma das fontes da *nuance* sensual de sua obra plástica. O jovem de 1911 não estava convencido de sua vocação de arquiteto, mesmo tendo trabalhado em importantes escritórios (Auguste Perret em Paris e Peter Behrens em Berlim). Por outra parte, embora o “Corbu” do fim dos anos 1920 ainda fosse o herói arquitetônico da região, já havia ganho certo reconhecimento graças ao sucesso internacional *L'Esprit Nouveau*, decorrente em convites a ministrar palestras no Novo Mundo. Editada por ele e Amédée Ozenfant, essa revista dedicava-se primordialmente à pintura (especialmente à divulgação das premissas “puristas”). Porém, Le Corbusier já se autoproclamava arquiteto, construtor de protótipos revolucionários e se projetava como o mais importante urbanista do século 20: daí o caráter doutrinário de suas falas.

Em segundo lugar, a duração da visita de 1929 foi muito menor que a do seu *grand tour*¹ (três meses e nove dias no primeiro caso² e seis meses e cinco dias no segundo), bem como a natureza dos documentos nelas produzidos: do Oriente há principalmente rascunhos em cadernetas, enquanto, nas conferências latino-americanas, cartazes foram desenhados. Como homem de negócios, Le Corbusier aproveitou sua visita à América para ganhar e propor projetos que não chegaram a ser executados, em desenhos de grande formato.

O romantismo do barco

A Viagem de Oriente iniciou em Dresden em 23 de maio de 1911, mas a verdadeira expedição começou com a troca do trem para o barco em Viena, onde Jeanneret começou a navegação

pelo Danúbio. Por que preferir este meio de transporte “à antiga”, existindo uma rede férrea entre Paris e a Turquia — o grande alvo do périplo? Foi consequência de um pequeno orçamento (o preço, 10 francos entre Viena e Belgrado, era mais barato do que uma passagem no mítico *Expresso do Oriente*)? Seja qual fosse a razão, isto fez com que ele confrontasse a linha imutável do horizonte, ao longo do rio todo.³

A predileção pela locomoção fluvial foi confirmada entre as cidades de Tekirdag (Rodosto) e Constantinopla (Istambul), onde o barco que rodeava o litoral do Mármara substituiu o passeio de trem, obrigando a Jeanneret e seu parceiro, Auguste Klipstein, a ir até o porto de Andrinopla (Edirne).⁴ Um desenho em lápis, tendo um navio pequeno em primeiro plano e o perfil da cidade atrás mais o detalhe das mesquitas, registra a primeira vista de Jeanneret sobre a antiga capital de Bizâncio (figura 1). A linha do horizonte converteu-se em suporte da nova realidade por descobrir. Uma visão menos arquitetônica, evidenciando a geografia por trás de outro barquinho solitário (ou no barco onde ele está a bordo?) aconteceu de caminho para a Itália, em Patras (porto sobre o Mar Adriático) logo depois da sua partida de Delfos, semanas mais tarde (figura 2). Foi naquele barco que Jeanneret introduziu um novo elemento nos seus motivos marítimos: a proa, apenas revelada pela porção que cruza a linha de horizonte, amarrando a topografia distante.

No caso da viagem transatlântica, o paquebote (o *Massilia*) não foi uma escolha, pois os primeiros voos entre o Velho e o Novo Mundo aconteceram nos anos 1930. A natureza dos traços nos desenhos respectivos não mudou muito em 17 anos; contudo, eles ganharam cores intensas, outrora reservadas para as aquarelas. A vista do porto de Santos, do bote (no primeiro plano, ver figura 3), em novembro de 1929, remete à chegada a Constantinopla, embora a presença dos minaretes das mesquitas fosse substituída por um farol.

