

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]





produção

arte3

iniciativa

FUNDAÇÃO VALE

patrocínio



realização

Ministério da
Cultura



Ministério da Cultura e
Fundação Vale apresentam

PAULO
a natureza
MENDES

como

DA
projeto
ROCHA



production

arte3

initiative

FUNDAÇÃO VALE

patronage



realization

Ministério da
Cultura



Ministry of Culture and
Vale Foundation present

PAULO
nature
MENDES

as a

DA
design
ROCHA

Em seu 14º aniversário, o Museu Vale traz ao público a mais abrangente retrospectiva da trajetória do premiado arquiteto capixaba Paulo Mendes da Rocha, um dos dois únicos arquitetos brasileiros a serem agraciados, em 2006, com o cobiçado Prêmio Pritzker, que situou a importância de sua obra na arquitetura mundial. Possuidor de um profundo entendimento da poética do espaço e praticante de uma arquitetura de amplo engajamento social, Paulo reconhece em Vitória, sua cidade natal, memórias de um território a ser explorado, campo fértil para a exposição *Paulo Mendes da Rocha: A Natureza como Projeto*.

“Vitória é a cidade do Paulo; portanto, a exposição transita um pouco por suas memórias desse território”, pontua o curador, Guilherme Wisnik, crítico, arquiteto paulista e também ex-aluno e ex-colaborador de Paulo. “Filho de um importante engenheiro de portos e navegações, ele cresceu sob a influência da presença das águas, sempre admirando a imagem do porto na cidade. E o Museu Vale é o lugar perfeito para falar dessa integração entre natureza e construção, por ser um enorme espaço cujas janelas se abrem para o porto”, entusiasma-se.

A Fundação Vale reconhece nesta iniciativa os princípios que norteiam suas ações: promoção e preservação da cultura local e acesso de crianças e jovens à cultura e às artes. Faz parte da proposta de atuação da Fundação Vale reconhecer e fortalecer as identidades culturais, por meio da preservação da memória e do patrimônio histórico-cultural dos locais em que a Vale atua. Esta exposição é um exemplo de como a arquitetura pode abordar questões importantes para as vivências no mundo contemporâneo.

FUNDAÇÃO VALE

On its 14th anniversary, the Museu Vale is presenting the public with the most extensive retrospective to date concerning the work of award-winning architect Paulo Mendes da Rocha, a native of Vitória. He is one of the only two Brazilian architects ever to win the prestigious Pritzker Prize (in 2006), which situated his importance in the context of world architecture. As an architect who profoundly understands the poetics of space, with a socially engaged architectural practice, Paulo approaches the city of his birth, Vitória, as a territory with memories to be explored, a fertile field for the exhibition *Paulo Mendes da Rocha: a natureza como projeto* [Paulo Mendes da Rocha: Nature As a Design].

“Vitória is Paulo’s city, therefore the exhibition also conveys something of his memories of this territory,” observes the show’s curator Guilherme Wisnik, a critic and architect from São Paulo, who is also one of Paulo’s former students and collaborators. “The son of an important engineer of ports and ships, Paulo grew up under the influence of the waters, always admiring the image of the port in the city. And the Museu Vale is the perfect place to speak of this integration between nature and construction, for being a huge space whose windows open to the port,” he notes enthusiastically.

The Fundação Vale recognizes in this initiative the principles that have guided its actions: the promotion and preservation of the local culture, while ensuring that children and youths have access to culture and the arts. The Fundação Vale’s aims include those of valorizing and strengthening the cultural identities, through the preservation of memory and the historical-cultural heritage of the places where Vale operates. This exhibition is an example of how architecture can deal with questions that are important for life experiences in the contemporary world.

FUNDAÇÃO VALE

apresentação 15

Guilherme Wisnik

Paulo Mendes da Rocha: técnica e humanismo 38

Guilherme Wisnik

a natureza como projeto 46

depoimento de Paulo Mendes da Rocha

a arquitetura como forma peculiar de

mobilizar o conhecimento 60

entrevista de Paulo Mendes da Rocha a Marta Bogéa

Cidade do Tietê, Tietê - SP, 1980 85

Baía de Montevideú, Montevideú, Uruguai, 1998 93

Cais das Artes, Vitória - ES, 2008 101

biografias 116

presentation 17

Guilherme Wisnik

Paulo Mendes da Rocha: technique and humanism 40

Guilherme Wisnik

nature as a design 49

Paulo Mendes da Rocha statement

architecture as a particular way of putting

know-how into actionn 67

Paulo Mendes da Rocha interview with Marta Bogéa

City Of Tietê, Tietê - SP, 1980 87

Bay Of Montevideo, Montevideo - Uruguay , 1998 95

Quay of the Arts, Vitória - ES, 2008 103

biographies 114

Dentre o vasto conjunto de projetos e obras de Paulo Mendes da Rocha, em quase 60 anos de carreira, optamos por enfatizar aqueles em que o arquiteto mais diretamente elaborou reflexões a partir das águas. Um dos maiores artistas brasileiros em atividade, Mendes da Rocha pensa a arquitetura como uma ação de consolidação do lugar, na relação sempre dialética entre construção e paisagem. Assim, a navegação interior, a reconfiguração de baías marítimas, a construção de cidades junto aos rios e de edifícios na orla ou mesmo dentro da água são aparições exemplares e líricas de um discurso contundente acerca da ocupação do planeta, à luz de uma experiência americana em sentido amplo. Simbolicamente, estão presentes nesta exposição lugares-chave no desenho conceitual dessa geografia estratégica, como as cidades portuárias de Vitória e Santos, as Bacias Hidrográficas do Paraná-Prata e do Amazonas (Cidade do Tietê, Montevideu e Belém do Pará) e Lisboa, à margem do Rio Tejo, no bairro de Belém, de onde as caravelas saíam para chegar na América.

A montagem segue uma concepção museográfica criada pelo próprio Paulo: leves painéis de papel sulfite enrolados em tubos de alumínio e pendurados por delicados fios de náilon. Impressos em preto e branco, como outdoors, esses painéis horizontais montados em linha se mantêm esticados por seu peso, sendo fixados na parte de trás por presilhas de papel e uma linha contínua em zigue-zague. Unidos por barras metálicas presas ao teto e que acabam vestidas pelos tubos superiores, os dois painéis paralelos e estendidos ao longo de 40 metros compõem em si uma eloquente forma arquitetônica, que flutua em meio ao espaço. Essa infantaria de desenhos, fotos e textos flutuantes é complementada, no espaço do museu, por duas grandes maquetes de piso e três delicadas maquetes apoiadas sobre bases, além de dois filmes. O primeiro, introdutório, contém um poderoso depoimento de Paulo sobre a relação entre arquitetura, território e água. E o segundo, projetado na extremidade final do edifício, apresenta *travellings* que percorrem algumas de suas obras-chave, desdobrando através de percursos em movimento uma compreensão mais aprofundada da intrigante espacialidade criada por Paulo Mendes da Rocha.

A primeira linha de painéis, situada à direita de quem entra na exposição, apresenta projetos relacionados à questão das águas, lidando em geral com esca-

las territoriais. São eles os seguintes: Cidade do Tietê (estado de São Paulo, 1980), Biblioteca de Alexandria (Egito, 1988), Aquário Municipal de Santos (Santos, 1991), Baía de Montevideu (Uruguai, 1998), Pavilhão do Mar (Caraguatatuba, 1999), Paris 2008 – Bulevar dos Esportes (França, 2000), Cais das Artes (Vitória, 2006), Museu Nacional dos Coches (Lisboa, Portugal, 2007), Instituto Tecnológico Vale (Belém, Pará, 2010). Já a segunda linha de painéis, que fecha o percurso de visita da exposição, apresenta uma seleção de obras construídas do arquiteto, consideradas pela curadoria os trabalhos referenciais de sua carreira. São eles os seguintes: Ginásio do Clube Atlético Paulistano (São Paulo, 1958), Residência no Butantã (São Paulo, 1964), Pavilhão do Brasil em Osaka (Japão, 1969), Museu Brasileiro da Escultura (São Paulo, 1988), Loja Forma (São Paulo, 1987), Capela de São Pedro (Campos do Jordão, 1988), Praça do Patriarca (São Paulo, 1992), Pinacoteca do Estado (São Paulo, 1993). Entre essas obras, três foram destacadas: o Ginásio do Paulistano, obra inaugural em sua carreira, o Pavilhão de Osaka, sua primeira obra internacional e representativa do país, e o Museu Brasileiro da Escultura, obra-prima que dá a chave para a leitura de sua produção futura. Todos vencedores de concursos públicos, esses três edifícios marcam, no arco de 30 anos, momentos cruciais de sua carreira.

Como a obra de Paulo Mendes da Rocha já se encontra bem documentada em livros e revistas especializadas, julgamos desnecessário reproduzir aqui o conteúdo de texto e imagem dos painéis expositivos. Contudo, consideramos oportuno destacar e apresentar mais detalhadamente neste catálogo as informações de três projetos fortemente relacionados ao tema da exposição: a Cidade do Tietê, a Baía de Montevideu e o Cais das Artes. Através deles, o desenho conceitual desta exposição – assim como do continente sul-americano – delinea-se de forma límpida.

GUILHERME WISNIK

Among the vast set of designs and works produced by Paulo Mendes da Rocha during his nearly 60-year career, we decided to emphasize those in which the architect more directly elaborated reflections based on bodies of water. One of the greatest Brazilian artists in activity, Mendes da Rocha thinks of architecture as an action for the consolidation of the place, in an always dialectic relation between construction and landscape. Thus, river navigation, the reconfiguration of ocean bays, the construction of cities along rivers, the construction of buildings along the seashore, or even in the water, are exemplary and lyrical manifestations of an incisive discourse on the occupation of the planet, in light of an American experience in the wide sense. Symbolically, the exhibition features places that are key for the conceptual design of this strategic geography, such as the port cities of Vitória and Santos, the hydrographic basins of Paraná-Plata and Amazonas (Cidade do Tietê, Montevideo and Belém do Pará), and Lisbon, along the banks of the Tagus River, where Paulo designed a project in the district of Belém, from which the caravels bound for America set sail.

The show has been set up in accordance with exhibition design elements conceived by Paulo himself: lightweight panels of bond paper wrapped at top and bottom around aluminum tubes suspended horizontally on delicate nylon strings. Printed in black-and-white, like billboards, these panels are set up in a line and remain stretched by their own weight, with their top and bottom edges curving around the tubes and pulled toward each other at the back by a system of paper clamps held together by a single zigzagging line. United by metallic bars running through the upper tubes and attached to the ceiling, the pair of 40-meter-long parallel panels constitute an eloquent architectural form, floating in the middle of the space. This infantry of floating drawings, photos and texts is complemented, in the space of the museum, by two large architectural scale models set on the floor and three delicate architectural models resting on bases, along with two films. The first, an introductory film, features a powerful statement by Paulo concerning the relation between architecture, territory and water. And the second, projected at the far end of the building, presents traveling shots that move along some of his key works, allowing for a deeper understanding of the intriguing spatiality created by Paulo Mendes da Rocha.

The first line of panels, situated at the right of the visitors as they enter the exhibition, presents designs

related to the question of bodies of water, generally involving projects on territorial scales. They are the following: the City of the Tietê (state of São Paulo, 1980), the Library of Alexandria (Egypt, 1988), the Municipal Aquarium of Santos (Santos, 1991), Montevideo Bay (Uruguay, 1998), the Pavilhão do Mar (Caraguatatuba, 1999), Paris 2008 – Bulevar dos Esportes (France, 2000), the Quay of the Arts (Vitória, 2006), the Museu Nacional dos Coches (Lisbon, Portugal, 2007), and the Instituto Tecnológico Vale (Belém, Pará, 2010). For its part, the second line of panels, which closes the exhibition path, presents a selection of works constructed by the architect, considered by the curatorship as milestones of his career. They are the following: the Gymnasium of the Clube Atlético Paulistano (São Paulo, 1958), the Butantã Residence (São Paulo, 1964), the Pavilion of Brazil at Osaka (Japan, 1969), the Museu Brasileiro da Escultura (São Paulo, 1988), the Loja Forma (São Paulo, 1987), the São Pedro Chapel (Campos do Jordão, 1988), the Praça do Patriarca (São Paulo, 1992), and the Pinacoteca do Estado (São Paulo, 1993). Among these works, three have been spotlighted: the Paulistano Gymnasium, the inaugural work of his career; the Osaka Pavilion, his first international work and one representative of the country; and the Museu Brasileiro da Escultura, a masterpiece that provides the key for reading his future production. These three designs, which won public design competitions over a span of 30 years, mark crucial moments of his career.

As Paulo Mendes da Rocha's work is already well documented in books and specialized magazines, we do not consider it necessary to reproduce here the content of the text and images of the exhibition panels. Nevertheless, we think it is important to present in this catalog more detailed information about three projects strongly related to the theme of the exhibition: the City of the Tietê, Montevideo Bay, and the Quay of the Arts. In their light, the conceptual design of this exhibition – as well as that of the South American continent – is clearly delineated.

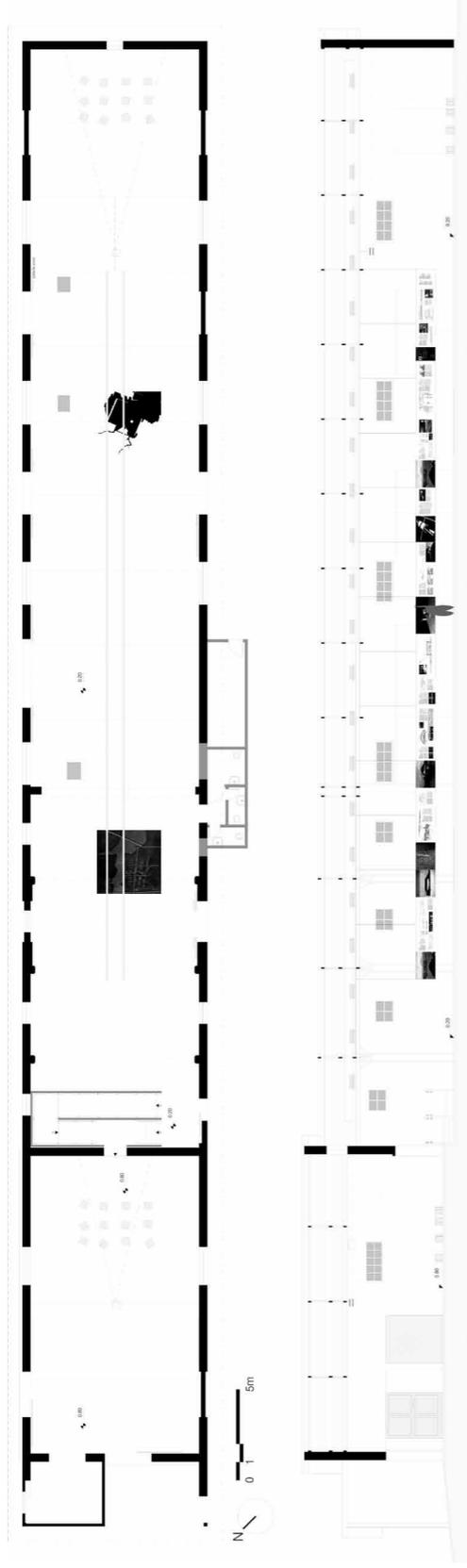
GUILHERME WISNIK

**mapa da américa do sul com
destaque para as bacias
hidrográficas do Amazonas
e do Paraná-Prata**
SANTIAGO D'ÁVILA

**map of South America with
emphasis on the Amazon and
Paraná-Plata waterways**
SANTIAGO D'ÁVILA



— bacia Amazônica
— bacia do Prata



levantamento fotográfico da
exposição "Paulo Mendes da
Rocha: a natureza como projeto"

FOTO NELSON KON

exhibition "Paulo Mendes da
Rocha: Nature as a Design"

photographic documentation

PHOTO NELSON KON



levantamento fotográfico da
exposição "Paulo Mendes da
Rocha: a natureza como projeto"

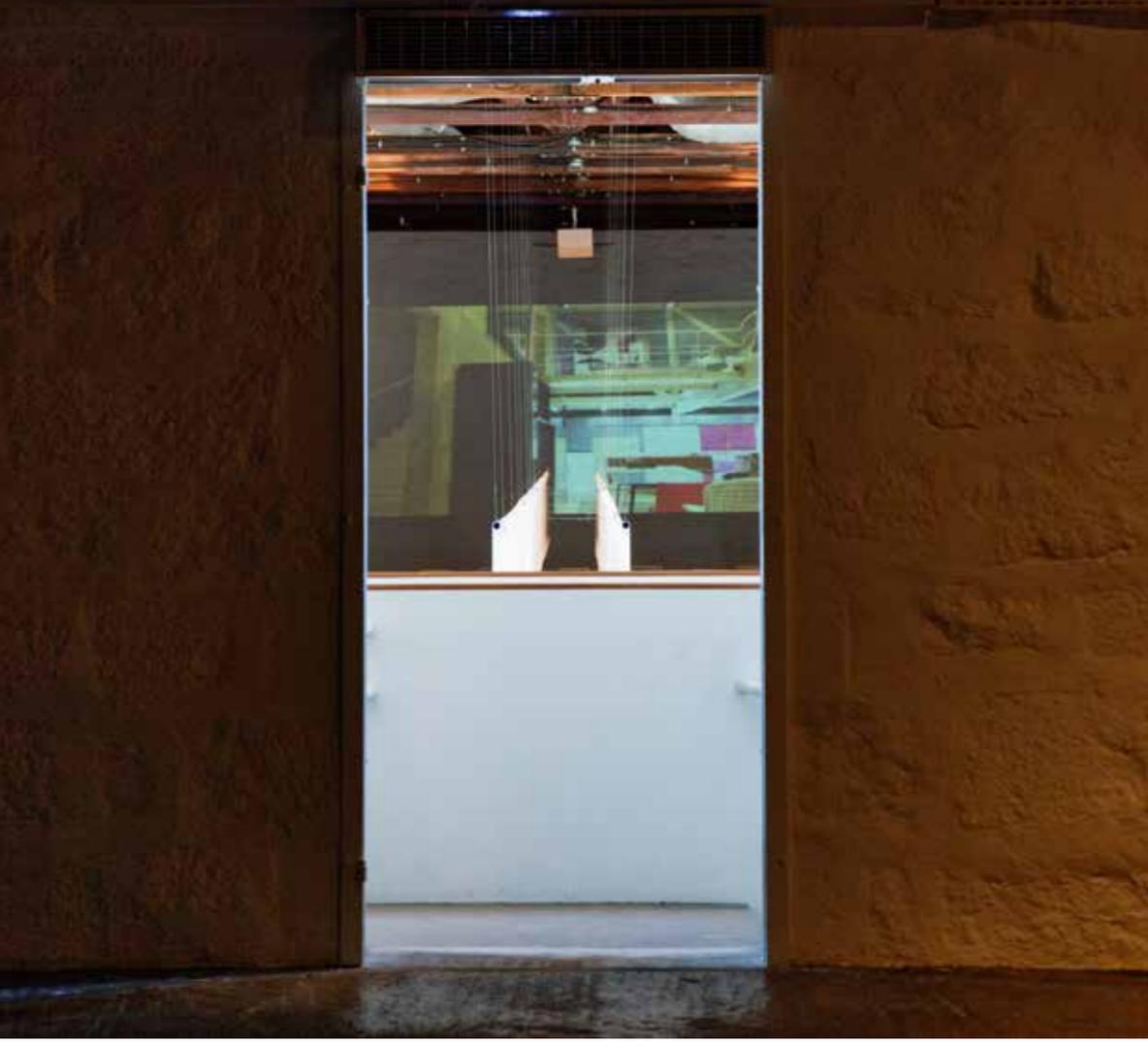
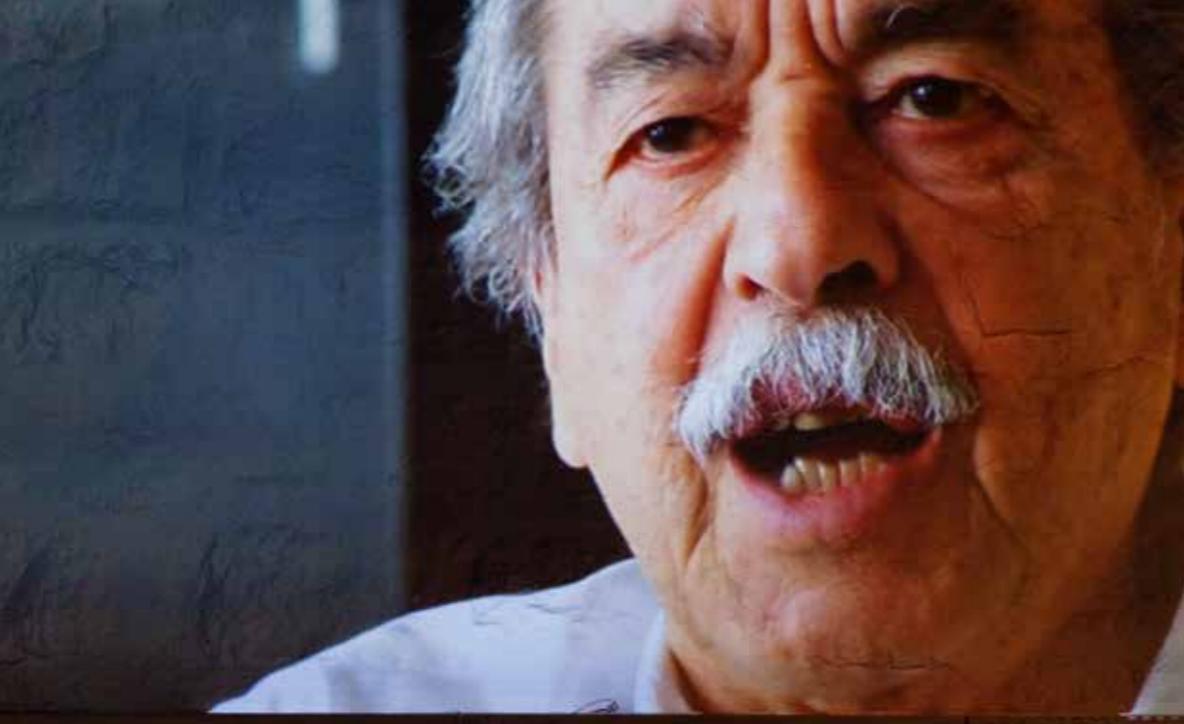
FOTO NELSON KON

