

Miguel Antônio Buzzar
Lucia Noemia Simoni

Modernidade, Modernismo e Modernização: As Fábricas Modernas da Via Anchieta

O espaço não é humano porque o homem o habita, mas porque o constrói e reproduz, tornando o objeto sobre o qual recai o trabalho em algo que lhe é próprio. Por outro lado, o espaço passa a ser produzido em função do processo produtivo geral da sociedade. É assim um produto histórico que sofreu e sofre um processo de acumulação técnica cultural apresentando a cada momento as características e determinações da sociedade que o produz¹.

A discussão sobre a preservação dos edifícios modernos e, mais do que eles, dos edifícios ou conjuntos arquitetônicos significativos do Movimento Moderno que, quer pelas suas qualidades arquitetônicas, quer pela sua receptividade ao longo do tempo, caracterizaram-se como manifestos construtivos ou monumentos culturais, é intrinsecamente polêmica em relação ao próprio modernismo.

A arquitetura moderna reivindica para si uma consciência plena do seu tempo. Mais do que expressar sua época, o que lhe conferiria um status de comentarista, ela pretendia constituir o mundo a partir de suas propostas, articuladas em conformidade as possibilidades tecnológicas e organizá-lo espacialmente - funcionalmente - de forma a, num mesmo ato, explorar e impulsionar o desenvolvimento tecnológico.

Esses objetivos não eram acessórios à prática projetual, eram necessários para o “bem estar da sociedade”. Por isso podemos trabalhar a concretude do projeto moderno enquanto um programa inscrito na mesma chave de um programa político-partidário, pois a regeneração da sociedade em crise passava pela sua adoção e aplicação.

Desta forma a arquitetura moderna apresenta-se conscientemente como indivisível de seu tempo histórico. Entretanto: e se fossem questionados os paradigmas históricos que nortearam o Movimento Moderno? Ou, se fossem questionadas as noções, a esta altura, clássicas de desenvolvimento? Ou, se a base produtiva da sociedade, da qual o Movimento Moderno valeu-se para forjar emblemas poderosos e, por muito tempo, inquestionáveis, tais como “estética da máquina” e “a casa como máquina de morar”, fosse substituída, ou sofresse forte transformação?

Dito de outra forma, alterada a base estrutural da sociedade, visto que consciente de seu tempo, programaticamente o ideário moderno careceria do seu sentido primordial. E mais: perdida a sua função, a razão de sua existência, conscientemente ele não mais se mostraria necessário. Anacrônico, o programa não mais teria um efeito social regenerativo. Deveria dar vez, por princípio, as formulações desta nova época. Preservar a arquitetura moderna, poderia soar como incoerente com a sua própria teleologia.²

Entretanto, apesar dos seus momentos programaticamente mais comprometidos, o Movimento Moderno não se reduz à construção de dispositivos programático-funcionais que: superado o problema ou questão que o edifício “iria” regenerar, ou mudada a sociedade, mas sem a regeneração esperada ou, também, sem o desempenho pretendido da arquitetura moderna, a sua consistência e significados desapareceriam.

Os dispositivos modernos além de funcionais são culturais, a sua incidência excede o seu programa de necessidades, constituir a sociedade é, num certo sentido, a constituição de uma rede urbana de edificações (dispositivos) que se comunicam com outras manifestações artísticas e culturais, com a política, com toda a produção e os significados sociais de que são investidos. Sem pretender dar conta da discussão de preservação, podemos afirmar que o programa moderno, não contempla o conjunto da discussão de preservação, incluída, a sua própria.

De qualquer forma, a figura da rede que nos interessa, não seria a de uma estrutura homogênea. A arquitetura e as outras manifestações culturais, agregam nos seus nós valores distintos a partir das suas naturezas específicas - por exemplo, edifícios de diferentes programas - , que por sua vez se relacionam com a sociedade e suas mudanças de formas também distintas.