Dois umbrais

Após nove dias pelo Danúbio, em 10 de junho de 1911, o navio que levou Jeanneret à Sérvia passou por Smeredevo, onde fotografou uma fortaleza com sua “Cupido 80” (figura 4). Surpreende a semelhança deste registro com o primeiro, em grande formato, de “Corbu” na América (figura 5): ao paquebote atracar no rio de La Plata, o arquiteto traçou, sobre uma folha azul, uma linha dourada horizontal, sobre a qual repousam volumes verticais à maneira de torres. Esta imagem poderosa, visão onírica da primeira percepção de uma noturna Buenos Aires

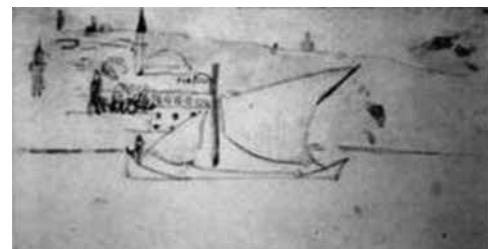


Figura 1. Desenho do Corno de Oro, Istanbul, 1911

Fonte: FLC.

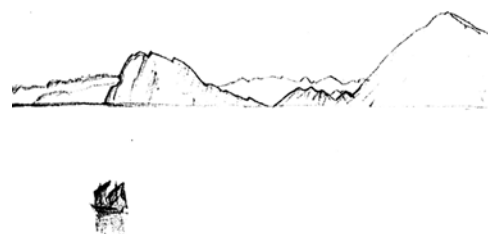


Figura 2. Patras, litoral do Mar Adriático, 1911

Fonte: *Voyage d'Orient. Carnet 3* (1987).



Figura 3. Desenho chegando a Santos, 1929

Fonte: FLC.



Figura 4. Fotografia de Smeredevo, 1911

Fonte: FLC.



Figura 5. Croqui para a Cidade dos Negócios, 10 de junho de 1929, Buenos Aires

Fonte: FLC.



Figura 6. Campana búlgara, caminho para Tirnovo, 1911

Fonte: *Voyage d'Orient. Carnets* (1987).

usada na capa de *Précisions*, sintetiza sua proposta para a Cidade dos Negócios no plano para a capital argentina (1936). A linha horizontal, confrontada aos elementos verticais e configurando um ângulo reto, parece simbolizar a passagem de um universo — o do academicismo europeu — para outro — o da cultura pitoresca como a dos camponeses sérvios, marco do exotismo latino-americano (Daza, 2009).

Das paisagens tímidas às montanhas singulares

Vários autores assinalaram o primeiro voo de Le Corbusier sobre o Paraguai, em 1929, como um dos principais fatos dessa primeira expedição latino-americana. Isto não significa que na Viagem Útil não houvesse já uma relação “aérea” com a paisagem virgem, embora a percepção do céu mude dependendo da altura e modelo de avião, como é caso, segundo Sequeira (2004), do trajeto entre a Argentina e Asunción. Num desenho a lápis do campo búlgaro de caminho para Tirnovo (lugarejo aos pés dos Balcãs), feito na caderneta a bordo do trem que lhes conduziu aos altos vales mostram-se montanhas tímidas que praticamente configuram uma “fita de horizonte”⁵ (figura 6). Percebem-se trilhas sinuosas no primeiro plano, como na silhueta de Santos elaborada pelo arquiteto de caminho à capital paulista e cuja topografia se confronta ao calmo horizonte marítimo (figura 7). Nesse caso há um detalhe particular: uma pequena legenda na parte inferior da folha, “Paulo Prado”,⁶ anfitrião do arquiteto em São Paulo, onde Le Corbusier chegou em 19 de novembro. Dois dias antes, Prado e o arquiteto visitaram o canteiro da autoestrada Santo Amaro e algumas casas projetadas por Gregori Warchavchik.

Ora, a natureza dessa paisagem é muito diferente daquela das outras imagens do caderno B4, consagrado à capital paulista: além da imagem do jumento na futura Avenida Nove de Julho (descrita posteriormente), há um croqui de duas “mulatas” com crianças no colo (a esquerda) e, em segundo plano, os arranha-céus do centro da cidade.⁷ A falta de tempo, como na Viagem do Oriente, impediu de colorir este desenho, obrigando-o a referenciar por escrito as suas cores (figura 8). No restante, o seu interesse se concentrou em figuras femininas típicas das regiões visitadas, parecidas com aquelas registradas no Paraguai (mulheres carregando cestos nas suas cabeças, antecedidas por um fundo arquitetônico de casas baixas e cúbicas) (figura 9), e com fotografias de mulheres folcloricamente vestidas, na Sérvia e nos Balcãs (figura 10).