exhibition "Paulo Mendes da
Rocha: Nature as a Design"

photographic documentation

PHOTO NELSON KON





levantamento fotográfico da
exposição "Paulo Mendes da
Rocha: a natureza como projeto"
FOTO NELSON KON

exhibition "Paulo Mendes da
Rocha: Nature as a Design"
photographic documentation
PHOTO NELSON KON



levantamento fotográfico da
exposição "Paulo Mendes da
Rocha: a natureza como projeto"
FOTO NELSON KON

exhibition "Paulo Mendes da
Rocha: Nature as a Design"
photographic documentation
PHOTO NELSON KON

levantamento fotográfico da
exposição "Paulo Mendes da
Rocha: a natureza como projeto"

FOTO NELSON KON

exhibition "Paulo Mendes da
Rocha: Nature as a Design"

photographic documentation

PHOTO NELSON KON



levantamento fotográfico da
exposição "Paulo Mendes da
Rocha: a natureza como projeto"

FOTO NELSON KON

exhibition "Paulo Mendes da
Rocha: Nature as a Design"

photographic documentation

PHOTO NELSON KON



levantamento fotográfico da
exposição "Paulo Mendes da
Rocha: a natureza como projeto"

FOTO NELSON KON

exhibition "Paulo Mendes da
Rocha: Nature as a Design"

photographic documentation

PHOTO NELSON KON



levantamento fotográfico da
exposição "Paulo Mendes da
Rocha: a natureza como projeto"

FOTO NELSON KON

exhibition "Paulo Mendes da
Rocha: Nature as a Design"

photographic documentation

PHOTO NELSON KON



levantamento fotográfico da
exposição "Paulo Mendes da
Rocha: a natureza como projeto"

FOTO NELSON KON

exhibition "Paulo Mendes da
Rocha: Nature as a Design"

photographic documentation

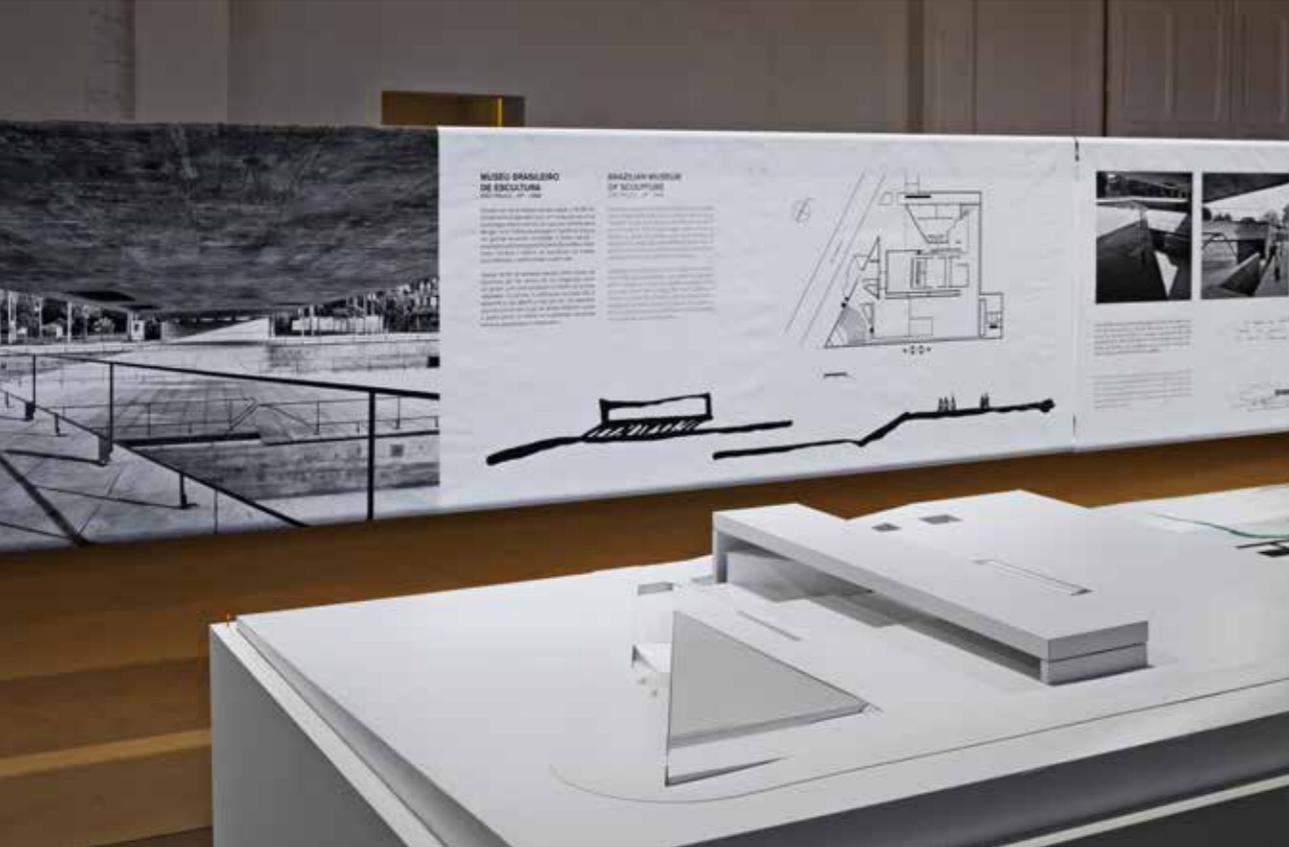
PHOTO NELSON KON





**maquete do Museu Brasileiro
de Escultura, São Paulo, SP, 1988**
FOTO NELSON KON
MAQUETE JOSÉ PAULO GOUVÊA

**model of Brazilian Museum
of Sculpture, São Paulo, SP, 1988**
PHOTO NELSON KON
MODEL JOSÉ PAULO GOUVÊA



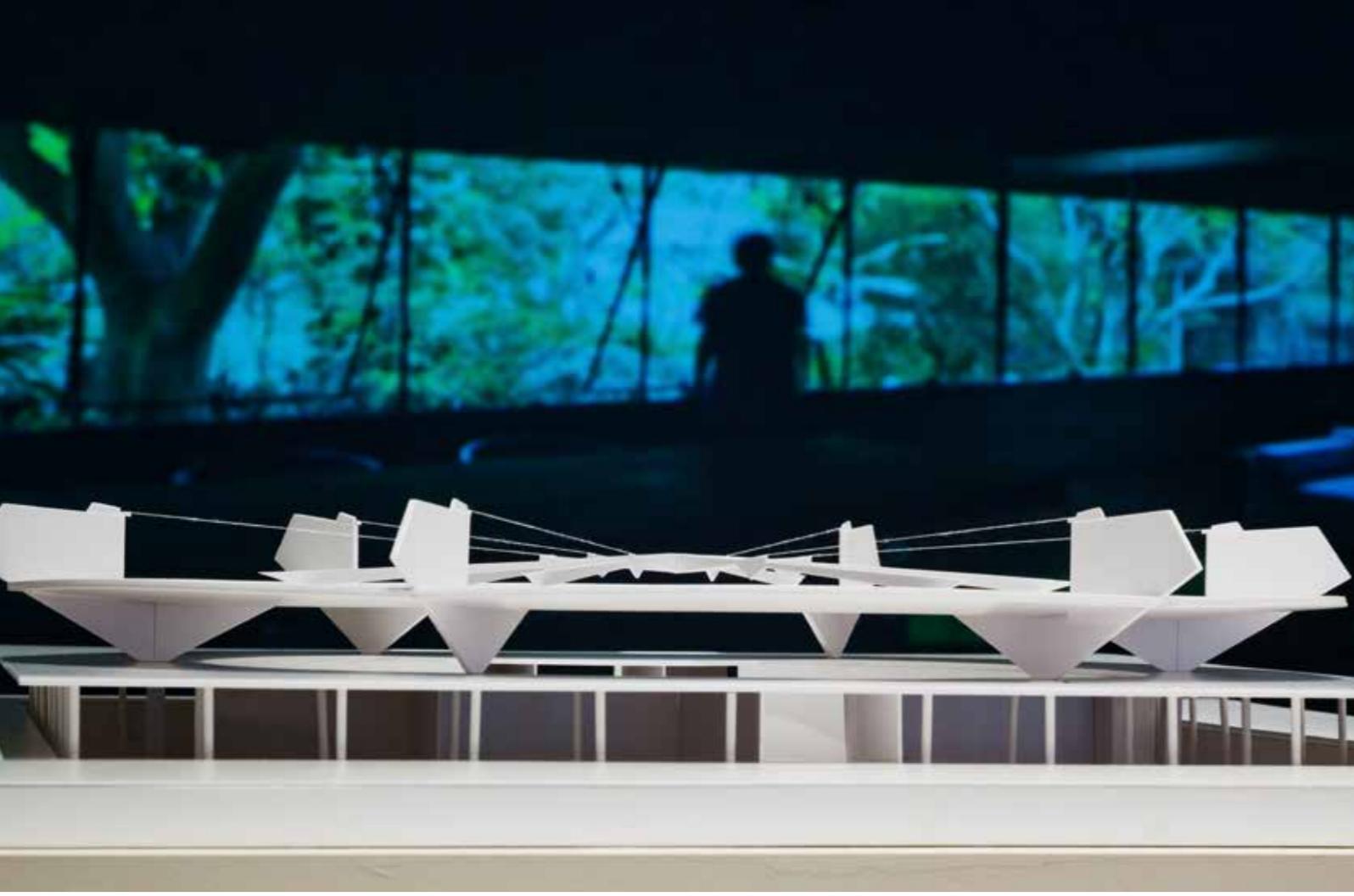
**área da exposição destinada à
consulta e manuseio de livros e
revistas sobre a obra de Paulo
Mendes da Rocha**
FOTO NELSON KON

**area at the exhibition where
visitors can consult and handle
books and magazines on Paulo
Mendes da Rocha's work.**
PHOTO NELSON KON



**maquete do ginásio do clube
Atletico Paulistano, São Paulo, SP**
FOTO NELSON KON
MAQUETE JOSÉ PAULO GOUVEÁ

**model of Paulistano Athletic Club
Gymnasium, São Paulo, SP**
PHOTO NELSON KON
MODEL JOSÉ PAULO GOUVEÁ



**maquete do pavilhão do Brasil
na Expo'70, Osaka, Japão**
FOTO NELSON KON
MAQUETE JOSÉ PAULO GOUVEÁ

**model of Brazilian Pavilion
at Expo'70, Osaka, Japan**
PHOTO NELSON KON
MODEL JOSÉ PAULO GOUVEÁ



“Nasci no porto de Vitória, Estado do Espírito Santo. Morei no Rio de Janeiro e em São Paulo, onde meu pai, engenheiro de portos e vias navegáveis, se tornou professor da Escola Politécnica da USP. Por aí fui educado, um pouco no sertão, nas fazendas de cacau do Rio Doce e nas serrarias, junto às obras pesadas da engenharia, no mar. Habituei-me a contar com o poder de transformação da técnica, com a premeditação e o olhar que projeta manobras úteis, desejáveis, realizadora de promessas e esperanças, com o trabalho festivo, apesar da miséria do meu país.

Fui formado com a certeza de que os homens transformam uma beleza original, a natureza, em virtudes desejadas e necessárias para que a vida se instale nos recintos urbanos. Uma idéia de natureza não contemplativa, pois que se revela e coincide com os projetos que se têm em mente de habitações, estradas, cais de encostamento de embarcações. Quando o homem olha a natureza já a vê como parte de seu projeto, das transformações que fará.

Quando penso em modelos para coisas objetivas, projetos, muitas vezes aparece na minha mente o recinto de Vitória. Uma cidade enérgica que, enquanto trabalha se faz ouvir pelo fragor das docas. O porto é uma usina iluminada que remete à idéia do Universo, do mundo, dos horários e da aventura na ocupação de seus espaços. A disposição espacial comparece na memória com a parte flutuante de seu território.”

[Paulo Mendes da Rocha, “Genealogia da imaginação”¹]

A visão de Paulo Mendes da Rocha sobre a arquitetura é fortemente lastreada na noção de território, em que a construção adquire a dimensão física e simbólica da paisagem, como uma natureza transformada. Vem daí a sua admiração por obras como a cidade de Veneza, território construído pela técnica para que o comércio marítimo pudesse se aproximar da Europa continental, assim como pelos aterros do Rio de Janeiro, feitos através do desmonte hidráulico de antigos morros da cidade: “um exercício de inteligência”, afirma ele, “como um desmantelamento racional, antecipando aquilo que aconteceria fatalmente ao longo de muito tempo”.²

Paulo insiste na ideia de que é impossível imaginar estruturas formais se não se souber de antemão como realizá-las, porque só se “raciocina com a engenhosidade possível”, observa, e não com “formas autônomas ou independentes de uma visão fabril delas mesmas”.³ Daí a sua afirmação, numa forma de espelhamento comparativo, de que “para a literatura, as palavras são como pedras de catedrais”, pois “ela é também uma construção”.⁴ Fica claro, portanto, que o acento técnico do seu discurso não é um tecnicismo, mas, ao contrário, uma forma de humanismo. Técnica é linguagem, manejo operacional do raciocínio, instrumento de inteligência, e que, portanto, precede o arbitrio da forma. Na verdade, é ela quem a informa.

Paulo Mendes da Rocha tem uma visão fenomênica da natureza, e não bucólica. Para ele a natureza é fenômeno, e a arquitetura é coisa, assim como a linguagem também é. Portanto, mais do que construir objetos edificadas isoladamente, como palácios, a arquitetura deveria se dedicar, segundo a sua visão, a conceber obras de consolidação do lugar, isto é, obras territoriais que contrastam com a natureza, potencializando as suas virtudes.

Nitidamente, são os concursos de projeto, as encomendas públicas e os seminários em âmbito acadêmico, as situações mais favoráveis para a afirmação de uma arquitetura

1 Paulo Mendes da Rocha, “Genealogia da imaginação”, in Rosa Artigas (org.), *Paulo Mendes da Rocha*. São Paulo: Cosac Naify, 2000, pp. 69-70.

2 Paulo Mendes da Rocha, “Consolidar um lugar”, in Guilherme Wisnik (org.), *Paulo Mendes da Rocha*. Rio de Janeiro: Baco do Azougue, 2012, pp. 95-96.

3 Paulo Mendes da Rocha, “Arquitetura como uma forma peculiar de mobilizar o conhecimento”, in Guilherme Wisnik (org.), op. cit., p. 102.

4 Paulo Mendes da Rocha, “O desejo sempre insatisfeito”, in Guilherme Wisnik (org.), op. cit., p. 209.

empenhada em formular (e reformular) o seu programa de necessidades, tal como a que é praticada por Mendes da Rocha. São reveladores, nesse sentido, os projetos que faz para a Biblioteca de Alexandria (1988), para a Baía de Montevidéu (1998), a proposta de um Instituto de Ciências do Mar em Cagliari, na Sardenha (2007), e os planos urbanos para as candidaturas de Paris e São Paulo a sediar os Jogos Olímpicos (2000 e 2003). Em todos eles, a arquitetura passa a exibir uma monumentalidade insuspeitada à medida que confronta os padrões habituais de ocupação dos lotes urbanos, e desfruta de uma relação lírica com a natureza, sobretudo com as águas. Tanto retificando margens e disciplinando sua ocupação de modo a torná-la expressiva, quanto erguendo edifícios no mar e ilhas flutuantes, e tomando o curso de rios urbanos como eixos estruturadores da metrópole.

No caso do estudo para Montevidéu, é de se notar a admirável capacidade de interpretar aquilo que parecia ser um empecilho como uma virtude, transformando o “tabu em totem”, como diria o poeta modernista Oswald de Andrade. Pois, se a cidade cresceu historicamente em torno à sua baía – sítio natural de um importante porto marítimo e fluvial, situado na desembocadura do Rio da Prata –, tratando-a, no entanto, como um entrave a ser contornado e voltando as costas para ela, o projeto instala ali um transporte de massa para passageiros, convertendo-a em meio de transporte. Ao mesmo tempo, redesenha suas margens de modo a configurá-la como uma límpida praça quadrada de água, para a qual a cidade passa a convergir de modo concêntrico, desfrutando a beleza intrigante de uma paisagem reinventada.

Em muitos dos projetos de Paulo Mendes da Rocha, a construção de terrenos artificiais soltos do solo engendra uma revisão crítica, à luz das ciências e das técnicas disponíveis hoje, dos erros históricos do colonialismo, de modo a perguntar: que outra ocupação do território americano seria possível, se tivesse sido pensada de modo absolutamente artificial – com recintos aéreos que mal tocam o solo –, de sorte a deixar o terreno sempre intacto, *in natura*, sem a necessidade de cortes, dragagens, muros de contenção etc? Ou então: que sociedade teríamos hoje, se tivéssemos mantido limpos os rios, e construído cidades que amparassem a navegação fluvial interligando o continente por dentro, de modo a contrariar a divisão imposta pelo Tratado de Tordesilhas? Essas perguntas, feitas em termos arquitetônicos, equivalem a dizer o seguinte: como seria hoje a América se não tivéssemos massacrado os índios e escravizado as populações trazidas da África? Perguntas que visam, em última análise, indagações prospectivas, tais como: que outra América é ainda possível no futuro? Ou melhor: que mundo é possível imaginar hoje a partir de uma revisão crítica da experiência americana?