As diferenças que nos interessam são aquelas verificadas entre as várias tipologias arquitetônicas e suas funções. Mais precisamente, a diferença entre as tipologias industriais e as demais.

Os edifícios residenciais, os equipamentos públicos modernos, após um período médio ou longo de uso, são preservados - mantido, ou não o uso inicial - recuperados, reconvertidos, ampliados e também desfigurados e demolidos. Já os edifícios industriais modernos têm um gradiente de sobrevida, via de regra, menor. Isto não quer dizer que não possam ser também reconvertidos e desfigurados, mas a “sinceridade” programática, o vínculo abstrato entre forma e função, neles se manifesta de forma límpida, talvez mais que em todas as outras edificações.

Assim, ainda que as antigas fábricas, com seus panos de tijolo aparente, que permaneceram na malha urbana, tenham surgido nas últimas décadas como plataforma de “lançamento” de “centros culturais”, absorvendo um sentido preservacionista genérico, posicionado contra a desfiguração das cidades contemporâneas e a sua falta de identidade, em parte causada pela

própria desfiguração, as edificações industriais com uma nítida configuração moderna, possuem uma condição problemática.

Peguemos o caso de São Paulo, onde as diferenças iniciam-se já na implantação. Enquanto as antigas fábricas de tijolo, que necessariamente não podem ser consideradas simplesmente pré-modernas, porque o seu programa implicou na construção de um espaço de produção novo, hoje se encontram inseridas no interior da malha urbana, em bairros renovados, geralmente de uso misto, ou nas mais variadas situações, as edificações modernas instaladas a partir dos anos 50, em vários casos, encontram-se próximas ou ao longo das autopistas. Nestes casos, sua inserção define algo semelhante a distritos industriais de difícil, mas não impossível, incorporação a malha urbana. Em outros casos, temos a inserção conformando um trecho monofuncional da cidade, onde as dificuldades se repetem.

Ou seja, as noções modernas de zoneamento, mesmo numa cidade como São Paulo, ou na sua região metropolitana, acabam por gerar áreas homogêneas. Poderiam a arquitetura e urbanismo modernos, neste episódio, suscitarem questões para além de uma descrição quase previsível de áreas afeitas a decadência urbana em função de mudanças, ou crises na produção, e pressões imobiliárias decorrentes da alteração do perfil produtivo da região?

Neste plano, de forma específica e, também mais detalhada, podemos analisar a Via Anchieta. As indústrias nela instaladas parecem adquirir e compor uma simbologia muito particular: a do Brasil industrial. Não do Brasil genericamente industrial, mas daquele mesmo país que em dado momento “pretendeu crescer” 50 anos em 5 e construiu uma nova capital moderna que deveria representar o esforço desenvolvimentista.

Dito de outra forma, o projeto desenvolvimentista que logrou deslocar a base da economia do campo para a cidade, da agropecuária para a indústria, redefinindo econômica e socialmente o país nos anos 50, articulou-se com o projeto moderno, que tinha como objetivo, ou como sua constante, a construção da identidade nacional a partir da construção da identidade cultural.³

Desta forma, ambos os projetos - desenvolvimentista e moderno - amalgamam as indústrias da Via Anchieta um sentido de “progresso” diferenciado pois, unifica modernização - da produção industrial - com modernismo - das tipologias industriais -, substratos do ingresso pleno à modernidade. Modernidade que vinha sobre rodas.⁴

Ainda que a gama de ramos industriais instalados na Via Anchieta não seja pequena, nos anos 50 modernização significava a produção de veículos, a montagem do parque automobilístico e de forma mais ampla o ramo metalúrgico.

A composição construtiva das fábricas construídas ao longo da Via Anchieta, geralmente destaca o edifício administrativo dos blocos de produção, ou incorpora-o à fachada dos blocos de produção, minimizando, quer por conta da estrutura produtiva, quer em termos da própria

composição arquitetônica a tipologia fabril convencional das coberturas em shed - por vezes mantidas mas plasticamente secundarizadas - e das emblemáticas chaminés.