Em 24 de agosto de 1911, após atravessar os Dardanelos, Jeanneret chegou ao Monte Atos, no sul da Grécia, unicamente habitado por monges ortodoxos. Um desenho no caderno

(figura 11) recria a sua chegada à península do Hagion Oros, consagrada à virgem Maria. Em primeiro plano, percebe-se apenas o traço do barco na água. A poderosa pirâmide, ou seja, o monte isolado, basta para enriquecer a cena; ela se encaixa bem no repertório de formas platônicas anunciado por Paul Cézanne — outro pintor admirado por Jeanneret —, reafirmando no imaginário do jovem alguns quilômetros para o norte, nas suas visitas a Roma e à Toscana.

Uma circunstância semelhante aconteceu no Rio de Janeiro, onde Le Corbusier atracou em dezembro de 1929, após sua estada paulistana. A paisagem carioca foi desenhada a bordo de um navio⁸ (aprecia-se uma parte da proa, como nos rascunhos de Patras e Santos, figura 12). Neste caso, não se registra um conjunto topográfico diluído, sem forma específica, mas o horizonte religando massas isoladas. De fato, nenhum dos volumes correspondeu às formas *cézannianas*. Na mais célebre e estranha das presenças na Baía de Guanabara, o morro do Pão de Açúcar domina. A sua importância na viagem de Le Corbusier evidenciou-se em outro croqui da sequência (figura 13). Colorido, ele constitui um estudo detalhado, tanto da relação entre o morro e o solo, quanto da topografia circundante.

Reconstrução vs. imaginação

No fim de setembro de 1911, Jeanneret chegou ao santuário de Delfos e percorreu a via que conduz às ruínas do templo de Apolo (embasamento e muro poligonal, figura 14), no monte Parnasso. O jovem reconstruiu sua imagem no *cahier*: no desenho é possível reconhecer a Coluna de Naxos, roubada por antigos invasores e sobre a qual se erigia uma esfinge. Outro “detalhe reconstitutivo” pode ser visto na próxima página: trata-se da Coluna das Três Serpentes (Colona de Hadriano), que outrora repousava sobre um tripé ainda erigido no recinto, e que Jeanneret deve ter visto no hipódromo de Constantinopla.⁹ Um exercício mental similar foi feito num segundo templo, agora no fórum da devastada Pompéia (figura 15). A tentativa de reproduzir as condições específicas, proporções e pontos de vista, dos prédios que não existiam mais, agora implicava a interação entre esses “objetos” num grande conjunto arquitetônico.

Recriar na hora uma cena de outro tempo exige tanta imaginação quanto a necessária no momento de projetar, embora como ferramenta analítica. De fato, os croquis contêm uma vontade criadora; contudo, chama a atenção é o caráter



Figura 7. Vista de Santos a partir de São Paulo, 1929

Fonte: FLC.



Figura 8. Aquarele da futura avenida 9 de Julho, São Paulo, 1929

Fonte: FLC.



Figura 9. Mulheres em Asunción, 1929

Fonte: FLC Carnet B4, p. 35.



Figura 10. Fotografia de mulheres em Baja (Hungria), 7 de junho de 1911

Fonte: FLC.



Figura 11. Croqui do Monte Atos do barco, agosto 1911

Fonte: *Voyage d'Orient. Carnet 3* (1987).



Figura 12. Barco passando na frente do Rio, 1929

Fonte: FLC.