GUILHERME WISNIK

“I was born in the Port of Vitória, state of Espírito Santo. I lived in Rio de Janeiro and in São Paulo, where my father, an engineer of ports and waterways was appointed as a professor at the Polytechnical School of the University of São Paulo. These are the places where I was educated: a little in the arid outback, on the cocoa plantations in Rio Doce, and in the metalworking shops together with the heavy engineering works, on the seacoast. I became used to relying on the power of technical transformation, with foresight and the outlook that designs useful, desirable undertakings, which can fulfill promises and hopes, with festive work, despite the misery of my country.

I was educated with the certainty that men transform an original beauty – nature – in desired and necessary ways to allow for life in the urban areas. This is a noncontemplative idea of nature, since it is revealed and coincides with the designs that one has in mind for dwellings, roadways, and ship docks. When man looks at nature, he already sees it as part of his design, the transformations he will make.

When I think about models for objective things, designs, the city of Vitória often comes to mind. An energetic city which, while it works, makes itself heard by the racket of its docks. The port is like an illuminated industrial plant, which recalls the idea of the universe, the world, the hours of the day and the adventure involved in the occupation of its spaces. The spatial arrangement appears in memory together with the floating part of its territory.” [Paulo Mendes da Rocha, “Genealogia da Imagem”¹]

Paulo Mendes da Rocha’s view on architecture is firmly couched in the notion of territory, in which the construction takes on a physical dimension that is symbolic of the landscape, as a transformed nature. This outlook informs his admiration for works such as the city of Venice, a territory constructed by engineering techniques to allow the maritime commerce to approach continental Europe, as well as the landfills in Rio de Janeiro, made by water-blasting away the city’s former hills: “an exercise of intelligence,” he states, “like a rational dismantling, anticipating what was bound to take place over the long term.”²

Paulo insists on the idea that it is impossible to imagine formal structures if one does not know previously how to actually make them, because one can only “think in terms of the possible know-how,” he observes, and not in terms of “forms that are autonomous or independent from a view on how to make them.”³ This gave rise to an analogy he once made: “for literature, the words are like the stones of a cathedral,” since “it is also a construction.”⁴ It is therefore clear that the technical accent of his discourse is not a technicism, but rather a form of humanism. Technical know-how is language, the operational means of thought, the instrument of intellection; it therefore precedes the choice of the form. Actually, it is what informs it.

Paulo Mendes da Rocha has a phenomenal view of nature rather than a bucolic one. For him, nature is a phenomenon and architecture is a thing, just as language is. Therefore, more than constructing isolated built objects, such as palaces, architecture should dedicate itself to conceiving works for consolidating a locale, that is, territorial works that contrast with nature, potentializing its virtues.

Design competitions, public commissions and seminars in academia are clearly the most favorable situations for affirming an architecture committed to formulating (and reformulating) its program of needs, like that practiced by Mendes da Rocha. Revealing

1 Paulo Mendes da Rocha, “Genealogia da Imagem,” in: ARTIGAS, Rosa (ed.), *Paulo Mendes da Rocha*. São Paulo: Cosac Naify, 2000, pp. 69–70.

2 Paulo Mendes da Rocha, “Consolidar um Lugar,” in: WISNIK, Guilherme (ed.), *Paulo Mendes da Rocha*. Rio de Janeiro: Beco do Azougue, 2012, pp. 95–96.

3 Paulo Mendes da Rocha, “Arquitetura como Uma Forma Peculiar de Mobilizar o Conhecimento,” in: WISNIK, Guilherme (ed.), *op. cit.*, p. 102.

4 Paulo Mendes da Rocha, “O Desejo Sempre Insatisfeito,” in WISNIK, Guilherme (ed.), *op. cit.*, p. 209.

designs in this sense are the ones he made for the Alexandria Library (1988), for Montevideo Bay (1998), the proposal for an Ocean Sciences Institute in Cagliari, Sardinia (2007), and the urban plans for the bids by Paris and São Paulo for hosting the Olympic Games (2000 and 2003). In all of them, the architecture begins to display an unsuspected monumentality insofar as it confronts the normal patterns for the occupation of urban lots, and enjoys a lyrical relation with nature, especially with bodies of water. Thus, seashores are straightened and their occupation is disciplined to make it expressive, while buildings and floating islands are constructed in the ocean, and the courses of rivers are taken as axes for structuring the metropolis.

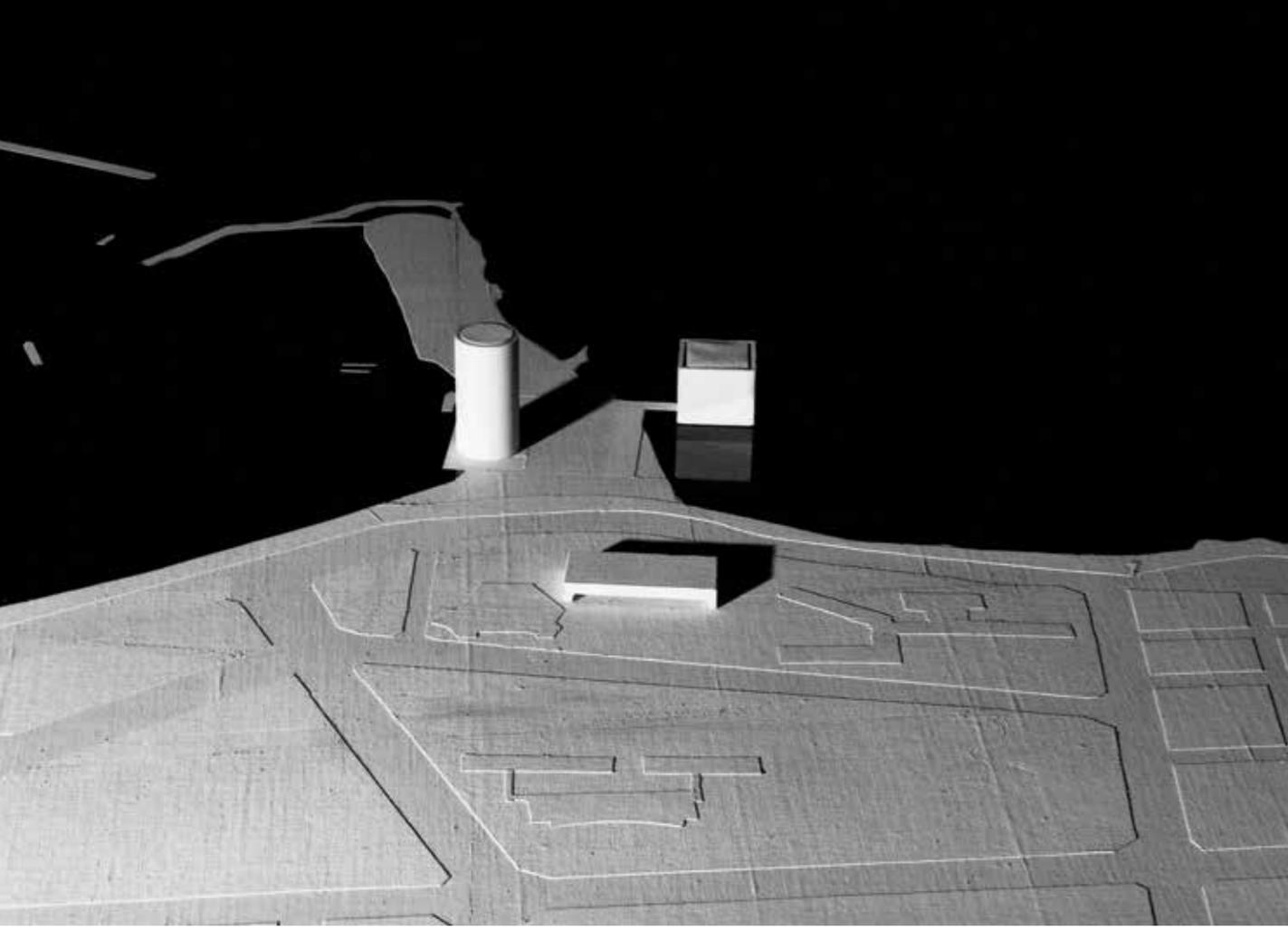
In the case of the study for Montevideo, there is a notable and admirable ability to take what seemed to be an obstacle and interpret it as a virtue, transforming the “taboo into a totem,” as modernist poet Oswald de Andrade would say. Because as the city grew historically around its bay – a natural site for an important ocean and river port, situated at the mouth of the Plata River – it treated the bay as a hindrance and turned its back to it; the design, on the other hand, uses it as the basis for a mass transport system, converting it into a central and integral element of the city. At the same time, the river’s banks are reconfigured so as to create a limpid rectangular public square of water, taking full advantage of the intriguing beauty of a reinvented landscape.

In many of Paulo Mendes da Rocha’s designs, the construction of artificial terrains free from the ground engender a critical review in light of the sciences and techniques available today, while also considering the historical errors of colonialism, in order to ask: what other occupation of the American territory would have been possible if it had been conceived in an absolutely artificial way – with aerial developments that hardly touch the ground – so as to always leave the land intact, *in natura*, without the need for cuts, dredging, containment walls, etc.? Moreover: what society would we have today if we had kept the rivers clean and constructed cities that encouraged river navigation, interlinking the interior of the continent, in opposition to the division imposed by the Treaty of Tordesillas? These questions, made in architectural terms, are tantamount to asking the following: what would America be like today if we had not massacred the Indians and enslaved the populations brought over from Africa? In the ultimate analysis, these questions have a prospective aim, such as: what other America is still possible in the future? Or better: what world can we imagine today based on a critical review of the American experience?

GUILHERME WISNIK

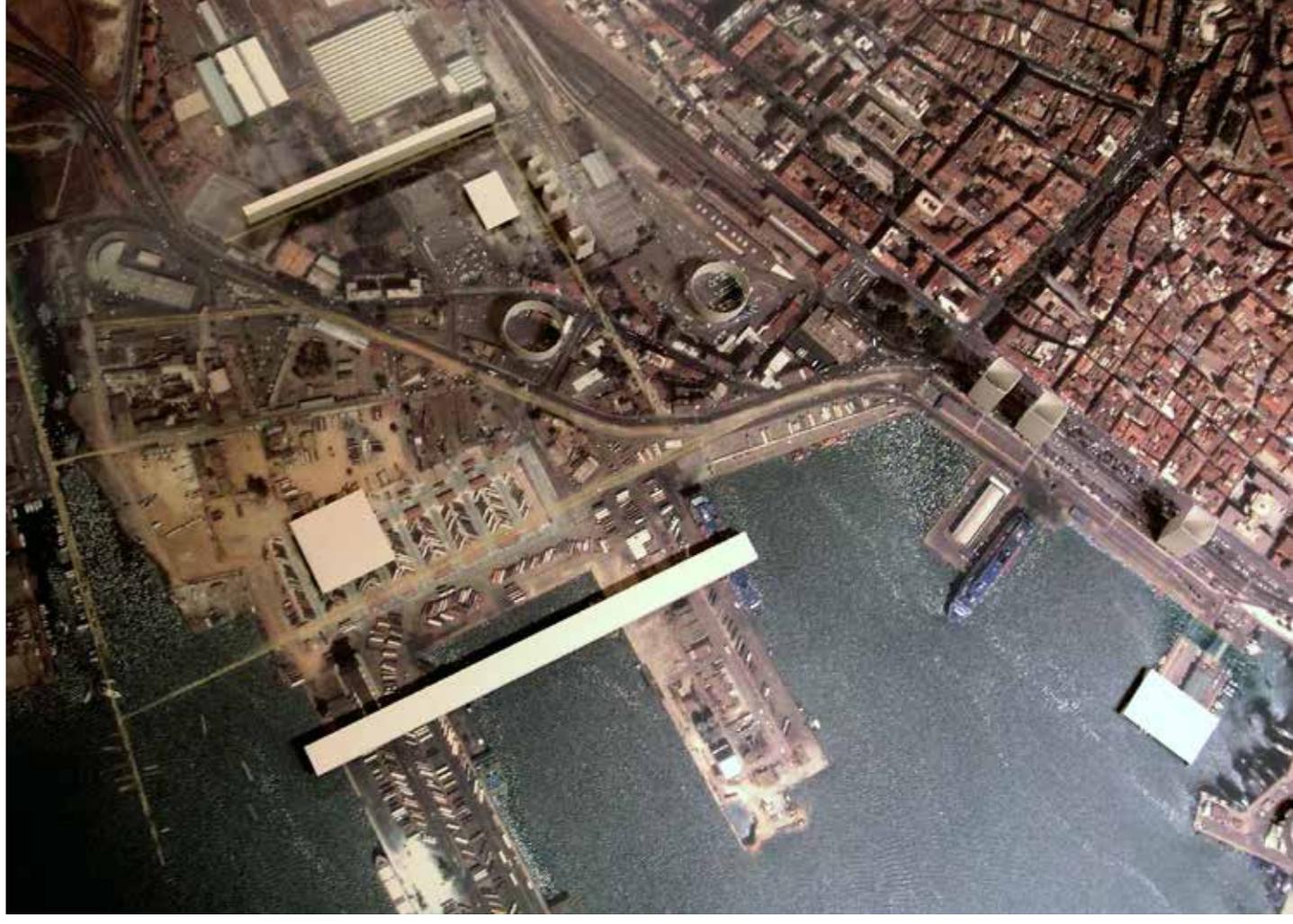
maquete de projeto para
a Biblioteca de Alexandria,
Alexandria, Egipto, 1988
MAQUETE JOSÉ MOSCARDI

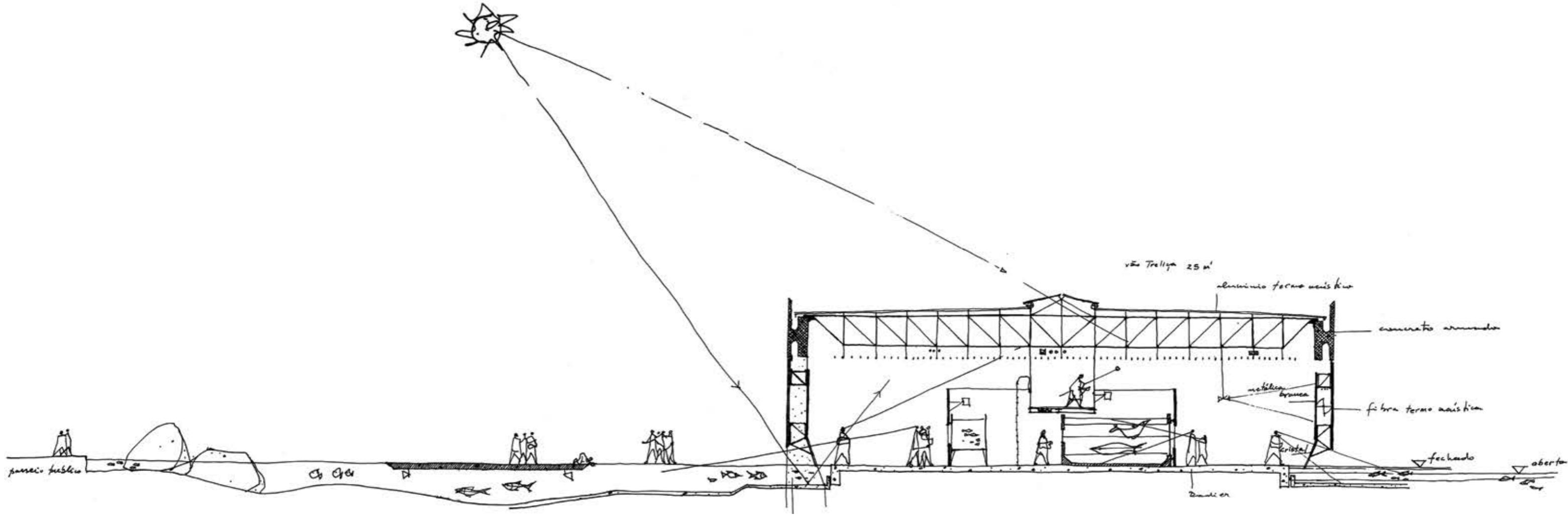
Library of Alexandria design
model, Alexandria, Egypt, 1988
MODEL JOSÉ MOSCARDI



maquete de projeto para o
Istituto de Ciências do Mar em
Cagliari, Sardenha, Itália, 2007
MAQUETE MMBB

Institute of Marine Sciences
in Cagliari design model, Sardinia,
Italy, 2007
MODEL MMBB





Santos Aquarium design
sketch, Santos, SP, 1991
PAULO MENDES DA ROCHA

croqui de projeto para o Aquário
Municipal de Santos, Santos,
SP, 1991
PAULO MENDES DA ROCHA

transformações do lugar

Aqui entre nós, essa questão toda aparece de forma muito clara. Vejamos, por exemplo, a cidade do Rio de Janeiro, com o famoso canal do mangue, que é hoje uma avenida extraordinária, e inclusive deu origem à famosa Avenida Getúlio Vargas. O canal do mangue não é outra coisa senão um canal profundo, capaz de drenar uma vasta área não urbanizável, porque aquilo era um manguezal. E encontra – o que é muito interessante – justamente aquilo que já era a catedral do lugar – a Candelária – pelos fundos, porque a igreja foi construída de frente para o mar. E, para ter uma ideia, os engenheiros chegaram a cogitar seriamente em girar a catedral e colocá-la de frente para a avenida, congelando o território. Vejam vocês que é possível fazer isso: literalmente girar a igreja com suas fundações, como se a parte do território onde ela está apoiada se transformasse em um congelado, o que é muito interessante, porque ali embaixo é tudo água. É disso que se trata quando falamos em mecânica dos solos. O Rio de Janeiro mesmo é todo feito de obras notáveis desse tipo, de transformação da natureza. O Morro do Castelo, por exemplo, foi desmontado de modo hidráulico, com jato d'água, a lama transportada em tubulação para um território configurado dentro do mar, com esse enrocamento feito de pedras, e o resultado é um território plano perfeito, onde hoje está o Aeroporto Santos Dumont. Tanto que a presença da Ilha de Villegagnon, onde está a Escola Naval – que se situava um tanto lá fora do continente, a ponto de ter sido invadida pelos franceses –, fez

necessidades e desejos

Uma ideia fundamental, e talvez insubstituível para uma conversa, é a consideração da natureza, entendida não como simples paisagem, mas como um conjunto de fenômenos. Essas forças da natureza aparecem de forma muito evidente com aquilo que chamamos de mecânica das águas, mecânica dos fluidos ou mecânica dos solos em frente às águas. A rigor, aqui onde estamos agora, por exemplo, na cidade de Vitória, se imaginarmos as razões que levaram à escolha desse lugar para a construção de uma cidade, veremos que a resposta está ligada às navegações. Se na época não houvesse um recinto abrigado para que as caravelas pudessem fundear e lá ficar, elas inexoravelmente encahariam nas praias, nos mangues, na lama. Tudo isso faz ver que, para o arquiteto, a interlocução entre território e água, terra firme e coisa fluida, é uma constante de solicitação para o que devemos fazer. Basta pensar, para isso, em universos amplos, como a Holanda, uma região inteiramente construída só com recursos de controle dos movimentos das marés, das águas, isto é, um território feito, artificial.

Como cidade, *strictu sensu*, Veneza é um exemplo extraordinário da vontade humana. Imaginem, na época, o que significava a riqueza do mundo descoberto com as navegações, as mercadorias que iam dos continentes africano e asiático através do Mar Mediterrâneo para a Europa. E, se chegassem ao local mais próximo, no sul da Itália, para então subirem o continente em lombo de burro, seria muito complicado. Portanto, a ideia de entregar logo os produtos aos mercados do coração da Europa parecia muito mais conveniente e mais lógica, levando as embarcações a subir o Adriático até justamente o local em que se fundou Veneza. A graça dessa história, no entanto, é que nesse lugar estava o mais inconveniente dos territórios para fazer uma cidade. Era pura lama, pura vaza, e para isso foram organizados os canais, a dragagem e a drenagem daquilo tudo, e foi construída uma cidade dentro d'água, digamos, onde os navios podiam atracar já no coração da Europa.