Os edifícios administrativos e técnicos absorvem todo o repertório moderno, e de forma significativa os elementos desenvolvidos pela arquitetura moderna brasileira: a marcação da estrutura aparente, meio recuo nos pisos térreos expondo os pilotis, planta livre, janelas em tiras, quebra-sóis, jogo formal acentuado, rampas, passarelas, pés-direitos duplos marcados por escadarias cênicas.

De forma significativa vale destacar os blocos de produção. Muitos expressam um pragmatismo construtivo que limita o seu valor arquitetônico, entretanto, vários desenvolvem suas necessidades programáticas de forma positiva, ao reintroduzir as suas tipologias, sob a forma de valores arquitetônicos modernos, essenciais para o seu pleno funcionamento, especificamente a planta livre com vãos generosos, vivenciada internamente e fortemente sugerida pela horizontalidade dos blocos.

Sabemos da imperfeição de nossa modernidade, o seu caráter contraditório, a reposição dos elementos arcaicos pelos elementos modernos, a simbiose entre ambos e o ponto médio e instável de uma dualidade - arcaico/moderna - nunca resolvida, que tende a configurar-se como estrutural. Entretanto, as experiências modernas no plano cultural e político que caracterizaram o Brasil nos anos 40, 50 e parte dos 60, aliadas as experiências modernizadoras, concretizadas em cidades e equipamentos surgem quase como promessas de resolução da imperfeição.

A Via Anchieta, em si uma obra simbolicamente forte, refaz o caminho pioneiro de conquista do território nacional, agregando tecnologia construtiva, um valor moderno de progresso, abrigando o conjunto fabril que produz “automóveis brasileiros para as estradas brasileiras”, e automóveis brasileiros - sabemos que aqui montados - para a nova capital brasileira, cujo traçado elevou o automóvel a ícone da nossa “modernidade”. Desta forma, a Via Anchieta, como toda autopista, poder ser interpretada como um não lugar, adquiriu uma aura específica. Simbolicamente integrando, modernização e modernismo (das edificações), fruto de um processo que requalificou a noção quase sempre plana de desenvolvimento, surgiu como um lugar da nação que ia sendo construída, um lugar específico, que “garantia” o substrato produtivo do projeto moderno e de modernização brasileiros. As fábricas ali instaladas configuram-se como o contraponto necessário dos palácios governamentais, das escolas e hospitais modernos.

Desta forma, mesmo sem querer resolver a questão no âmbito deste trabalho, indicamos que a discussão do valor arquitetônico das edificações modernas, e em particular das fábricas modernas, adquirem significados para além das questões funcionais e programáticas que o

próprio Movimento Moderno inicialmente agregava, obrigando-nos a uma reflexão mais detalhada sobre os seus conjuntos e a preservação dos mesmos em função das transformações em curso nas cidades.

Currículos

Lucia Noemia Simoni - doutoranda pela FAUUSP.

Miguel Antônio Buzzar - doutorando pela FAUUSP - Prof. da EESCUSP

Colaboração: Sirlene M. Cheriato - EESCUSP

Notas

¹ CARLOS, Ana Fani A., Espaço e Indústria, p. 15.

² A sugestão genérica destas considerações, nasceu partir do informe realizado pela profa. Fernanda Fernandes da Silva no II Seminário DOCOMOMO-Brasil.

³ Para esta questão veja-se: MARTINS, Carlos A. F. – Arquitetura e Estado no Brasil – elementos para uma investigação sobre a constituição do discurso moderno no Brasil; a obra de Lúcio Costa (1924/1952).

⁴ Para esta questão sobre Modernidade, Modernização e Modernismo veja-se: ANDERSON, Perry, *Modernidade e Revolução*, in Novos Estudos – CEBRAP, n. 14.