“territorial” daqueles de 1929. A sua escala é inédita, decorrente da observação prévia a partir de grandes alturas, tanto a bordo de um avião, quanto no alto de uma favela. No caso dos projetos urbanos para Montevideu, São Paulo e Rio de Janeiro, junto com rascunhos (feitos nas conferências), e a primeira visão onírica ao redor do encargo para Buenos Aires, encontram-se aproximações precisas, quase medíveis, nas quais reconhecem-se facilmente alguns elementos do repertório corbusiano dos anos 1920 — viadutos e torres inscritas em forma de cruz. Finalmente, o número de desenhos desse tipo produzido na viagem é destacável considerando que o seu objetivo não era desenvolver projetos, mas ministrar palestras. O menos conhecido deles, no grupo paulistano, foi um presente do seu autor para a pintora local Tarsila de Amaral (figura 16).¹⁰

O caminho do asno e o gesto do homem

Uma vez em São Paulo, em 26 de novembro de 1929, Le Corbusier encontrou Oswald de Andrade, protagonista do cenário literário brasileiro da época e autor do ainda fresco *Manifesto antropófago* (1928). Dois dias antes, o destino fez com que o arquiteto assistisse, na maior cidade industrial do Brasil, ao incêndio da Torre Martinelli, que era o arranha-céu mais alto da América Latina. Por acaso, em 23 de junho de 1911, enquanto visitava Constantinopla, Jeanneret também testemunhou uma célebre conflagração que infelizmente arrasou boa parte da capital turca. De volta a São Paulo e ao encontro com “Andrade” (assim estava grafado o seu nome no canto da página 59 do caderno de Le Corbusier, figura 17), apreciava-se um esboço — possivelmente um rascunho que iria ser oferecido ao escritor — onde a metrópole, ao fundo, contrasta com uma trilha reta em direção à cidade, por sua vez percorrida por um burrinho no primeiro plano da cena. O animal em si poderia ser tido mais como um detalhe sem transcendência, como no caso dos inúmeros cavalos registrados nos *carnets*, não só da Viagem do Oriente, mas de outros lugares por ele visitados. No entanto, esse jumento representa mais do que uma anedota: ele simboliza uma nova estrutura de pensamento no arquiteto.

Em 1924, Le Corbusier publicou *Urbanisme*, consagrando um dos seus capítulos à comparação entre os caminhos “dos asnos” e “dos homens”: o primeiro representa o tecido complicado das cidades de origem medieval; o segundo a cidade moderna:

O homem caminha em linha reta porque tem um objetivo; sabe aonde vai. Decidiu ir a algum lugar e caminha em linha reta. A mula zigzagueia, vagueia um pouco, [...] zigzagueia para

evitar os grandes pedregulhos, para se esquivar dos barrancos, para buscar a sombra; empenha-se o menos possível. O homem rege seu sentimento pela razão; refreia os sentimentos e os instintos em proveito de um objetivo que tem. Domina o animal com a inteligência constrói regras que são o efeito da experiência. [...] Para produzir, é preciso uma linha de conduta; é preciso obedecer às regras da experiência [...]. A mula não pensa absolutamente em nada, senão em ser inteiramente despreocupada. A mula traçou todas as cidades do continente. Paris também, infelizmente. (Le Corbusier, 2000, pp. 5-6)

No capítulo “Un homme = une cellule; des cellules = la ville / le plan d’une ville contemporaine de trois millions d’habitants” de *Précisions*, Le Corbusier tenta explicar sua Lei dos Meandros¹¹, nascida da contemplação, no ar, do rio Paraná: “Por meio de um traço horizontal classifico estas situações existentes e desenho a única verdade possível: um rio azul de circulação” (Le Corbusier, 2004, p. 144). A visão cartesiana de 1924, inspirada nas ferrovias e outros avanços industriais, se afastava do caminho do asno, cujo percurso é, como o do rio, sinuoso. Os croquis de 1929 para Buenos Aires, que possivelmente Corbu começou a conceber antes da sua descoberta das curvas do Paraná, apelam a traços ortogonais nos imóveis do centro de São Paulo, *immeubles à rédents*. O percurso reto que aponta ao coração da capital paulista no desenho do caderno, atravessando uma topografia difícil e justamente conquistada por um jumento, pode ser comparado com os traços convencionais que se opõem ao urbanismo de curvas, precedendo gestos inusitados em projetos urbanos para o Rio de Janeiro ou Alger.