Ou seja: trata-se daquilo que chamamos de associação, a um só tempo, entre necessidades e desejos humanos: a necessidade de que a navegação chegasse àquele determinado lugar e o desejo de imaginar que cidade faremos – uma cidade que seja maravilhosa. Essa ideia do desejo supõe uma visão erótica da vida: se vamos fazer uma cidade, temos de fazê-la maravilhosamente, mostrando com clareza o êxito da técnica.

Cais das Artes

Há uma obra nessa nossa querida cidade de Vitória muito interessante, chamada Cais das Artes, com um museu e um teatro. Ele está sabiamente instalado em um território com frente de 300 metros para as águas, já domesticado por muralha de cais, retificado, e com uma avenida paralela ao mar. É, portanto, um retângulo, uma praça belíssima de 300 por 70 metros, com o mar de um lado e o desfile dos navios que entram e saem da baía o dia

navegação interior

Na América Latina, em relação a esse horizonte das águas, é preciso considerar não apenas a questão dos mares, que é evidente, mas também as águas chamadas de “interiores”: os sistemas dos rios, que avançam além da divisão do território em países. Quer dizer, um rio não sabe se ele sai de um país e entra no outro. Ele precisa ser tratado de modo íntegro, o que implica a paz da América. Nós temos de fazer esses trabalhos indispensáveis do que se chama navegação interior, construindo e consolidando um sistema hidroviário de dimensão continental associado aos outros países. Entre nós, infelizmente, tudo isso ainda está muito atrasado.

A cidade de São Paulo possui um rio, o Tietê, que corta sua organização toda e que deságua no Rio Paraná, que, por sua vez, corre até o Rio Uruguai, terminando na Bacia do Prata. Esse sistema, com um pequeno canal, poderia interligar outro que nasce na mesma área do *hinterland* brasileiro, que é o Tocantins-Araguaia. Assim, com um pequeno canal, podemos ter um serviço de navegação interior ou continental ligando o sistema amazônico ao do Prata, de Belém a Montevidéu.

Portanto, esse horizonte do que temos de fazer é muito esperançoso para os estudantes, e eu gostaria que eles se entusiasmassem com essa visão, e não simplesmente com a perspectiva de construir prédios de apartamentos para vender. Esse, em minha opinião, é o futuro da arquitetura. Na Europa, inclusive, há todo o sistema do Danúbio, do Ruhr, o território da Holanda, e, na Rússia, o sistema Volga-Don, desenvolvido pela União Soviética, que é um sistema belíssimo de recomposição da economia toda de uma região através da eficiência do transporte fluvial. Portanto, é muito interessante essa visão estratégica da arquitetura sobre a dimensão do próprio território. A arquitetura não é feita só de viga, pilar, arco, porta, sala, corredor, cozinha e banheiro. Ela é muito maior do que isso.

com que o aeroporto fosse apertado um pouco em seu desenho para deixar um pequeno “canaleta” com uma pontezinha, que preserva aquilo ainda como ilha. Ou seja: caprichos, necessidades, desejos e possibilidades. E, ao mesmo tempo, demonstração da inevitável necessidade de transformação da própria geografia.

A cidade de Santos também é exemplar em relação a isso, devido ao trabalho de Saturnino de Brito. Inclusive, algo muito interessante que existe na cidade de Santos, como beleza extraordinária, é o fato de que na muralha de cais, onde estão os navios ancorados hoje, há uma porta, como a entrada de um túnel que faz as embarcações desaparecerem dentro da parede. É um túnel que flora lá dentro da cidade, em uma piscina quadrada, onde essas canoas ficavam antigamente descarregando milho, mandioca etc. Quer dizer, é o mercado da cidade, situação que surge como uma deliciosa transformação do lugar inóspito em lugar habitável. E isso está lá em Santos, onde há inclusive uma faculdade de arquitetura, e, incrivelmente, quase não se fala nisso. Portanto, acho que nós estamos dando muito pouca importância a essa parte fundamental daquilo que se chama arquitetura e urbanismo.

máquinas simples

inteiro, a faina do trabalho marítimo. Essa é a riqueza do lugar, e nosso trabalho foi fazer com que tudo isso ficasse o mais visível possível, daí a decisão de suspender o museu.

Mas como é impraticável imaginar o teatro suspenso, nós o fizemos no chão. No entanto, sob a plateia, que necessariamente tem de se alçar do palco para um fundo, imaginamos justamente o salão de estar do teatro abrindo-se para o mar, para o mesmo desfile de navios, porém já com suas instalações tectônicas, isto é, seus pilares inteiramente dentro d'água, à *la Veneza*. Afinal, há de se considerar que naquele lugar não há diferença entre construir diretamente dentro d'água ou no aterro, já que o lençol freático é altíssimo. Portanto, é muito gracioso demonstrar essa sabedoria: o fato de que tanto faz a fundação aqui ou ali e a decisão de colocar a fachada inteira debruçada na frente dos navios. Eu espero que seja um teatro muito comovente para ouvir e ver óperas, músicas, espetáculos, e depois comentar, descansar e conversar nesse salão que cumprimenta os navios desfilando. São fantasias realizáveis. Essa é, em minha opinião, a graça da construção.

Coisas assim acho que orientarão as cidades do futuro. Não se trata de uma visão “futurista”, mas de aplicação dos princípios mais fundamentais da física, da mecânica. Quer ver uma história intrigante em relação a isso? Alguém, ao olhar as pirâmides do Cairo, poderia fazer a seguinte pergunta: “Por que elas são monumentos tão extraordinários, considerando-se que foram feitas, afinal de contas, apenas para ser túmulos de faraós?”. E a resposta é a seguinte: é porque aquilo constitui a máquina da própria construção. Eis aí a grande maravilha das Pirâmides do Cairo. Naqueles horizontes infinitos, fazer-se presente com uma pedra colocada a 120 ou 130 metros de altura é um desejo fácil de compreender. Mas não se consegue construir uma coisa dessas, naquela época, a não ser com máquinas. E a pirâmide está no primeiro capítulo da física mecânica. É uma das chamadas máquinas simples: o plano inclinado. Através desse plano inclinado sucessivo, você consegue puxar as pedras até chegar àquela última lá em cima. É por isso que elas ficam assim, historicamente configuradas como monumentos, e não porque são túmulos de faraós. Aliás, o túmulo deve ter sido um grande pretexto para construir aquilo, que era em si um grande desejo.

Outro exemplo é nosso edifício Copan, em São Paulo. Ele tem as curvas que tem por uma razão de estabilidade, e não por uma analogia com as curvas da montanha, como Oscar Niemeyer diz. Porque, sendo tão esbelto como é, e com aquela altura, não haveria uma estrutura que aguentasse o esforço do vento. Entretanto, se construí-lo em forma curva, como Niemeyer fez, ele para de pé sozinho. Portanto, não são as curvas das montanhas, nem muito menos, infelizmente, da mulher amada. São necessárias curvaturas pensadas para segurar a estabilidade daquilo que se quer estável. Essa é a sabedoria que eu acho que se deve cultivar em uma escola de arquitetura, e não a tolice do delírio das formas pelas formas.

nature as a design
Paulo Mendes da Rocha statement

transformations of the place

Here among us, this entire question appears in a very clear way. We see, for example, the city of Rio de Janeiro, with the famous mangrove canal, which is currently an extraordinary avenue, and which even gave rise to the famous Avenida Getúlio Vargas. The mangrove canal is nothing else but a deep canal to drain an area that was formerly a vast mangrove swamp, which would otherwise be undevelopable. And, very interestingly, we come upon what was already the cathedral of the place – Candelária – from the back, because the church was constructed facing the sea. And, to have an idea, the engineers thought seriously about rotating the cathedral and making it face the avenue, freezing the territory. You see that it is possible to do this: literally rotate the church with its foundations, as if a part of the territory it is resting on were transformed into a frozen place, which is very interesting, because everything below ground there is water. This is what we are talking about when we speak of soil mechanics. Rio de Janeiro really is made of notable works of this type, involving the transformation of nature. The hill known as Morro do Castelo, for example, was torn down using water jets, and the mud was transported through tubes to a territory laid out within the ocean, with a seawall made of rocks, and the result was a perfectly flat piece of land where Santos Dumont Airport is located today. So much so that the presence of Villegagnon Island, where the Naval School is – which was located a little

needs and desires

A fundamental idea and one that is perhaps mandatorily part of a discussion is that of nature understood not as a landscape, but as a set of phenomena. These forces of nature appear in a very evident way with the fields of study we call water mechanics, fluid mechanics, or the mechanics of soils alongside bodies of water. Strictly speaking, here where we are now, for example, in the city of Vitória, if we imagine the reasons that led to the choice of this place for the construction of the city, we will see that the answer is linked with seafaring. If in olden times there had been no sheltered place for the caravels to anchor and stay safely, they would have inexorably run aground on the beaches, in the mangrove swamps, in the mud. All of this makes us see that, for the architect, the interplay between territory and water, dry land and a fluid place is a constant decision-making factor for any undertaking. In this regard, we need only to think of a place like Holland, a region entirely constructed through resources for controlling the movements of the tides, the waters, that is, an artificially made territory.

As a city, in the strict sense, Venice is an extraordinary example of the human will. Imagine, at that time, the significance of the wealth of the world discovered by seafarers, the merchandise that came from the African and Asian continents across the Mediterranean Sea to Europe. And, if they arrived at the closest point, in southern Italy, to then be shipped northward into the continent by mule back, it would have been very complicated. Therefore, the idea of delivering the products right away to the markets in the heart of Europe seemed more convenient and more logical, leading the ships to sail up the Adriatic to the point where Venice was founded. The interesting aspect of this story is, however, that the region of Venice was the most inconvenient of territories for constructing a city. It was pure mud, pure ooze, and for this reason they built canals and dredged and drained everything there, and the city was constructed in the water, if you will, where the ships could anchor already at the heart of Europe.

That is to say, it has to do with an association, at one and the same time, between human needs and desires: the need for ships to arrive at that specific place and the desire to imagine what city we will make – a city that will be marvelous. This idea of desire supposes an erotic view of life: if we are going to make a city, we need to make it marvelously, clearly showing the success of our technology.

bit off the continent, the place where the French invaded – made the airport get squeezed a little in its design so as to leave a tiny channel with a little bridge, that would preserve it as an island. In other words: whims, needs, desires and possibilities. And, at the same time, the demonstration of the inevitable need for transforming the geography itself.

The city of Santos is also exemplary in regard to this, due to the work of Saturnino de Brito. And there is something very interesting and extraordinarily beautiful that exists in the city of Santos, which is the fact that along the edge of the quay where the ships are anchored today there is an opening to a tunnel, through which the smaller boats enter and disappear. The tunnel leads to a rectangular marina within the city, where boats formerly unloaded corn, manioc, etc. This is to say, it is the market of the city, a situation that arises like a delicious transformation of an inhospitable place into a habitable one. And this is there in Santos, where there is even a college of architecture and, incredibly, hardly anyone talks about this. Therefore, I think that we are giving very little importance to this fundamental part of what is called architecture and urbanism.

inland navigation

In Latin America, in relation to this horizon of the waters, it is necessary to consider not only the question of the oceans, which is evident, but also the waters that are called “inland”: the systems of rivers, which extend beyond national borders. That is to say, a river does not know if it leaves one country and enters another. It needs to be treated in a holistic way, which implies the peace of America. We have to carry out these indispensable works of what is called inland navigation, constructing and consolidating a waterway system on a continental scale associated with the other countries. Among us, unfortunately, all of this is still very backward.

The city of São Paulo possesses a river, the Tietê, which cuts fully across its urban fabric to flow into the Paraná River, which for its part runs to the Uruguay River, ending up in the Plata Basin. This system, with a small canal, could interlink with another one that is born in the same Brazilian hinterland, which is the Tocantins-Araguaia Waterway. Thus, with a small canal we could have a service of inland or continental navigation linking the Amazonian system with that of the Plata Basin, from Belém to Montevideo.

Therefore, this perspective of what we have to do is a very promising one for the students, and I would like them to become enthusiastic about this vision, rather than merely the goal of constructing apartment buildings for sale. In my opinion, this is the future of architecture. In Europe, there is the entire system of the Danube, of the Ruhr, the territory of Holland, and, in Russia, the Volga-Don system, developed by the Soviet Union, which is a beautiful system for recomposing the entire economy of a region through the efficiency of river transport. Therefore, this strategic vision of architecture on the scale of the territory itself is very interesting. Architecture is not made only of beams, pillars, arches, doors, rooms, hallways, kitchens and bathrooms. It is much greater than that.

Quay of the Arts

There is a very interesting work in this dear city of Vitória called the Quay of the Arts, with a museum and a theater. It is aptly installed on a piece of land with 300 meters of seafront, already tamed by the wall of the quay, straightened, and with an avenue parallel to the sea. It is, therefore, a rectangle, a beautiful public square measuring 300 by 70 meters with the sea on one side and the parade of ships that enter and leave the bay all day long, the toil of the maritime work. This is the wealth of the place, and our work was to make all of this as visible as possible, which led to the decision of suspending the museum.

But since it is impracticable to imagine the theater likewise suspended, we built it on the ground. Under the auditorium, however, which must necessarily begin at the stage and rise toward the back, we imagined the theater’s foyer opening to the sea, for the same parade of ships, but with its structural installations, that is, its pillars, entirely in the water, à la Venice. After all, one must consider that in that place there is no difference between constructing in the water or on the land, since the water table is so high. Therefore, it is very fascinating to demonstrate this know-how: the fact that it is just as easy to make the foundation here or there, coupled with the decision to place the entire façade looking out toward the ships. I hope that it is a theater that moves the viewers as they listen to and watch operas, music, and shows, to afterwards talk about them, rest and converse in that foyer which looks out toward the parading ships. These are realizable fantasies. In my opinion, this is the charm of the construction.

simple machines

I think that things like this will orient the cities of the future. This is not a “futurist” vision, but rather the application of the most fundamental principles of physics, of mechanics. Do you want to hear an intriguing story in relation to this? Someone, when looking at the Pyramids of Cairo, could ask the following question: “Why are they such extraordinary monuments, considering that they were made, after all, only to be the tombs of pharaohs?” And the answer is the following: it is because the structure itself served as a construction machine. This is the really marvelous thing about the pyramids of Cairo. On those boundless horizons, affirming your presence with a stone placed at 120 or 130 meters of height is an understandable desire. But it was impossible to construct one of these things, at that time, except with machines. And the pyramid is in the first chapter of mechanical physics. It is one of the simple machines: the inclined plane. By way of this successive inclined plane you manage to pull the stones up until reaching that last one at the top. That’s why they are like that, historically configured as monuments, and not because they are tombs of pharaohs. Indeed, the tomb must have been only a pretext for building that thing, which was in itself a great desire.

Another example is our Copan building, in São Paulo. It has the curves it has for a reason of stability, and not for an analogy with the curves of the mountain, as Oscar Niemeyer says. Because, as narrow as it is, and with that height, there would be no structure that could stand the force of the wind. But if it is built with a curving shape, as Niemeyer did, it can stand up on its own. Therefore, they are not the curves of the mountains, nor much less, unfortunately, of a loved woman. They are necessary curvatures designed to ensure the stability of what would otherwise be unstable. This is the wisdom that I think should be cultivated in the school of architecture, and not the foolishness of the delirium of shapes for the sake of shapes.

paulo mendes da rocha

10 Veneza, Itália

Venice, Italy
©2012 Cnes/Spot Image,
DigitalGlobe, GeoEye -

11 baía de Vitória - ES

Vitória Bay, ES
©2012 DigitalGlobe, GeoEye

12 sistema hidroviário Volga-Don, Rússia

waterway system Volga-Don, Russia
©2012 DigitalGlobe, GeoEye

©GOOGLE 2012

7 porto de Santos

port of Santos
©2012 DigitalGlobe, GeoEye

8 tanque para embarcações próxima**ao Mercado Municipal, Santos**

basin for boats near the Municipal
Market, Santos

©2012 Aerodata International
Surveys, DigitalGlobe, GeoEye,
The Geoinformation Group

9 Veneza, Itália

Venice, Italy

©2012 Aerodata International
Surveys, DigitalGlobe, GeoEye

©GOOGLE 2012

4 edifício Copan, São Paulo

Copan Building, São Paulo
©2012 DigitalGlobe, GeoEye

5 paisagens construídas na Holanda

constructed landscapes in Holland

©2012 GeoEye

6 paisagens construídas na Holanda

constructed landscapes in Holland

©2012 Cnes/Spot Image, DigitalGlobe,
European Space Imaging, GeoEye

©GOOGLE 2012

1 aeroporto Santos Dumont e ilha**de Villegaignon, Rio de Janeiro**

Santos Dumont airport and Villegaignon
island, Rio de Janeiro

©2012 Cnes/Spot Image, DigitalGlobe,
European Space Imaging, GeoEye

2 aeroporto Santos Dumont e ilha**de Villegaignon, Rio de Janeiro**

Santos Dumont airport and Villegaignon
island, Rio de Janeiro

©2012 Cnes/Spot Image, DigitalGlobe,
European Space Imaging, GeoEye, U.S. Geological Survey

3 complexo de Pirâmides de Gizé,**Cairo, Egito**

Pyramid complex at Giza, Cairo, Egypt

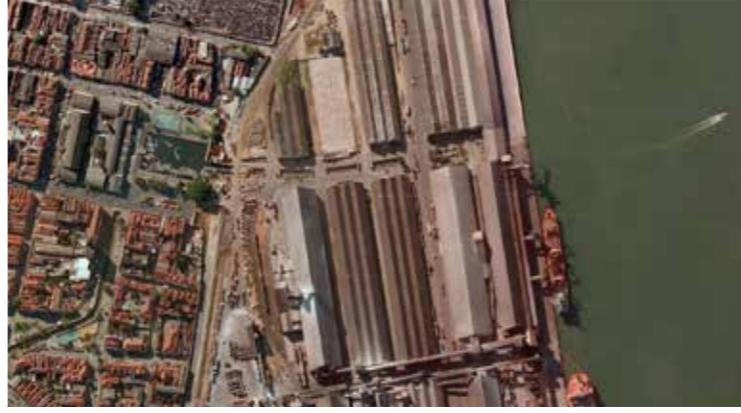
©2012 TerraMetrics

©GOOGLE 2012

10



7



1



11



8



5



2



12



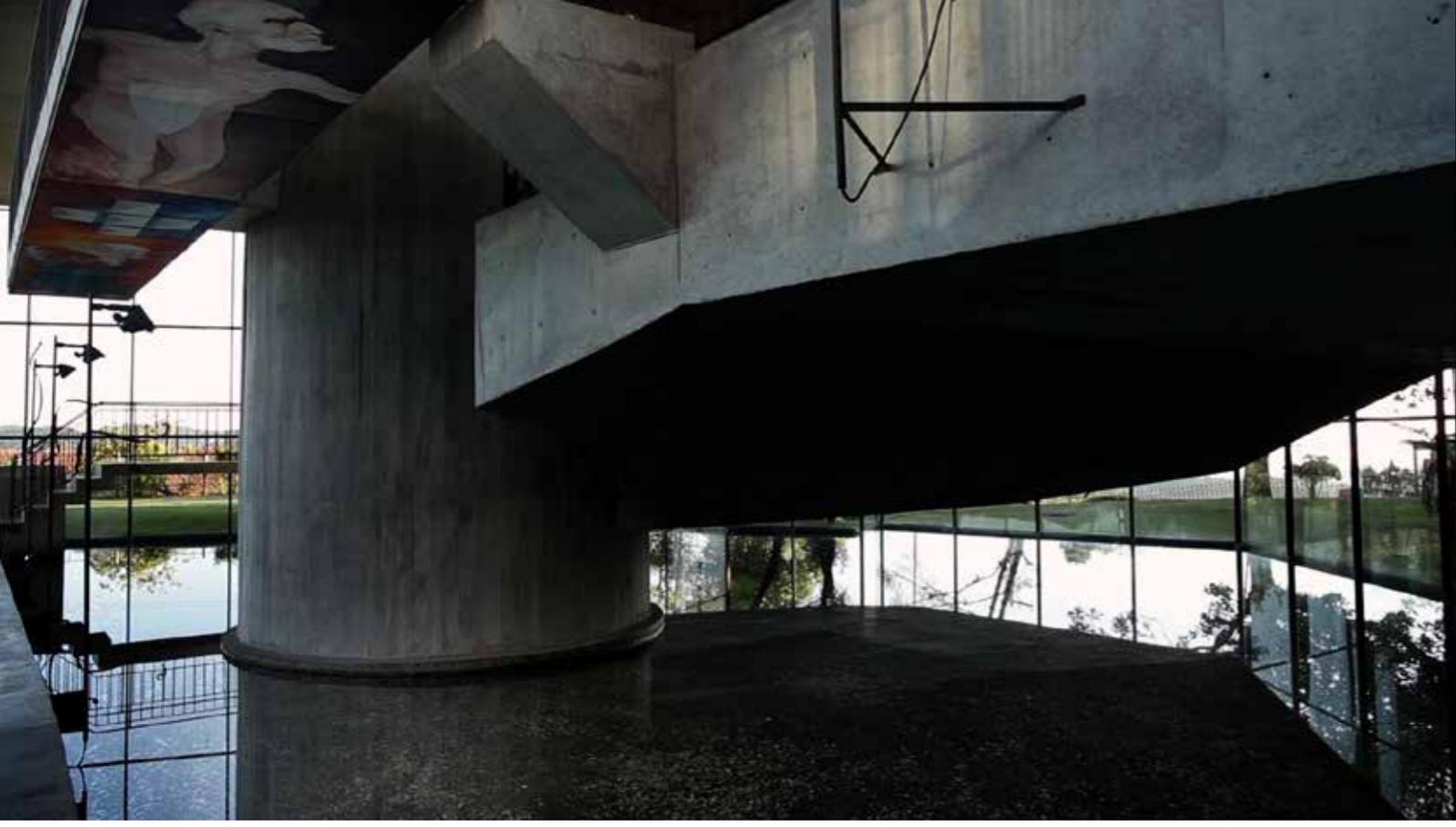
6



3



**Capela de São Pedro,
Campos do Jordão, SP, 1988**
FRAME DE FILME MIRA FILMES



**São Pedro Chapel,
Campos do Jordão, SP, 1988**
MOVIE FRAME - MIRA FILMES

**Museu Brasileiro da Escultura,
São Paulo, SP, 1988**
FRAME DE FILME MIRA FILMES



**Brazilian Museum of Sculpture,
São Paulo, SP, 1988**
MOVIE FRAME MIRA FILMES



**Museu Brasileiro da Escultura,
São Paulo, SP, 1988**
FRAME DE FILME MIRA FILMES

**Brazilian Museum of Sculpture,
São Paulo, SP, 1988**
MOVIE FRAME - MIRA FILMES

Pinacoteca do Estado de São Paulo, São Paulo, SP, 1993
FRAME DE FILME MIRA FILMES

São Paulo State Pinacothèque, São Paulo, SP, 1993
MOVIE FRAME MIRA FILMES



Praça do Patriarca, São Paulo, SP, 1992
FRAME DE FILME MIRA FILMES

Patriarca Square, São Paulo, SP, 1992
MOVIE FRAME MIRA FILMES



Vamos começar conversando sobre sua relação com a cidade de Vitória.

Quanto às minhas origens capixabas, podem-se considerar duas dimensões. Primeiramente, eu de fato nasci lá, a família da minha mãe é de Vitória, uma família de engenheiros. Mas há também outro nível, o das memórias: uma visão, desde criança, da pujança da natureza e dos engenhos humanos.

Vitória é uma cidade que possui uma grande parte do seu território urbano conquistada do mar. Uma cidade enérgica, que trabalha pelo fragor das docas, uma cidade sempre em trabalho. A ideia de “sempre” é muito bonita, porque desde criança inaugurou na minha mente uma noção de trabalho que não tem horário. Os navios, por razões técnicas da navegação, às vezes descarregam às 3 horas da manhã ou zarpam à meia-noite e meia. Quer dizer, o porto é uma usina iluminada permanentemente, o que nos remete à ideia do universo, do mundo, com seus horários e fusos. Quem navega não tem hora, não é? Eu consegui perceber essas coisas desde pequeno: a visão fabril da nossa vida.

Se você me permitir insistir na ideia de educação e formação, eu diria que fui formado com essa convicção – ou essa esperança – de que os homens podem transformar uma beleza original em uma beleza desejada, uma beleza necessária para que a vida apareça e se instale nos recintos urbanos.

A beleza do projeto que encanta porque havia uma natureza dada, que se pode reconhecer e transformar em outro discurso, outra possibilidade?

No caso, a ideia de natureza não é a de uma natureza puramente para se contemplar. É uma natureza que se revela belíssima porque ela coincide, em alguns aspectos, com projetos que você tem na mente, de instalações humanas, habitações, estradas, cais de acostamento para embarcações, coisas que não existem propriamente na natureza, mas que, quando o homem as observa e acha belíssimas, é porque já consegue vê-las como parte do seu projeto, isto é, como parte das transformações que fará. Quer dizer: um lugar propício. E a Baía de Vitória é, desde a sua origem, um lugar assim, um modelo para instalações. Mas é uma pena, porque essas coisas se perdem. Por exemplo, pouca gente hoje em Vitória sabe que o Glória, o antigo Cine Glória, é o nome de uma embarcação heroína, uma caravela que defendeu a cidade da invasão dos franceses, ou dos holandeses, eu não lembro exatamente agora. Então a corveta Glória saiu para espantar a frotilha poderosa que estava ali em duas ou três incursões, e acabou conseguindo, embora, para isso, tenha naufragado. Portanto, o café e o cinema Glória, e aquela esquina, a rotundazinha com aquela cúpula etc., tudo aquilo é sagrado na história da cidade. E essas coisas têm de ser recuperadas, não é?

Portanto, as minhas origens não são simplesmente origens. É como se eu dissesse: “Eu sou formado nesse raciocínio”. Quando penso em modelos para coisas objetivas, projetos, muitas vezes me aparece na mente o recinto dessa cidade. Vitória foi um modelo na minha formação.

Você percorria esses espaços em transformação?

Naquela época, educar significava fazer ver e também acompanhar. Então nós íamos às obras, porque meu pai, que era um engenheiro especializado principalmente em portos e navegações, sabia que era interessante levar esses meninos para sair e ver as dragas, as

cábreas em alto-mar, e assistir ao levantamento de tubulões pneumáticos e fundações etc. Nós fomos todos muito bem-educados sob esse aspecto.

Uma formação que não é um “passeio”, mas supõe uma noção do trabalho, do fazer desses homens e do olhar que eles tinham para poder construir...

Um passeio como uma visitação. Um passeio meticuloso, atento. Essa seria a matriz da minha educação.

Pensando nessa educação, o que será que deslocou você da engenharia em direção à arquitetura?

Eu faço uma confusão necessária entre engenharia e arquitetura. É impossível imaginar conformações e transformações formais se não souber como realizá-las. Mesmo que não seja competente para ir até o fim, nos cálculos estruturais e no emprego de conhecimentos específicos, você sabe que aquilo é possível, porque raciocina com a engenhosidade possível. Não se raciocina com formas autônomas ou independentes de uma visão fabril delas mesmas. Você raciocina como quem está fabricando a coisa, e não riscando. Quando riscamos no papel uma anotação formal, como se chama vulgarmente um croqui, estamos na verdade construindo aquilo, convocando todo o saber necessário que cremos que existe para fazer aquilo. Não se trata de fantasias, mas uma forma peculiar de mobilizar o conhecimento – isso é a arquitetura. Nós poderíamos dizer: “O arquiteto é um peculiar engenheiro, e um bom engenheiro é um peculiar arquiteto”. O que caracteriza a visão arquitetônica é justamente a possibilidade de imaginar a coisa feita.

Há uma questão que desde já poderia ser exposta aqui: a da consciência sobre a América, o continente novo. Nós inauguramos no mundo um discurso que tem uma importância universal, que é uma experiência com o descobrimento tão recente da América: o contraste entre cultura e natureza.

A cidade de Vitória é uma amostragem belíssima disso. Da cidade antiga, para se caminhar até a beira-mar, onde já há muito tempo foram feitas as primeiras habitações, o bonde passava em pequenos aterros sobre manguezais. Essas áreas foram todas dragadas, drenadas, mas o caminho ainda é tortuoso. É preciso, portanto, imaginar perfurações nos maciços rochosos, caminhos mais retificados que permitam um transporte eletrificado, que não pode percorrer os meandros dos caminhos originais.

A convivência com os navios também é fundamental na cidade de Vitória. Há uma questão premente: se o porto for desativado, por causa do pequeno calado – nós defendemos absolutamente que não –, poderíamos imaginar tropas ligeiras, de embarcações leves, de cabotagem, desembarcando no coração da cidade. Assim, os antigos armazéns destinados antes a granéis, que hoje se deslocam naturalmente para o Porto de Tubarão, com maior calado, poderiam ser destinados a esse mercado mais ligeiro, ao comércio de varejo. Quer dizer, esses armazéns podem ser mercados com embarcações. Porque as luzes e a dinâmica dos navios, como se fossem uma parte flutuante da própria cidade, são indispensáveis para animar aquela baía. Tudo isso pode nos levar a tomar decisões que vão um pouco além da estrita funcionalidade comercial, adaptando a cidade ao novo tempo. Porque queremos que ela se conserve como porto, voltada para a pesca e a indústria de alimentos do mar e a uma série de produtos que podem desembarcar no coração da cidade de outro modo, com outro porte, transformando todo o cais num centro de comércio e de turismo de grande beleza.

¹ Entrevista publicada originalmente em *Imagem Urbana: Revista Capixaba de Arquitetura, Design e Urbanismo*, dezembro de 1998.

Assim, esses armazéns pesados seriam substituídos por entrepostos comerciais, e a cidade poderia se transformar, tornando-se mais transparente, cristalina, e com vivacidade. Porque a ideia de cidade cujas partes ou zonas podem morrer em determinadas horas é muito tola. Principalmente numa cidade portuária, essa noção de que ela brilha a noite inteira através de trabalhos de manutenção dela própria faz com que adquira uma dimensão de vivacidade no sentido de vida ativa: se eu não estou trabalhando, muitos outros estão. Quer dizer, há sempre alguém providenciando a vida, que é efetivamente vivida e assegurada pelas ações humanas.

Portanto, o projeto da Baía de Vitória (1993) como um fórum permanente de ciências e técnicas aplicadas com dignidade sobre o território faz com que a cidade apareça, antes de mais nada, como uma promessa do homem que faremos. A cidade jamais está pronta. Essa é uma ideia interessante de ser considerada: a de que você nasceu num lugar para construí-lo, porque ele nunca está pronto.

Há um raciocínio muito bonito de Hannah Arendt que diz assim: “A promessa é a memória da vontade”. Mas você não pode prometer algo em vão. Deve ser um feito configurado para constituir em promessa. A cidade precisa estar pronta antes na mente dos homens para ser depois construída. É impossível que ela seja uma sucessão de ações não programadas, pois justamente a imprevisibilidade das ações individuais, que é o grande encanto da nossa vida, só pode ser assegurada pela parte prevista daquilo que é fundamental: água, esgoto, escola, educação, saúde, atracação, correntes, navegação etc.

Aspectos de certo modo presentes no projeto Baía de Vitória...

O projeto Baía de Vitória foi uma invenção do engenheiro Paulo Augusto Vivacqua, uma das figuras mais brilhantes da sociedade capixaba e da engenharia brasileira. Especializado em portos, trabalhou sempre na Vale do Rio Doce junto a essas grandes obras, e principalmente pode-se dizer que foi o engenheiro que chefou a construção do Porto de Tubarão. Tem uma visão muito boa da cidade, da espacialidade do estado, e mesmo uma ideia clara sobre a dimensão continental de tudo isso. A riqueza atraída pelo Porto de Vitória sempre se estruturou muito no *hinterland* brasileiro.

O estado do Espírito Santo possui alguns portos interessantes, além do conjunto Vitória, Capuaba e, principalmente, Tubarão. Nesse âmbito e do saneamento da cidade é que foi montado esse projeto, que mobiliza todas as áreas do conhecimento. E estaria ancorado na universidade, porque envolve biologia, antropologia, sociologia, desenvolvimento da cidade, história, física, mecânica dos fluidos, mecânica dos solos. Eu participei desse projeto na área específica de urbanismo e arquitetura, porque a questão da cidade em si ressalta muito bem o âmbito dessas preocupações. Como arquiteto, colaborei nesses estudos com um projeto básico de lançamento, como se diz, de ideias fundamentais sobre a espacialidade da cidade. Do ponto de vista da urbanização, Vitória é um desafio e, ao mesmo tempo, um laboratório que nos faz imaginar a ideia de ações exemplares. Nós poderíamos editar lá a cidade americana por excelência. Uma cidade feita por homens que possuem a consciência de toda a cultura universal, e a novidade da “natureza *in natura*”. Essa é uma questão americana muito interessante, e nós pretendemos fazer com esse projeto duas ou três marcações dessa possibilidade de uma nova configuração espacial.

Uma série de programas que estão sendo previstos para lá nos leva a perceber que tudo aquilo pode se transformar em um grande tumulto de pequenos edifícios. São todos programas para 3, 4 ou 5 mil metros quadrados, sugerindo uma sucessão de palacetes

que trarão consigo, provavelmente, problemas de tráfego, de estacionamento e tudo mais. Isso é, questões dramáticas, que têm provocado o desastre da cidade contemporânea. E, na altura em que o mundo está hoje, penso que podemos abandonar de vez essa visão “palladiana” da arquitetura, de uma cidade feita palácio por palácio, palacete por palacete.

Aliás, o próprio Palladio percebeu, a certa altura, a diferença entre o que seria a cidade feita de monumentos e a ideia de “monumentalidade da cidade”, o que nos leva a pensar se serão possíveis outros modelos que não esse dos pequenos palacetes com suas garagens. E de fato existe, se você considerar que esses aterros recentes à beira-mar são solos fragilíssimos para prédios, pois qualquer edifício com mais de cinco andares exige fundações caprichosas, pneumáticas. E nós imaginamos esses edifícios como amparados, cada um deles, por um par de “castelos de concreto armado”, fundados em tubulões dentro d’água, afastados do continente de forma estratégica, de modo a criar um pequeno canal, um *canaletto*, como dizem os venezianos, para a atracação dos pequenos barcos de passageiro, que inclusive seriam incentivados como meio de transporte local.

Vitória é essencialmente um recinto de mobilização técnica. Os marinheiros, os navegantes, os pescadores, os homens que trabalham no estaleiro, os caldeiros são construtores navais e também construtores de estruturas, o que supõe um conhecimento tecnológico que está acrisolado ali. Quer dizer: é uma cidade que se faz porque sabe fazer-se.

Havia também, na proposta mais ampla do projeto, fazendas marinhas? Havia uma previsão de que vocês chegassem a desenhar essas fazendas junto aos biólogos, como que a integrar essa questão do mangue e da cidade?

Essa questão é muito oportuna, e também o fato de como esses assuntos específicos – no caso, o parque florestal marinho – têm a ver com a arquitetura. Essa técnica dita qual a espacialidade necessária para atracar os pequenos navios e os frigoríficos, se será possível enlatar esses produtos etc. Essa visão material exige que o urbanista e o arquiteto digam então como se acessa tal lugar, atravessando essa área intocável da fralda do manguezal. Ou seja, o que nós imaginamos, e até esboçamos, se fará em água, no mar, com plataformas da dimensão de uma pista de aeroporto: 2 quilômetros por 50 metros. E estarão ancoradas em tubulões. E também terão ligações com a terra. São, portanto, desenhos de realização de algo para o qual a biologia, a marinhagem e várias engenharias se associam.

A eficiência na espacialidade, ou no que possa ser uma desejada espacialidade, faz com que a vida se torne mais bela. Se houver um sistema de embarcações nítido, claro, seguro, animado, uma criança que mora em Vitória pode decidir estudar em Vila Velha e todo dia atravessar a baía de barco. Assim, será uma criança idealmente educada, porque vai saber perceber, entre outras coisas, como vira o tempo, o que é chuva, o que é sol, o que são os ventos de navegação, o que é a técnica de tráfego e como se gerencia a parte flutuante de uma cidade... Nada melhor do que ficar vendo navios, desde que se esteja atento.

É verdade...

Existe aquela expressão engraçada: “a ver navios”.

A ver navios.

Eu não sei de onde vem isso, deve ser de quem não vai, não é? Quem fica vendo...

Não sei se você leu recentemente a matéria de um médico especializado em memória humana que cita Borges e comenta que toda invenção necessariamente é um trabalho sobre memória, porque a identidade é construída, tanto a coletiva quanto a individual, sobre a possibilidade da memória.

Toda invenção é mobilização da memória. A invenção é uma arrumação do que você sabia de um modo peculiar.

Quando li esse texto, eu me lembrei tanto do projeto que você fez para o Uruguai (Baía de Montevideu, 1998) quanto da primeira vez que visitei a Casa Junqueira (1976), pois, a partir da biblioteca, tem-se acesso àquele teto inundado e por ele se passeia, e alguma coisa indica que essa casa que os paulistanos definem como sendo tão paulistana traz a memória de algum lugar que não é exatamente de São Paulo. Ela tinha para mim essa estranheza, e os paulistanos tomam a Casa Junqueira, assim como a Casa Millan (1970), como “casas paulistas”. E elas de fato são, mas têm também outra memória, que está nessa delicadeza da água... Na sua obra, essa memória, que é Vitória, está presente muitas vezes. Como naquela ilha que você propõe para o projeto de Montevideu, que me lembra Capuaba.

Você vê como é interessante a questão da geografia, impondo-se com uma dimensão de universalidade. Eu fui convidado pela Universidade de Montevideu para fazer um trabalho com os estudantes de arquitetura sobre a baía da cidade. E é claro que esse estudo feito antes em Vitória amparou plenamente a reflexão. Nós fizemos um projeto muito interessante, em que retificamos a pequena baía. Ela é de fato uma concha, com 2,5 quilômetros de diâmetro e uma escala belíssima, para uma cidade que está toda distribuída em torno dessa baía. Mas há um grave problema de acesso, justamente porque essa atração pela frente do mar faz com que a cidade se enrede em um grande conflito viário. Assim, nós fizemos um estudo que transforma a baía num retângulo perfeito, com ganhados do mar e aterros, de tal sorte que você fica com três frentes retificadas para um recinto retangular perfeito de água, cruzado por embarcações ligeiras. E a cidade se animaria nessas luzes como se fosse em Vitória, Capuaba e coisa assim. Portanto, a existência de uma luz do outro lado faz com que uma cidade se transforme em algo belíssimo, com uma visão um tanto quanto veneziana do espaço. Nessa pequena baía, entretanto, há também uma pequena ilha, muito bem deslocada quanto à sua posição central. Ela é pequena, tem algo como 150 por 150 metros, e seria transformada em um retângulo também. E dentro dela seria escavada a plateia de um teatro, que ficaria abaixo do nível das águas, como muitos recintos dos navios, emitindo sons misteriosos e refletindo luzes de um modo lindíssimo.

Você sabe que aqui na América há um sonho muito antigo, que é o de ligar a Bacia Amazônica com a Bacia do Prata através dos sistemas Tocantins-Araguaia e Madeira-Mamoré. Dizem que seria como a abertura de uma segunda costa interior no continente. Esse projeto tem uma dimensão verdadeiramente continental, amparada na navegação fluvial, que constituiu a riqueza dos maiores países, como nos casos da navegação do Vale

do Ruhr ou do Tennessee Valley Authority, por exemplo. São, portanto, transformações fantásticas, a partir das quais imaginamos esse teatro submerso, onde você poderia eventualmente ouvir Villa-Lobos com a sinfonia amazônica, inaugurando de maneira mágica essa ligação entre a Amazônia e o Prata.