Entre os documentos gráficos da Viagem do Oriente, não há referências diretas aos asnos, mas várias menções nos artigos para *La Feuille d’Avis*, diário de La Chaux-de-Fonds. Ao contrário do que poderíamos imaginar a partir de seus comentários de 1924, nas crônicas Jeanneret insinuava que os burros eram seus animais favoritos por causa da sua capacidade de trabalho (Jeanneret, 2004). De fato, seu desenho de 1913, chamado “Vinho de Baco” — uma mulher nua montada sobre um asno (figura 18) — remete-nos a um relato misterioso do Monte Atos, dois anos para trás:

A mesa é servida com tomates vermelhos e vinhos superabundantes; [...] e eis-nos transportados sobre o asno de Baco. [...] Como em tantas noites, como em todas as noites do Atos, o vinho cáldo e hospitaleiro embaralha nossas mentes e tudo sorri; o mal-estar retrocede [...] por esta noite! Conhecemo-lo, e também as angustiantes corridas nos corredores escuros até... Ah! O Atos abre as portas de seus conventos! O Atos



Figura 13. Desenho do acesso ao Pão de Açúcar
Fonte: FLC.



Figura 14. Recinto sagrado de Delfos da Rocha da Sibila (no fundo: reconstrução do templo de Apolo), 1911
Fonte: *Voyage d’Orient. Carnet 3* (1987)



Figura 15. Reconstrução Templo d’Apollon no Fórum de Pompéia, outubro 1911
Fonte: *Voyage d’Orient. Carnets*, p. 33.



Figura 16. Projeto urbano para São Paulo com firma para Tarsília do Amaral (novembro 1929)
Fonte: FLC.



Figura 17. Desenho no centro de São Paulo, 1929
Fonte: FLC.



Figura 18. "Vin de Bachus", Desenho 1913
Fonte: FLC.

vibra em seus "skites", com os monges trabalhadores, e a alegre hospitalidade faz bem ao coração! O vinho do Atos alegra minha lembrança esta noite. (Jeanneret, 2007, p. 166)

Ainda que não seja a primeira vez que, no Atos, o jovem mencione um asno (Jeanneret, 2004) a embriaguez da narração revela o seu estado espiritual e o início de uma transformação do seu pensamento, unicamente seduzido, até este momento, pelo ângulo reto. Asno e vinho (ou melhor, a ebriedade consequência deste), pertencem a um mundo até agora desconhecido pelo viajante; o mundo dionisíaco, meandroso, erótico, afirmado pela viagem sul-americana. De fato, do alto dos seus 23 anos, Jeanneret se interessou verdadeiramente, poderia ser pela primeira vez, pelo corpo feminino,¹² proibido na montanha sagrada. Aliás, as figuras humanas nuas, correspondentes às esculturas desenhadas numa instância posterior do mesmo périplo (exatamente em Delfos, Pompéia e, principalmente, Florença) (Le Corbusier, 1987), mostram corpos masculinos mais voluptuosos do que os femininos. Contudo, os esboços foram feitos com poli-linhas parecidas com aquelas que configuraram o jumento do desenho de 1913 e, como no texto de 1924, ainda a razão controlava a emoção do jovem cartesiano.

Com 42 anos de idade e noivo de Yvonne Gallis, Le Corbusier embarcou de Montevideu para o Brasil no paquebote *Giulio Cesare*, também tomado pela famosa dançarina e cantora afro-americana Josephine Baker. Ambos os personagens se apresentaram diante do público paulistano em novembro de 1929 e cada um deles contou com a presença do outro nas suas exhibições (Le Corbusier, 2004). Um terceiro encontro teve lugar no *Lutetia*, no retorno à França. No trajeto, sobre um convite para participar da organização de "Jogos e Festas" (a serem realizados em 10 de dezembro de 1929, mesma data da partida da Bahia e da redação do *Prologue Américain*), Corbu desenhrou um dos croquis mais famosos desta viagem: um sonho onde ele aparece junto a Josephine, contemplando o Pão de Açúcar (figura 19). As cadernetas do Rio também testemunharam este lado íntimo do arquiteto: além dos croquis do morro mencionado, vemos desenhos com cores inéditas que ilustram modelos reais e não esculturas (mulatas nuas e com nome próprio: La Manga, Domingoz, La Venus). A mão finalmente foi liberta da dura linha reta que perseguiu o mestre ainda naquele desenho do asno. Agora ela traçava curvas sensuais, peitos femininos que lembram a topografia exótica da Guanabara e cujos tons são mais consistentes. A transposição desta linguagem sensual ("selvagem", no argot corbusiano) para sua obra plástica tem sido salientada inúmeras vezes, embora ninguém se atreva

a dizer que se trata da vitória do asno sobre o homem “purista” que agiu intensamente no cenário artístico parisiense na década de 1920. Os viadutos curvos do projeto urbano pensado para a capital fluminense são mais uma prova disto.