Portanto, o objeto da arquitetura é o desenho da cidade, e não a sua decoração, com uma sucessão de artefatos esdrúxulos. Desatar o nó da divisão esquizofrênica entre arquitetura e urbanismo, ou arte e técnica, é uma tarefa do mundo de hoje. A cidade, antes de tudo, é um discurso.

E a arquitetura sozinha não cria circunstâncias necessárias para constituir um projeto como a Baía de Vitória...

A visão de Paulo Augusto Vivacqua é bastante mais ampla do que a questão da cidade de Vitória. É uma visão de espacialidade territorial e de organização da fruição da riqueza, com a recuperação das ferrovias que alimentam os portos. Santos, aqui em São Paulo, é uma cidade que serve também de modelo para essas questões. Saturnino de Brito construiu aquela cidade com a rede de canais e de dragagem e drenagem de vastas áreas impróprias, que então se tornaram sólidas, estáveis, permitindo a instalação da cidade. No entanto, esse sistema todo foi abandonado, e hoje Santos sofre inundações. É um absurdo. Pois é claro que suas lições deveriam não apenas ser retomadas, mas também servir de base para obras contemporâneas. No caso de Vitória, essa reflexão sobre o território seria um excelente tema de investigação para a universidade: a universidade peculiar de um lugar que sabe levantar questões que o mundo inteiro conhece, mas que ali são urgentes e agudas. Poderíamos corrigir, desse modo, aspectos que são até certo ponto negativos ou que podem degenerar em bairrismos, por exemplo. Porque, ao cuidar de modo excelente do seu lugar específico, o homem adquire uma dimensão universal na medida da sua contribuição ao conhecimento.

Quer dizer então que, se Vitória se apoiar no seu saber técnico, estará se apoiando na consciência sobre um modo de fazer conhecido?

Essa questão do caráter e do psiquismo de uma população é muito interessante. Os capixabas podem se dizer marinheiros. Eles são educados nessa marinhagem, que vai desde a percepção de que o tempo vai mudar pelo calor da brisa e pelo tato ou pelo olhar das nuvens até a consciência sobre o que flutua e o que não flutua ou como se navega e como se constroem as embarcações, estaleiros e tudo mais. Portanto, é uma cidade que possui uma população com uma consciência técnica que convém incentivar. Essa parte da educação é fundamental. E também a redistribuição da economia, de um modo que possa abarcar desde os grandes empreendimentos, como Aracruz Celulose, Porto, Docas etc., até o pequeno pescador.

A questão da vida como sendo mais importante do que a arquitetura?

Você me pergunta sobre a famosa afirmação de Oscar Niemeyer. Niemeyer é um dos maiores artistas do século. E um brasileiro que o mundo inteiro justamente reconhece como alguém que tem uma visão da arquitetura como um instrumento de transformação das coisas, mesmo quando ele diz que a vida é mais importante do que a arquitetura. Essa é uma afirmação instigante, com a qual eu concordo sem dúvida nenhuma, mas que

contém um desafio: é que, para realizar essa vida, será necessário um tanto de arquitetura, porque a nossa vida não é puramente biológica, é uma vida que nós inventamos, é uma vida cultural. Nós não podemos viver sem as coisas que fabricamos, não é? Portanto, quando você diz: “Da janela vê-se o mar...”, ou “Da janela vê-se o Corcovado, o Redentor, que lindo!”, como está na canção de Tom Jobim, você já supõe um prédio de apartamento em Copacabana, por exemplo. Pois de que janela ele está falando? Quando Tom Jobim diz isso, ele está cantando a cidade do Rio de Janeiro, uma paisagem vista da cidade, que exige a existência da cidade para que se possa contemplá-la de alguma janela. A paisagem só é bela porque atrás de nós há uma brisa, vozes e panelas com feijão no fogo, tanque com água e roupa lavada no varal do fundo. É esse o lugar que ampara o abismo da janela através da qual se pode ver uma paisagem e considerá-la linda. Porque, para alguém perdido na praia como um naufrago, nenhuma baía é linda. Ou então talvez pudesse ser linda como esperança de que chegasse um navio para nos salvar dessa magnífica paisagem que nos desampara e que pode nos matar. Portanto, nós estamos condenados a sermos humanos, e a frase de Niemeyer é uma beleza porque cria justamente essa provocação. Você acha uma verdade indizível: a vida é mais importante do que a arquitetura. É irrefutável. E, no entanto, você deve retrucar: “Mas como, se eu preciso de uma janela para ver essa beleza?”.

architecture as a particular way of putting know-how into action – Paulo Mendes da Rocha interview with Marta Bogéa¹

Let's begin by talking about your relation with the city of Vitória.

My background rooted in Vitória can be considered in two dimensions. First, I was indeed born there; my mother's family is from Vitória, a family of engineers. But there is another level, that of memories: ever since my childhood I have had a vision of the power of nature and of human ingenuity.

A large part of the city of Vitória's land was obtained from the sea. It is an energetic city, that works to the sounds of the dockyards, a city that is always busy. The idea of “always” is very beautiful, because ever since I was a child I have had the idea of work getting done outside a specific schedule. Due to technical reasons of navigation, the ships are sometimes unloaded at three o'clock in the morning or they set sail at half past midnight. That is, the port is a permanently illuminated work area, which reminds us of the universe, of the world, with its different time zones. People who sail aren't bound to a clock, are they? I was able to perceive these things ever since I was young: a productive view of life.

If you allow me to continue with the idea of education and training, I will say that I was trained with this conviction – or this hope – that men can transform an original beauty into a desired one, a necessary beauty that allows life to appear and to be established in the urban places.

The beauty of the design that is charming because there was a given nature, which can be recognized and transformed into another discourse, another possibility?

In this case, the idea of nature is not that of a nature that's only good for looking at. It is a nature that is revealed to be very beautiful because in some aspects it coincides with plans you have in mind, of human installations, dwellings, highways, quays for ships, things that do not exist in nature in the strict sense, but when man observes them and thinks they are beautiful, it is because he has managed to see them as part of his plans, that is, as part of the transformations he will make. That is: a favorable place. And Vitória Bay, since the outset, is a place like that, a model for installations. But it's too bad, because these things get lost. For example, few people in Vitória today know that Glória, the name of the old movie house called Cine Glória, is the name of a heroic ship, a caravel that defended the city from the invasion of the French, or the Dutch, I don't remember exactly which right now. So the corvette *Glória* went out to chase away the powerful fleet that made two or three incursions there, and the *Glória* was successful, though it was shipwrecked in doing so. Therefore, the coffee shop and movie house, and that corner, the little rotunda with that dome, etc., all of that is sacred in the city's history. And these things need to be recovered, don't they?

Therefore, my origins are not simply origins. It is as though I said: “My training springs from this way of thinking.” When I think about models for objective things, designs, the place of this city often comes to mind. Vitória was a model in my training.

So you had first-hand experience with these spaces in transformation?

At that time, to educate meant making the person see and also observe carefully. So we went to where the work was being done, because my father, who was an engineer specialized mainly in ports and ships, knew that it was interesting to bring his boys out to

see the dredgers, to watch the construction of compressed-air caissons and footings, etc. We were all very well educated in this regard.

A training that wasn't a "walk in the park," but rather supposes a notion of work, of the productive practice of these men and of the perspective they had in order to be able to build...

An outing like a guided tour. A meticulous, attentive outing. This was the basis of my education.

Considering this education, what shifted you from engineering toward architecture?

I make a necessary confusion between engineering and architecture. It's impossible to imagine formal structures and transformations if you don't know how to actually carry them out. Even if you are not competent to go all the way to the end, with the structural calculations and the specific know-how, you know that what you are thinking of is possible, because you think in terms of the possible know-how. You don't think in terms of autonomous shapes, or independently from a view of how to make them. You think like someone who is making the thing, and not just making sketches. When we sketch a formal notation on a piece of paper, which in Portuguese is commonly called a *croqui*, we are actually constructing that thing, gathering all the necessary know-how that we believe exists for carrying it out. It does not involve fantasies, but rather a particular way of putting know-how into action – that's what architecture is. We could say: "The architect is a particular sort of engineer, and a good engineer is a particular sort of architect." What characterizes the architectural outlook is precisely the possibility of imagining the finished work.

There is a question that can be mentioned here, right from the outset: the question of an awareness about America, the new continent. We introduced a discourse of universal importance to the world, which is an experience with the very recent discovery of America: the contrast between culture and nature.

The city of Vitória is a beautiful example of this. From the old city, to reach the seashore, where the first houses were made so long ago, the trolley passed through small landfills in mangrove swamps. These areas were all dredged and drained, but the path was still winding. So you need to imagine tunnels through the rock outcroppings, creating straighter paths to allow for electric-powered transport, which are not be able to travel on the original meandering paths.

Familiarity with ships is also essential in the city of Vitória. There is a pressing question: if the port were deactivated, because of the shallow draft – we absolutely espouse that it shouldn't be – we could imagine a more agile fleet, of lighter ships, of the coastal navigation sort, unloading in the heart of the city. Thus, the old warehouses formerly used as granaries, which today have been naturally shifted to the Port of Tubarão, with a deeper draft, could be used for this lighter market, involving the retail trade. That is, these warehouses could be markets with transport vessels. Because the lights and the dynamics of the ships, as though they were a floating part of the city, are indispensable for animating that bay. All of this can lead us to make decisions that go a little beyond the issue of strict commercial functionality, adapting the city to the new era. Because we want it to remain a port, working with fishing and the seafood industry, as well as a series of products that can be unloaded in the heart of the city in another way, with another port, transforming the

entire dock area into a very beautiful center of commerce and tourism. Thus, these heavy-duty warehouses would be substituted by commercial facilities, and the city can be transformed, becoming more transparent, crystalline, and full of life. Because the idea of a city whose parts or zones can die at determined times is very foolish. Especially in a port city, this notion that it is lit up the entire night due to maintenance work being done on itself lends it another dimension of liveliness in the sense of active life: if I am not working, many others are. That is, there is always someone busy to provide life, which is effectively lived and ensured by human actions.

Therefore, the project of Vitória Bay as a permanent forum of sciences and technologies applied with dignity on the territory makes the city appear, above all, like a promise of the man we will make. The city is never finished. This is an interesting idea to be considered: that you were born in a place to construct it, because it is never finished.

There is a very beautiful line of thought by Hannah Arendt that goes like this: "Promise is the memory of the will." But you cannot promise anything in vain. It must be a configured achievement to constitute a promise. The city needs to be finished first in the mind of man to afterwards be built. It is impossible for it to be a succession of unplanned actions, since precisely the unpredictability of the individual actions, which is the great charm of our life, can only be ensured by the foreseen part of the essential things: water, sewer, school, education, health, docking, currents, navigation, etc.

Aspects which in a certain way are present in the Vitória Bay project...

The Vitória Bay project was an invention by engineer Paulo Augusto Vivacqua, one of the most brilliant figures of the city's society and of Brazilian engineering. Specialized in ports, he always worked with Vale do Rio Doce together with those big undertakings, and mainly it can be said that he was the engineer who led the construction of the Port of Tubarão. He has a very good perception of the city, of the spatiality of the state as a whole, as well as a clear idea about the continental dimension of all of this. The wealth attracted by the Port of Vitória has always been structured to a great extent in the Brazilian hinterland.

The state of Espírito Santo possesses some interesting ports, beyond the set of Vitória, Capuaba and, mainly, Tubarão. This context and that of the city's sanitation informed the design of this project, which makes use of every area of knowledge. And it is anchored in the university, because it involves biology, anthropology, sociology, the city's development, history, physics, fluid mechanics and soil mechanics. I participated in this project in the specific area of urbanism and architecture, because the question of the city in and of itself highlights the context of these concerns. As an architect, I collaborated in these studies with a basic layout project, that is to say, of essential ideas concerning the city's spatiality. From an urbanization standpoint, Vitória is a challenge and, at the same time, a laboratory that makes us imagine the idea of exemplary actions. Here, we can edit the American city par excellence. A city made of people who have an awareness of the entire universal culture, and the novel notion of "nature *in natura*." This is a very interesting American question, and in this project we intend to include two or three notions of this possibility for a new spatial configuration.

A series of programs that are being foreseen for this project make us perceive that it can all become a big jumble of small buildings. They are all designed for 3, 4 or 5 thousand square meters, suggesting a series of mansions that will probably result in problems for traffic, parking, and everything else. This is to say, dramatic issues that have brought about the disaster of the contemporary city. And, at the point where the world is today, I think that

we can definitively abandon this “Palladian” view of architecture, of a city made palace by palace, mansion by mansion.

Indeed, at a certain point Palladio himself perceived the difference between the city made of monuments and the idea of the “monumentality of the city,” which leads us to wonder if there are other possible models besides this one of small mansions with their garages. And in fact there exists one, if you consider that these recent landfills at the oceanfront provide extremely fragile soil for buildings, since any building more than five stories high requires carefully made, pneumatic foundations. And we imagine these buildings as being supported, each one of them, by a pair of “castles of reinforced concrete,” resting on pillars sunk deep into the ocean bottom, set apart from the continent in a strategic way, in order to create a small channel, a *canaletto*, as the Venetians say, for the docking of small passenger boats, which will also be encouraged as a means of local transport.

Vitória is essentially an area where technology is effectively mobilized. The ship hands, sailors, fishermen, and workers in the dockyards and shipyards are naval constructors as well as builders of structures, which supposes a technological knowledge that is refined there. That is to say: it is a city that is made because it knows how to make itself.

Didn't the wider proposal of the project also include sea farms? Was there a prediction that you would design these farms together with the biologists, so as to integrate this question of the mangrove swamp and the city?

This is a very opportune question, and also the fact of how these specific questions – in this case, the marine forest park – have to do with architecture. It involves methods for specifying the necessary space for docking the small ships and reefer vessels, if it would be possible to pack these products into cans, etc. This material outlook requires the city planner and the architect to say how such a place would be accessed, crossing through this inviolable area of the mangrove swamp that fringes the seashore. That is, what we imagine, and even sketched out, is that it would be in the water, in the sea, with platforms the size of an airport runway: 2 kilometers by 50 meters. And it would be anchored on caissons. And it would also have connections with the land. They are, therefore, drawings for the realization of something that requires the combined knowledge of biology, ocean navigation, and various areas of engineering.

Effectiveness in spatiality, or in what can be a desired spatial reality, makes life become more beautiful. If there is a system of clear, safe, constantly moving watercraft, a child who lives in Vitória can decide to study in Vila Velha and cross the bay everyday by boat. Such a child will be ideally educated, because he/she will know how to perceive, among other things, how the weather will be, what rain is, what sunshine is, what the navigation winds are, what the traffic technology is, and how the floating part of the city is managed... There is nothing better than to watch ships, provided that you are attentive.

It's true...

There is that funny expression, *a ver navios* [literally, “to watch for ships,” but with the connotation of disappointed expectations].

A ver navios.

I don't know where that comes from, it must be from someone who doesn't go, isn't it? Who stays watching...

I don't know if you read a recent article by a doctor specialized in human memory who cites Borges and comments that every invention is necessarily a work on memory, because identity – both collective and individual identity – is constructed on the possibility of memory.

All invention is putting memory into action. Invention is a rearrangement of what you knew in a particular way.

When I read this text, I thought a lot about the project that you made for Uruguay as well as the first time I visited the Junqueira House, since from the library one can reach that water-covered roof and walk on it, and something indicates that this house that the people of São Paulo defined as being very representative of their city's culture bears the memory of some place that is not exactly from here. It was strange for me in this way, and the people of São Paulo take the Junqueira House, as well as the Millan House as being characteristic of their city. And they in fact are, but they also have another memory, which lies in the delicateness of the water... In your work, this memory, which is Vitória, is often present. As it is in that island that you proposed for the design for Montevideo, which reminds me of Capuaba.

You see how interesting the question of geography is, which is imposed with a dimension of universality. I was invited by the Universidad de Montevideo to carry out a work with architecture students on the city's bay. It's clear that the study made previously in Vitória provided a basis for that reflection. We made a very interesting design, in which we reshaped the small bay. It is in fact a seashell, 2.5 kilometers in diameter and with a very beautiful scale, for a city that is entirely distributed around that bay. But there is a serious problem of access, precisely because this attraction to the seashore makes the city get ensnared in a big traffic conflict. Therefore, we made a study that transforms the bay into a perfect rectangle, with gains from the sea and landfills, in such a way that you get three straight ocean fronts for a perfect rectangle of water, crossed by small watercraft. And the city will be animated by these lights as though it were in Vitória, Capuaba, or something like that. Therefore, the existence of a light from the other side makes the city transform into something very beautiful, with a somewhat Venetian view of space. In that small bay, however, there is also a small island, very well displaced in regard to its central position. It is small, around 150 by 150 meters in size, and would also be transformed into a rectangle. And an amphitheater would be dug into it, which would be below sea level, as in many places in ships, emitting mysterious sounds and reflecting lights in a very beautiful way.

You know that here in America there is a very old dream of linking the Amazonian Basin with the Plata Basin through the Tocantins-Araguaia and Madeira-Mamoré inland waterways. They say that it would be like opening a second coast in the continent's interior. This project has a truly continental dimension, based on river navigation, which has created the wealth of larger countries, as in the cases of the shipping in the Ruhr Valley or the Tennessee Valley Authority, for example. They are therefore, fantastic transformations, leading us to imagine this submersed theater, where you can eventually hear Villa-Lobos with the Amazonian symphony, magically inaugurating this link between the Amazon and the Plata Basin.

Therefore, the aim of architecture is the design of the city, and not its decoration, with a succession of weird artifacts. Untying the knot of the schizophrenic division between

architecture and urbanism, or art and technology, is a task set for today's world. The city, above all, is a discourse.

And architecture alone does not create necessary circumstances for constructing a project like Vitória Bay...

Paulo Augusto Vivacqua's view is much wider than the question of the city of Vitória. It is a view of the territorial spatiality and of the organization of the result of wealth, with the recovery of the railways that feed the ports. Santos, here in the state of São Paulo, is a city that also serves as a model for these questions. Saturnino de Brito constructed that city by way of a network of canals coupled with the dredging and drainage of vast unsuitable areas that then became solid, stable, allowing for the construction of the city. But this entire system was abandoned, and today Santos suffers from floods. It is absurd. Because it is clear that its lessons should not only be studied, but should also serve as a basis for contemporary works. In the case of Vitória, this reflection on the territory will be an excellent topic of investigation for the university: the university uniquely situated in a place that knows how to raise questions that affect the entire world but which are more pressing and incisive there. In this way we could correct aspects that are to a certain point negative or which can degenerate into localisms, for example. Because, by taking excellent care of a specific place, man acquires a universal dimension insofar as he is contributing to knowledge.