Corolários

Em 1 de novembro de 1911, a bordo do trem que o levou de retorno a La Chaux-de-Fonds, Jeanneret escreveu uma carta emotiva a William Ritter, escritor de Neuchâtel, com as conclusões do seu périplo oriental:

Estou alucinado pela cor branca, pelo cubo, pela esfera, pelo cilindro e pela pirâmide do disco, tudo reunido numa grande extensão vazia. Os prismas se erigem, equilibram-se, andam em um mesmo ritmo, colados à base por um grande dragão preto que flutua no horizonte. Apenas sobre eles está o céu branco, eles estão dispostos sobre um pavimento de mármore polida criando um monólito sem apenas um ponto de cor. Porém, ao meio dia a luz implanta os cubos sobre uma superfície: à tarde, o arco-íris nasce dessas formas. De manhã, elas são reais, têm sombras e luzes, são claras como uma projeção. Sentimos a sua parte baixa, sua parte alta e seus lados. A noite é mais branca e preta do que jamais foi [...] e assim que desaparecermos, o bloco se fará grande. (FLC R3 – 18 120, tradução nossa)

Em Pisa, emocionado pela descoberta do *Duomo* (basílica, torre inclinada, batistério e cemitério), Jeanneret se apaixonou pelos volumes puros, pela cor branca e pela linha de horizonte que foram a sustentação para as ideias compiladas em 1924 (ano da publicação de *Urbanisme*), para a reedição do primeiro artigo da Viagem do Oriente, “En Occident”, no *Almanach d’architecture moderne*. Embora a linha horizontal fosse onnipresente, o ar melancólico desse epílogo, onde mencionava que a morte estava em todo lugar, contrasta com seu “*Corollaire Brésilien (qui est aussi uruguayen)*”, assinado em 27 de janeiro de 1930, após seu retorno da viagem americana:

Quando subimos num avião de observação e planamos, como um pássaro, sobre todas as baías, quando contornamos todos os picos [...], então vimos tudo, compreendemos tudo; [...] no Rio de Janeiro, cidade que parece desafiar radiosamente toda colaboração humana com sua beleza universalmente proclamada, somos acometidos por um desejo violento, quem sabe louco, de tentar também aqui uma aventura humana – o desejo de jogar uma partida a dois, uma partida “afirmação-homem” contra ou com “presença-natureza”.



Figura 19. Convite a bordo do paquebote Lutetia com desenho imaginado de Le Corbusier e Josephine Baker, dezembro 1929
Fonte: FLC.

[...] A cidade se anunciava por uma linha que somente ela é capaz de cantar com o capricho veemente dos morros: a horizontal. [...] Nós, de Paris somos dados essencialmente à abstração, criadores de motores de corrida, possuídos pelo equilíbrio puro. Os senhores, na América do Sul, estão numa região velha e jovem; [...] É seu destino agir agora. Agirão sob o signo despoticamente sombrio do *hard-labour*? Faço votos de que isto não aconteça, os senhores agirão como latinos que sabem ordenar, organizar, apreciar, medir, julgar e sorrir. (Le Corbusier, 2004, pp. 229-238)

Ambos os textos evidenciam os pontos de inflexão que os dois périplos constituíram na vida do mestre moderno. As notas e desenhos de 1929 parecem responder às certezas e tristezas suscitadas em 1911. Para terminar, e como dado anedótico, queremos grifar uma frase da última carta de Jeanneret a Auguste Klipstein (colega fugido da volta oriental) na viagem de 1911, escrita em 30 de outubro, de um jeito humorístico e quase profético (menos pelos piolhos e as pulgas): “Klip, teremos que casar, manusear e fazer filhos. Mais uma viagem com bichos em todo canto!” (FLC E2-6 132T, tradução nossa).

Post-scriptum: uma lembrança do Oriente em 1929

Em 11 de outubro de 1929, na Associação Amigos del Arte de Buenos Aires, Le Corbusier proferiu a quinta palestra da sua visita à Argentina, chamada “Plano da casa moderna”, cujo quarto “capítulo”, “Composição”, dedicou à percepção individual do espaço interior. Em um cartaz traçou dois esquemas de cortes longitudinais, dos quais o segundo correspondia à viagem de 1911 (figura 20):

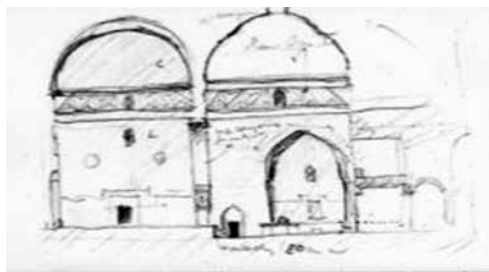


Figura 20. Corte longitudinal Mesquita Verde em Brousse, 1911

Fonte: *Voyage d'Orient. Carnet 3* (1987).

Desenho um homem de bem. Faço-o entrar na casa; ele descobre determinado tamanho, determinada forma dos cômodos e, sobretudo, determinado afluxo de luz que entra pela janela ou pelo pano de vidro. Ele vai em frente: outro volume, mais uma presença de luz. Mais adiante, outra fonte luminosa; ainda mais adiante, inundação de luz e penumbra ao lado etc. Respiramos esses volumes sucessivos, iluminados diversamente. Nossa respiração é acionada por eles. Sempre gostei de citar o corte da Mesquita Verde de Brousse, que é uma obra-prima de ritmo, devido ao volume e à luz. (Le Corbusier, 2007, p. 136)

A afirmação resultou no único ponto de contato anunciado pelo próprio arquiteto entre as duas viagens por nós conhecidas. A mesquita em Bursa marcou o fim do périplo na Turquia e a

maior descoberta da sua primeira visita ao território asiático. A intensidade da experiência no pequeno prédio em agosto de 1911 foi evidenciada em 1923, enquanto redigia um dos artigos compilados no *best-seller* corbusiano *Vers une architecture* (Le Corbusier, 1998), traduzido como “A ilusão das Plantas”, publicou um croqui da planta feito no seu caderno *in situ*. Além de uma perspectiva (aqui uma versão simples de 1911), o leitor de 1923 precisaria da seção longitudinal para entender melhor a ideia do “segundo recinto análogo”, ali apresentada. O desenho, base usada para o croqui do cartaz argentino, aparecia na página seguinte do *carnet* de 1911; a diferença entre os dois espaços não está apenas no “sopro de ar” fornecido pelas duas cúpulas, mas por quatro degraus que criam uma diferença no nível do solo entre eles, de 80 cm aproximadamente. Embora a imprecisão dos croquis de 1929, onde a base da cúpula de fundo parece menor que na seção original, percebe-se o dispositivo sutil que os construtores da mesquita empregaram para gerar outra escala espacial. Esta ideia é reforçada por um terceiro desenho da Viagem do Oriente: um esquema da corte transversal, junto ao qual aparece a palavra “proporção”. Trata-se justamente do tema que encerrou a quinta conferência de Le Corbusier em Buenos Aires.