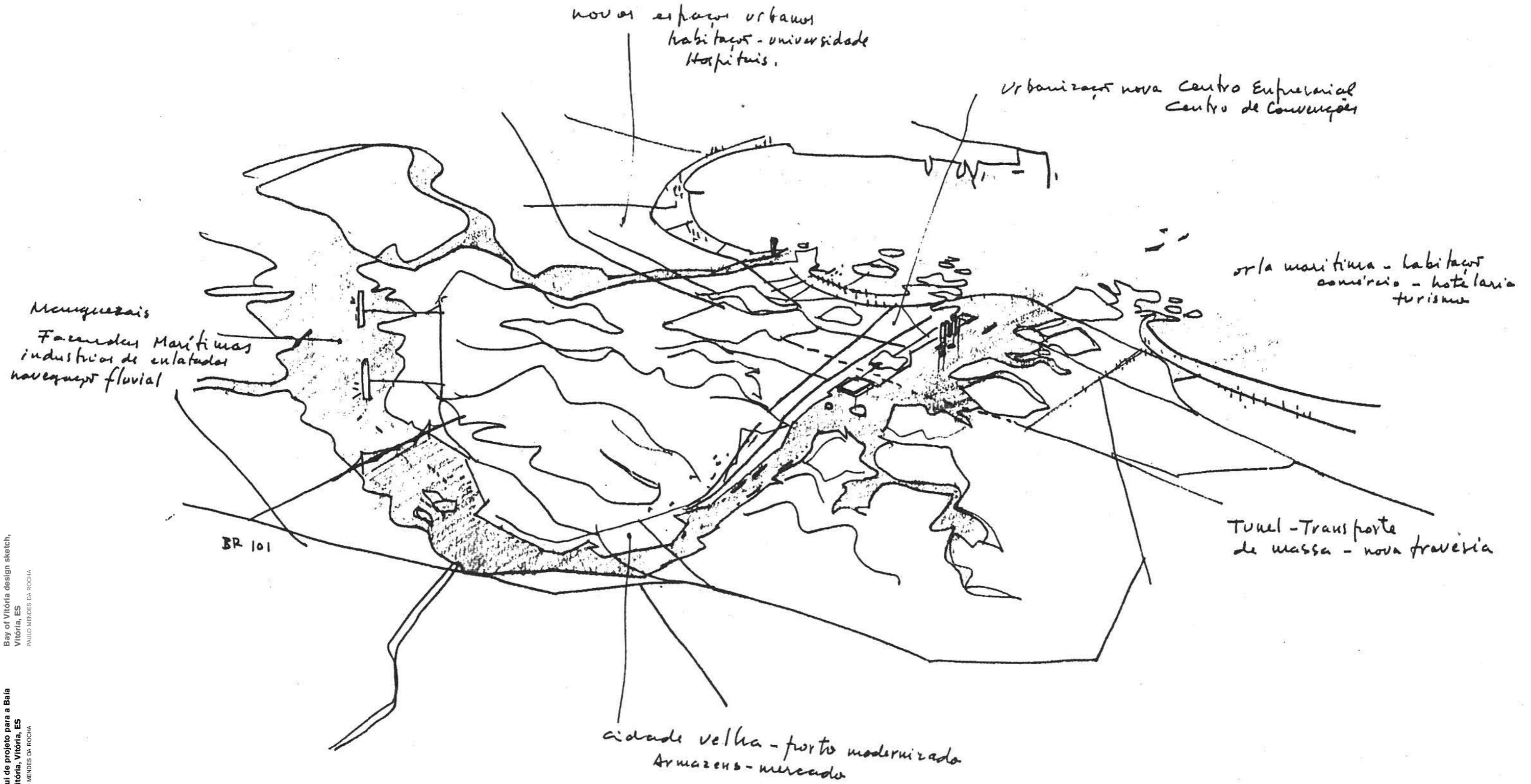
You mean to say that, if Vitória supports itself on its technological know-how, it will be supporting itself on the awareness about a known means of doing things?

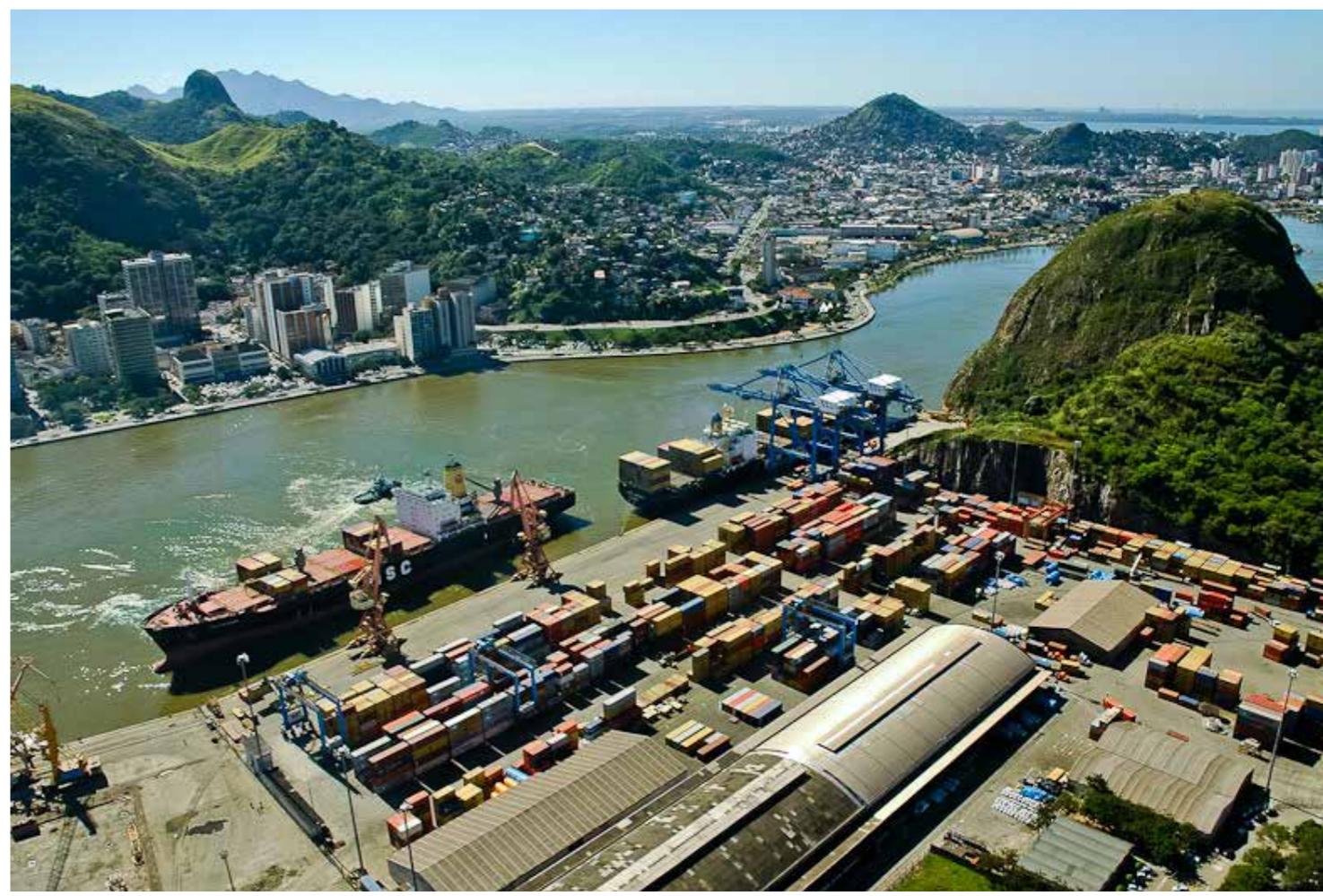
This question concerning the character and psychism of a population is very interesting. The people of Vitória can call themselves sailors. They are educated in this seamanship, which spans from the perception of how the weather is going to change by the warmth of the breeze and by touch or by the look of the clouds, to the awareness about what floats and what does not float or how to navigate and how to construct ships, dockyards and everything else. Therefore, it is a city that has a population with a technical awareness which can be effectively encouraged. This part of the education is essential. And also the redistribution of the economy, in a way that can take in everything from the large enterprises, such as Aracruz Celulose, Porto, Docas etc., to the small fisherman.

The question of life as being more important than that of architecture?

You're asking me about the famous statement by Oscar Niemeyer. Niemeyer is one of the greatest artists of the century. He is a Brazilian who is rightly known around the world as someone with a vision of architecture as a tool for transforming things, even when he says that life is more important than architecture. This is an instigating statement, with which I agree without any doubt, but which contains a challenge: it's that, in order to achieve this life a bit of architecture will be necessary, because our life is not purely biological, it is a life that we invent, it is a cultural life. We cannot live without the things we produce, can we? Therefore, when you say: "From the window I see the sea..." Or "From the window I see Corcovado, the Redeemer, so beautiful!" As in the song by Tom Jobim, you already suppose an apartment building in Copacabana, for example. Because what window is he talking about? When Tom Jobim said that, he was singing about the city of Rio de Janeiro, a landscape seen from the city, that requires the existence of the city in order for it to be seen from some window. The landscape is only beautiful because behind us there is a

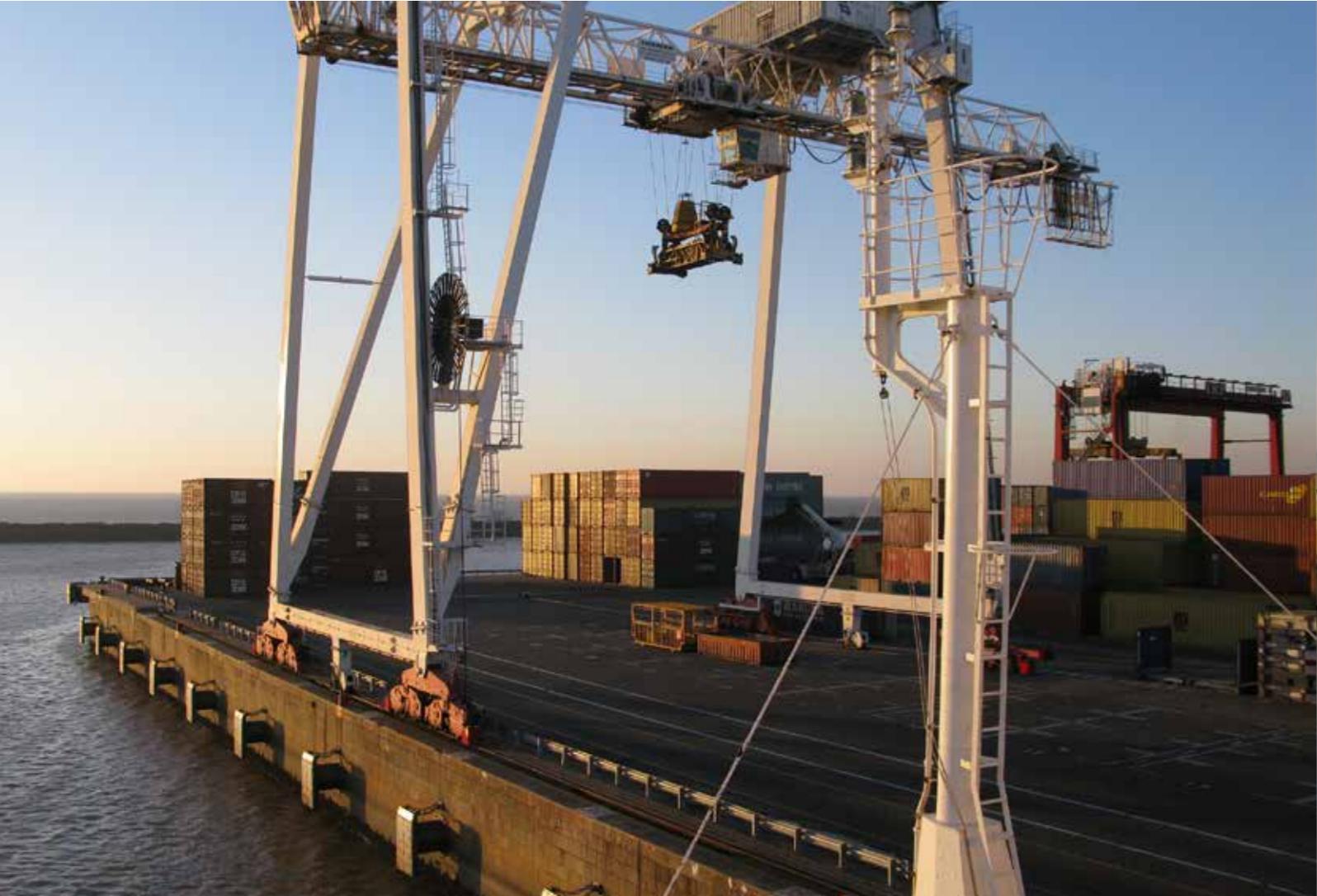
breeze, voices and pans of rice on the stove, a tank full of water and a clothesline out back with the washed clothes hung out to dry. This is the place that supports the abyss of the window through which one can see a landscape and consider it beautiful. Because, for someone lost on the beach like a shipwrecked castaway, no bay is beautiful. Or perhaps it could be beautiful with the hope that a ship would arrive to save us from this magnificent landscape that leaves us helpless and can kill us. Therefore, we are condemned to be humans, and Niemeyer's phrase is beautiful precisely because it sets up this provocation. You find an unspeakable truth: life is more important than architecture. It is irrefutable. Nevertheless, you should respond: "But how, if I need a window to see this beauty?"





port of Buenos Aires, Argentina
PHOTO GAU MANZI

porto de Buenos Aires, Argentina
PHOTO GAU MANZI



port of Villeta, Paraguay
PHOTO GAU MANZI

porto de Villeta, Paraguay
PHOTO GAU MANZI



porto de Montevideú, Uruguay
FOTO GUILHERME WISNIK



port of Montevideo, Uruguay
FOTO GUILHERME WISNIK



porto de Montevideú, Uruguay
FOTO GAU MANZI

port of Montevideo, Uruguay
FOTO GAU MANZI



Cidade do Tietê Tietê – SP, 1980

A cidade do Tietê foi desenhada como um grande porto fluvial que, interligando as redes rodoviárias e ferroviárias, poderia compor um sistema intermodal de transporte de cargas capaz de sustentar o desenvolvimento econômico de toda uma região, estimulando, ao mesmo tempo, o fluxo pelo rio como uma via interior continental a interligar, em ampla escala, a América – da Bacia Amazônica à Bacia do Prata.

O sítio escolhido para implantar a cidade é uma extensão plana em torno a um riacho que agora avança sobre o território, uma albufeira. A represa, com 3 km de largura média, estabelece para a cidade uma dualidade com a qual o nosso imaginário já está habituado a conviver, como o canal de São Sebastião-Ilhabela.

O curso do rio, de leste a oeste, é acompanhado, a distâncias próximas a 70 km, pelas ferrovias que seguem para noroeste (na direção da Bolívia) e para sudoeste (a Sorocabana), e pela rodovia SP-320. Ao interligá-las, cruzando o rio em sentido transversal, surge a cidade: porto fluvial, pólo de desenvolvimento regional. Ela se diferencia do modelo do “colar de cidades” que se estabeleceu em torno às ferrovias e às rodovias; cidades satélites, dependentes e especializadas. Essa, ao contrário, passaria a adquirir uma importância regional direta para o norte do Paraná, o sul de Minas Gerais e o sul do Mato Grosso, além do estado de São Paulo.

Diante da primazia do porto de Santos, saturado, abrir-se-iam novas alternativas para a exportação nos portos de Angra dos Reis, São Sebastião, Paranaguá e até mesmo Montevidéu-Buenos Aires. Nos dois extremos da cidade estão locadas as instalações de porte regional: hospital, porto de passageiros, rodoviária, estação de trens, área de comércio atacadista, e um centro de estudos hidráulicos da Universidade de São Paulo. Entre elas, há uma área de comércio e habitação, com aproximadamente 6 km de extensão na área mais densa, cujo eixo é uma via mecanizada central de calha rebaixada. Ao longo da avenida é proposta a instalação de um comércio diversificado, teatros e cafés, e, nos lotes posteriores, as habitações. A face da cidade para as águas se abre com jardins públicos e centros recreativos e esportivos. Do outro lado do rio está instalado o setor industrial, com o porto de cargas, estaleiros, armazéns, indústrias e um aeroporto.

City of Tietê Tietê – SP, 1980

The city of Tietê was designed as a great river port that, by connecting the highway and railroad routes, composed an intermodal system of cargo transport capable of supporting the economic development of the entire region – a system that simultaneously promoted river transit creating an internal continental path, connecting, on a large scale, the whole of South America – from the Amazon to the River Plate Basin.

The site selected for the city is a plane stretch around a stream which now extends into the area of a lagoon. The dam, some two miles wide, establishes a duality within the city, much like the São Sebastião-Ilhabela channel, which our imagination has become accustomed to living with.

The river course is accompanied from east to west, at a distance close to 40 miles, by the railroad tracks that continue on to the Northwest (towards Bolivia) and the Southeast (towards Sorocaba), and the SP-320 highway. Where they connect, crossing the river lengthwise, the city arises: a river port and center of regional development.

This contrasts with the “city necklace” model that was established around the railroad tracks and highways; a collection of satellite cities, each dependent and specialized. To the contrary, Tietê acquired significant regional importance extending to the north of Paraná, the south of Minas Gerais and the south of Mato Grosso, not to mention within the state of São Paulo itself.

Eventually, faced with the dominance of the active Santos port, new export alternatives would present themselves in the ports of Angra dos Reis, São Sebastião, Paranaguá and even Montevideo-Buenos Aires.

On both sides of the city are located buildings of regional magnitude: hospitals, passenger ports, bus station, train station, whole-sale trade area, and a center for hydromechanical studies of the University of São Paulo. Among these buildings is a shopping and housing area that measures approximately 4 miles in length and is located in the densest area of the city. The main feature of this area is the above ground trolley system. Proposed for construction along the avenue is a diversified shopping area, theaters and cafés and, in future allocations, housing areas. The side of the city facing the water opens to public gardens, playgrounds, and sports centers. On the other side of the city is the industrial district, with cargo ports, shipyards, warehouses, factories and an airport.