Referências

- Daza, R. (2009). *El Viaje de Oriente: Charles-Édouard Jeanneret (Le Corbusier) e Auguste Klipstein 23 de mayo-1 de noviembre 1911* / Tese de doutorado. Universidade Politécnica da Catalunya, Barcelona.
- Jeanneret, C. E. (2007). *Viagem do Oriente*. São Paulo: Cosac Naify.
- Le Corbusier. (1930). *Précisions sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme*. Paris: Éditions Vincent. [Versão em português: *Precisões sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo*. São Paulo: Cosac & Naif, 2004].
- Le Corbusier. (1987). *Voyage d'Orient, carnets*. Paris: FLC, Electa.
- Le Corbusier. (1998). *Por uma arquitetura*. São Paulo: Perspectiva.
- Le Corbusier. (2000). *Urbanismo*. São Paulo: Martins Fontes.
- Pérez Oyarzun, F. (1986). *Le Corbusier y América: Precisiones entorno a un viaje*. [Conferência]. Santiago: Universidad Católica de Chile.
- Sequeira, M. (2004). Altimetro. *Massilia. Anuario de Estudios Lecorbusierianos: “Le Corbusier y el Paisaje”*.

Notas

- ¹ Outro apelativo para a viagem de 11, inspirada em aventuras pela Europa Clássica de jovens intelectuais nos séculos 18 e 19 (Daza, 2009).
- ² O número de dias da visita é menor, por conta dos dias passados em alto mar.
- ³ “É, como em geometria, um plano visto pelo corte. Esse plano é a *puszta* sem limites, com seu fervilhar de vida” (Jeanneret, 2007: 47). Em carta enviada ao escritor William Ritter, Jeanneret fez um rascunho muito simples da

linha horizontal do rio, ligando o céu e a terra. O croqui aparecia junto à legenda: “*Pensez-vous qu’il recèle toute la grandeur de mon âme d’artiste?*” (FLC LC R3 18).

⁴ Klipstein fornece um testemunho a esse respeito: “Ahora bien, habíamos venido por mar, de manera clásica, para ver desarrollarse esas cosas. [...] Y finalmente, esa misma cosa por la que habíamos tomado este viaje por el mar, la magnífica vista de Constantinopla desde el agua, también estaba mal”. Traduzido do alemão para o espanhol por Daza (2010) dos diários da viagem de Auguste Klipstein, doados por sua filha ao *Institute für Geschichete und Theorie der Architektur* de la *Eidenössische Technische Hochschule, Zurich* (p. 25).

⁵ Outro dos artigos de *La Feuille d’Avis* oferece uma descrição possível da cena (Jeanneret, 2007).

⁶ Advogado, escritor e membro de uma das famílias mais prestigiosas do Brasil, Prado insistiu a Le Corbusier em incluir São Paulo no roteiro sul-americano, ao encontrarem-se em Paris em maio desse mesmo ano. Foi para ele que Le Corbusier concebeu o único projeto arquitetônico na capital paulista, uma biblioteca (extensão da casa de Prado em Higienópolis) que não foi construída.

⁷ São Paulo já contava com alguns prédios de aproximadamente 25 andares, entre eles a torre Martinelli, na qual voltaremos mais para frente.

⁸ O arquiteto foi de São Paulo ao Rio de trem. Há duas possibilidades, no que tange ao barco do desenho: se trata, bem do navio que pegou para chegar à ilha de Paqueta, em 7 de dezembro de 1929; bem o próprio *Lutetia*, na partida para a França, em 9 de dezembro.

⁹ Ou que, pelo menos, ele viu em um guia Baedeker sobre Constantinopla, segundo a legenda dessa página do caderno. Le Corbusier, (1987, pp. 152-153, carnet 3).

¹⁰ “Ceci, à simple titre indicatif. Restent à exprimer toutes les solutions de raccord des autostrades avec le réseau des rues. Le Corbusier, St. Paul, Nov. 1929”.

¹¹ Este texto não corresponde com o discurso proferido em Buenos Aires, contrário ao sinalado pelo arquiteto no epígrafe do capítulo (14 octubre 1929 à l’Association Amigos del Arte). Na verdade, ele chegou, de avião, à capital argentina, proveniente de Asunción, em 22 de outubro. É lógico que a contemplação do Paraná e a Lei dos Meandros são decorrentes dessa experiência, ideia constatada por Pérez Oyarzún (1986).

¹² É possível dizer que ele nem se interessava nas garotas, segundo a resposta dada a umas admiradoras berlinenses diante da preocupação destas após receber notícia da Viagem (uma aventura como essa podia, segundo elas, estragar a capacidade criativa do artista). Em: Le Corbusier (2007, p. 16).