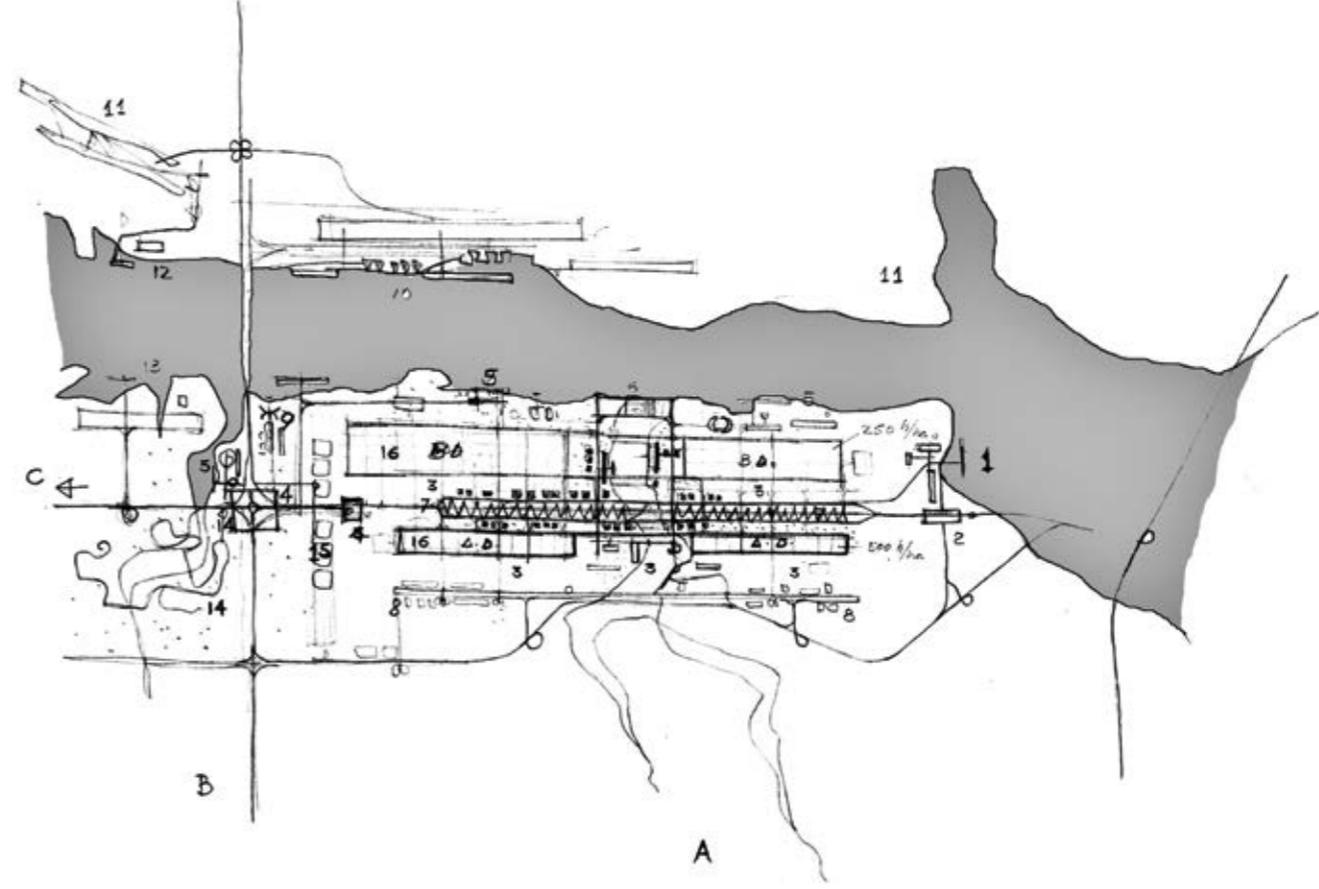
maquete do projeto Cidade
do Tietê, Tietê, SP
MAQUETE EDUARDO ORTEGA

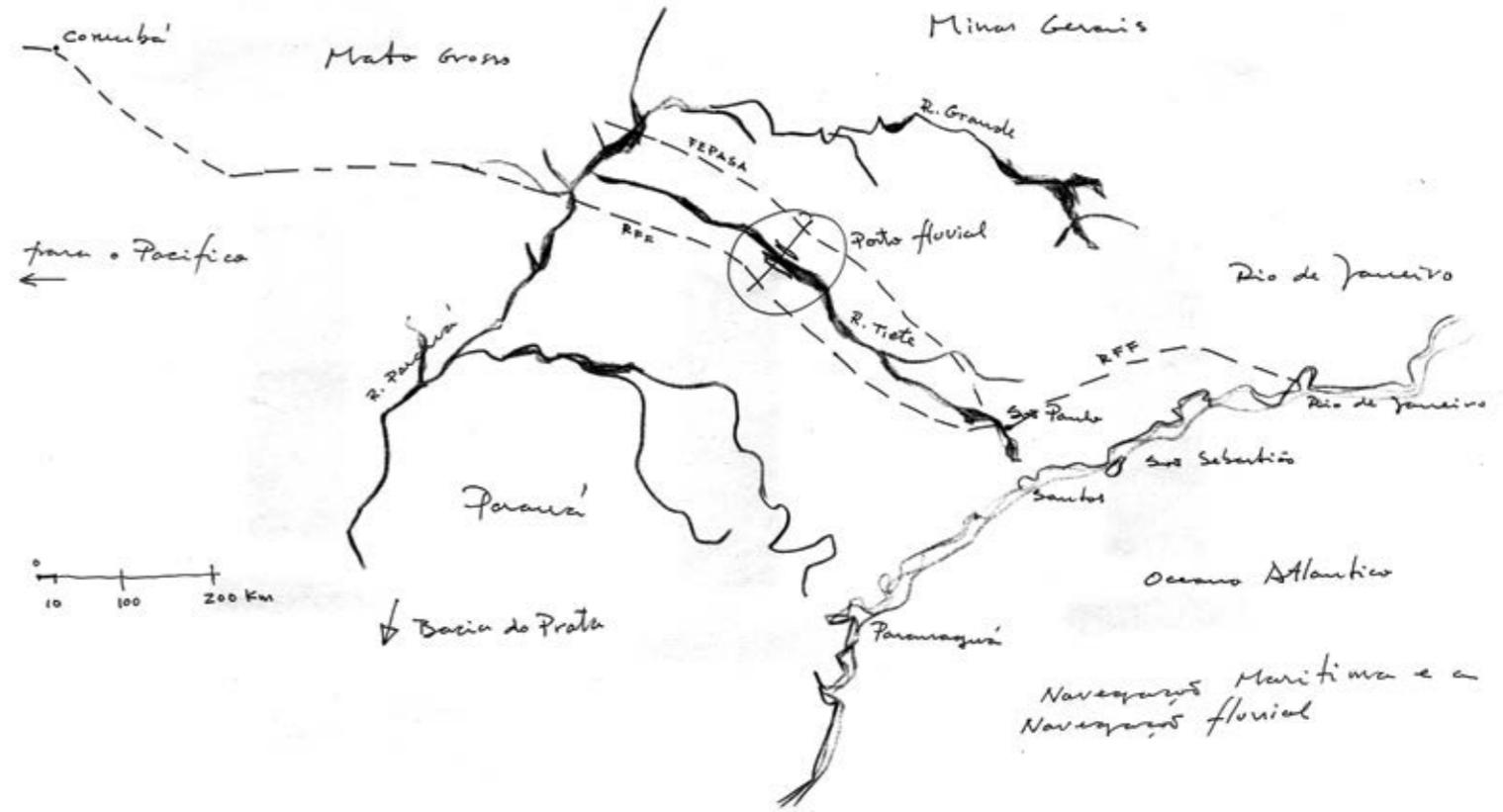
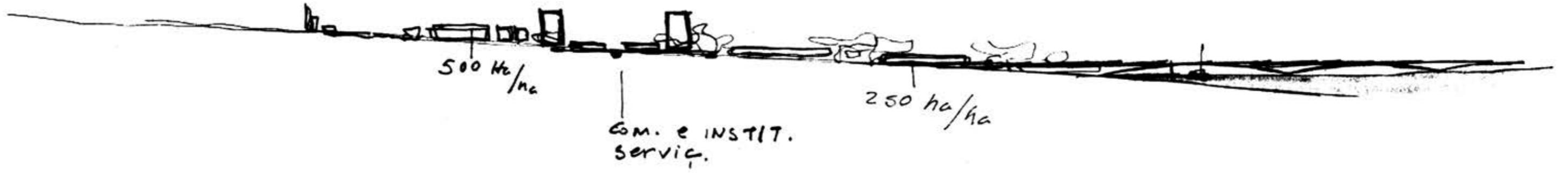
City of Tietê design model,
Tietê, SP
MODEL EDUARDO ORTEGA



croqui do projeto Cidade
do Tietê, Tietê, SP
PAULO MENDES DA ROCHA

City of Tietê design sketch,
Tietê, SP
PAULO MENDES DA ROCHA





City of Tietê design sketches,
Tietê, SP
PAULO MENDES DA ROCHA

croquis do projeto Cidade
do Tietê, Tietê, SP
PAULO MENDES DA ROCHA

Baía de Montevideu Montevideu – Uruguai, 1998

O projeto para a reconfiguração da Baía de Montevideu surgiu no contexto de um seminário internacional de trabalho na Escola de Arquitetura de Montevideu, em que cada convidado desenvolveu, associado a uma equipe de alunos e professores, uma proposta tendo a baía como tema.

O problema urbano era evidente: a cidade inteira, em suas comunicações, tinha que girar em torno da baía, tendo-a como um entrave a ser superado. A intenção do projeto foi justamente inverter o problema, fazer a cidade dirigir-se a ela de modo concêntrico, incorporando essa superfície de água.

Nesta baía, rasa como uma laguna, com profundidade média de 2 m, o porto tem que ser permanentemente dragado para que se tenha um canal com maior profundidade. O projeto amplia o porto a partir do canal, criando um pier que o isola, dobrando assim sua área de acesso em terra. Do ponto de vista de uma espacialidade urbana a baía tem uma escala extraordinária: contém um círculo quase perfeito com diâmetro de 2,5 km, com uma pequena boca aberta para o mar. Atravessá-la de uma ponta a outra seria como percorrer uma Avenida Paulista.

Sua escala é de uma intimidade bastante confortável. Assim, no projeto, a baía transforma-se em uma praça quadrada de água, com as interfaces retificadas para exibir a nitidez dessa intenção. Nela seria implantada uma frota de barcos, como um transporte leve e de massa para passageiros, representando um estímulo a novos hábitos que aliviarão o engarrafamento de automóveis.

Portanto, com uma visão um tanto veneziana da relação entre homem e natureza, da idéia de vida nas cidades, em vez de precisar contorná-la Montevideu passaria a organizar-se em frente à sua baía; uma nova praça animada, como uma São Marcos inundada.

Nela, há um “ilhote” excêntrico que seria reconfigurado, transformando-se em um teatro no mar, coberto por uma estrutura leve ancorada em superfícies flutuantes, que ao movimentar-se, em noites de lua, poderiam abrirse, irradiando música para a cidade.

Na desembocadura de saída do hinterland de todo o continente, o porto da Baía de Montevideu é o mais importante da América Latina, pois além de seu porte, possui a capacidade de realizar uma interlocução fluvial – da Bacia Amazônica ao Prata, passando pelos sistemas dos rios Tocantins/Uruguai – que, com o desenvolvimento do comércio de cabotagem, pode vir a alimentar toda uma rede de cidades no interior do território, dando sentido continental ao que poderemos, então, entender como América.

Bay of Montevideo Montevideo – Uruguay, 1998

The design for the reconfiguration of the Bay of Montevideo came about in the context of an international seminar focused on the projects being developed at the Montevideo School of Architecture, in which each guest, together with a team of students and professors, drafted a proposal which had the bay as a theme.

The urban problem was evident: even in its internal communications, the entire city was forced to go around the bay – the bay was an obstacle to be overcome. The goal of the design was to invert the problem, making the city turn towards the bay in a concentric fashion, incorporating the surface of its water.

The bay's port, shallow like a lagoon with an average depth of 4.6 feet, has to be constantly dredged in order to deepen its channel. Beginning at the channel, the project envisions to enlarge the port through the creation of a pier that both isolates it and doubles the length of accessible shoreline. From the point of view of urban spatiality, the bay is of an extraordinary scale: it contains an almost perfect circle measuring 1.5 miles in diameter, with a small mouth opened to the sea.

To cross it from one end to the other would be akin to traveling the entire length of São Paulo's Paulista Avenue. Its scale inspires a highly convertible intimacy. Thus, in the project, the bay is transformed into a square plaza of water with its interfaces straightened in order to exhibit the neatness of the concept. In it would be implanted a fleet of boats to serve as a mass transportation system for passengers, representing a stimulus to new customs which would alleviate the car traffic on the city's streets.

With a somewhat Venetian view of the relationship between man and nature, of the idea of life in the cities, Montevideo would thus begin to organize itself around its bay, instead of attempting to circumvent it. The bay would become a new and lively square, like an flooded Saint Mark's.

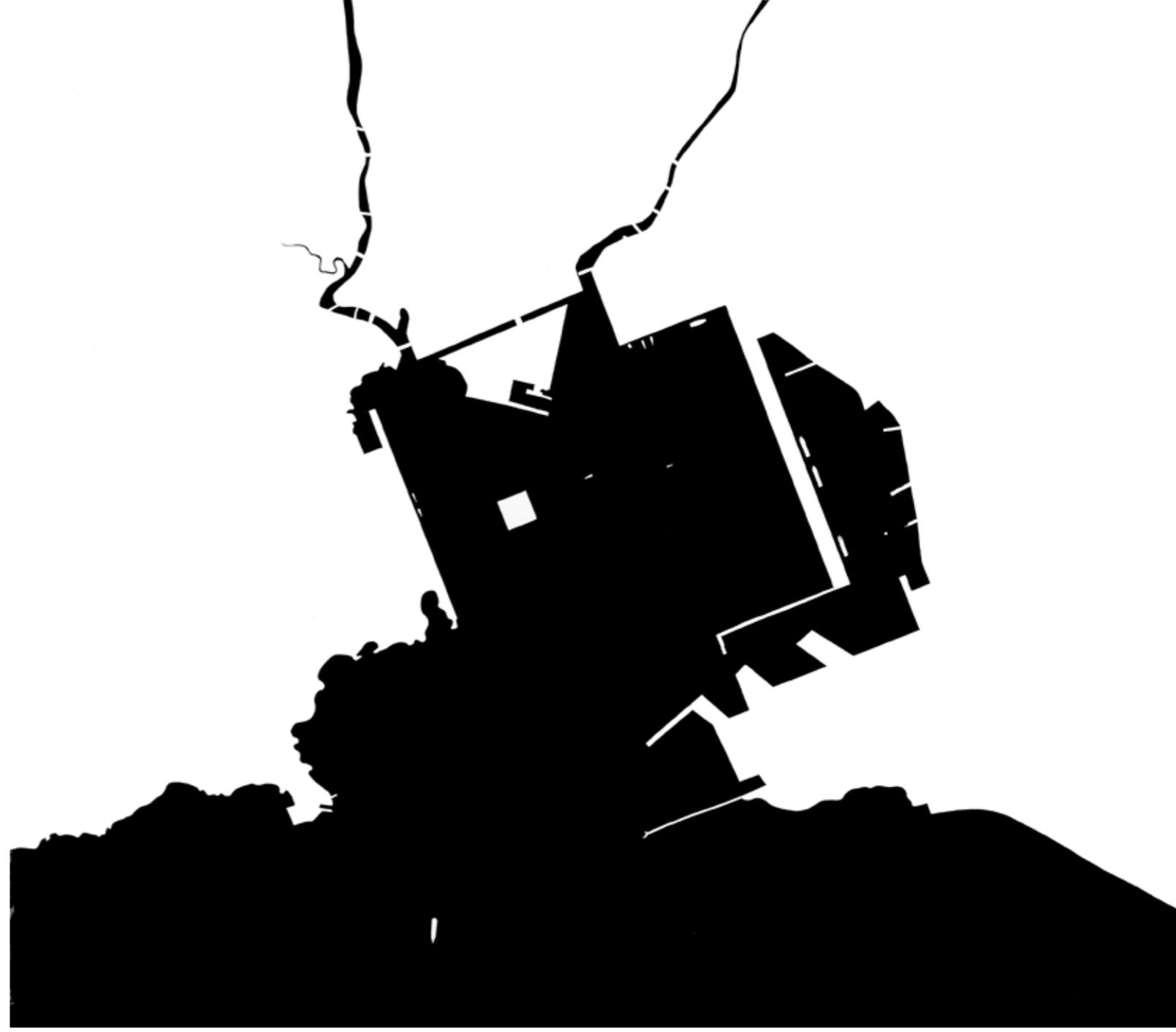
In it, there is an eccentric islet which would be reconfigured and transformed into a theater on the sea, covered by a light structure anchored on floating surfaces which, on nights with moonlight, could be manipulated to open the theater, showering the city with music.

At the mouth of the continent's hinterland, the port of the Bay of Montevideo is the most important in Latin America since, besides its dimensions, it has the capacity to accomplish a fluvial dialogue – from the Amazon waterway to the River Plate basin, passing through the Tocantins/Uruguay river systems along the way – able, with the development of coastal trade, to feed an entire network of inland cities, giving a continental significance to what we understand as America.



maquete do projeto baía de Montevideo, Montevideo, Uruguai
paulo mendes da rocha

bay of Montevideo design model,
Montevideo, Uruguay
paulo mendes da rocha



Cais das Artes
Vitória - ES - 2008

Vitória se formou em torno do porto, como uma cidade enérgica que se faz ouvir pelo constante fragor das docas. A ilha se constitui pela existência de um estreito canal, no fundo do qual a cidade surgiu, em recinto abrigado. Já na direção da entrada da baía o território foi sendo conquistado pouco a pouco, e regularizado com muralhas de cais, aterrando-se grandes esplanadas. O que fez com que, recentemente, surgisse uma extensão ainda não ocupada, com 300 metros de frente para esse canal, na qual o governo decidiu implantar um Teatro e um Museu de Arte Contemporânea. Assim, o monumental confronto natureza e construção, neste lugar, sugere os edifícios suspensos no ar, com as visuais livres e desimpedidas para a paisagem e o espetáculo dos trabalhos no mar, numa visão museológica que procura associar arte e ciência.

Quay of the Arts
Vitória - ES - 2008

Vitória grew up around its port, a vigorous city with the constant din of the docks. The island is delimited by a narrow channel, and the city grew at the far end of it where there is a sheltered area. Land closer to the bay was released for development only gradually, and protected by sea walls that shelter extensive esplanades. As a result, recently an unoccupied area with a 300 metre frontage onto this channel became available. The government decided to put a theatre and modern art museum there. The monumental contrast between nature and construction in this area suggests the potential for buildings suspended in the air, with views open to the landscape and the sight of maritime work—a museological sight with the aim of linking art and science.

**fotomontagem da costa de Vitória
com inserção do projeto Cais das
Artes, Vitória, ES**

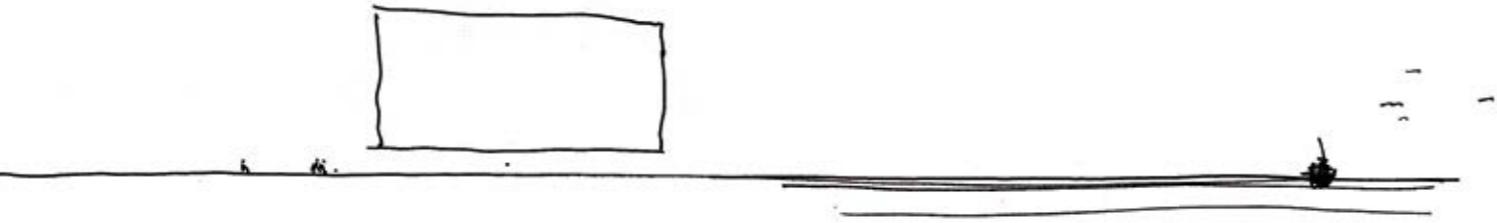
FOTOMONTAGEM METRO ARQUITETOS

**photomontage of the coast of
Vitória with insertion of the
Quay of the Arts, Vitória, ES**

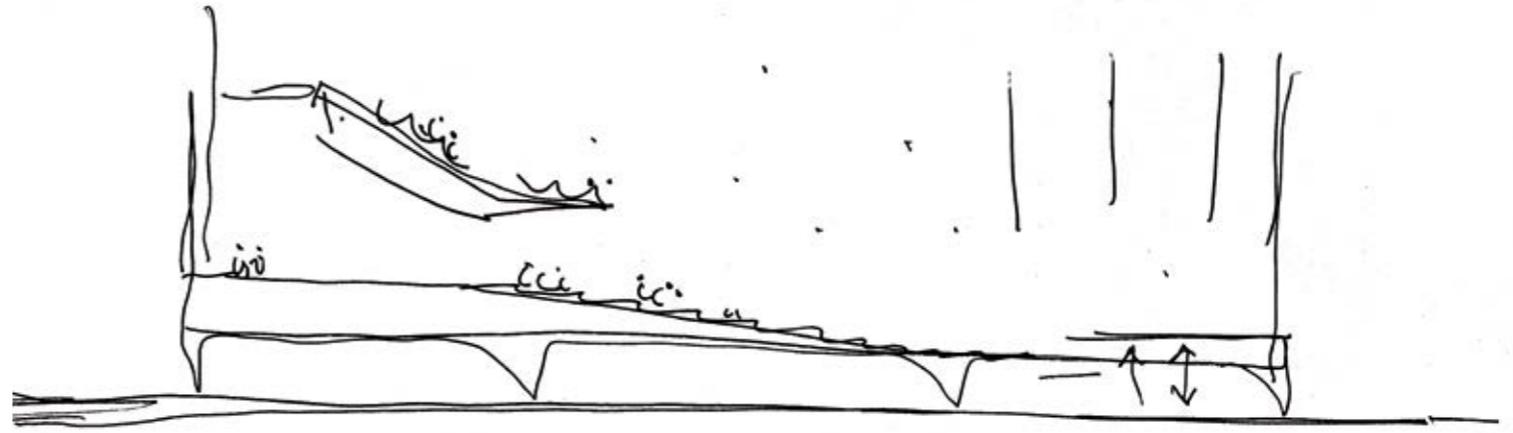
PHOTOMONTAGE METRO ARCHITECTS



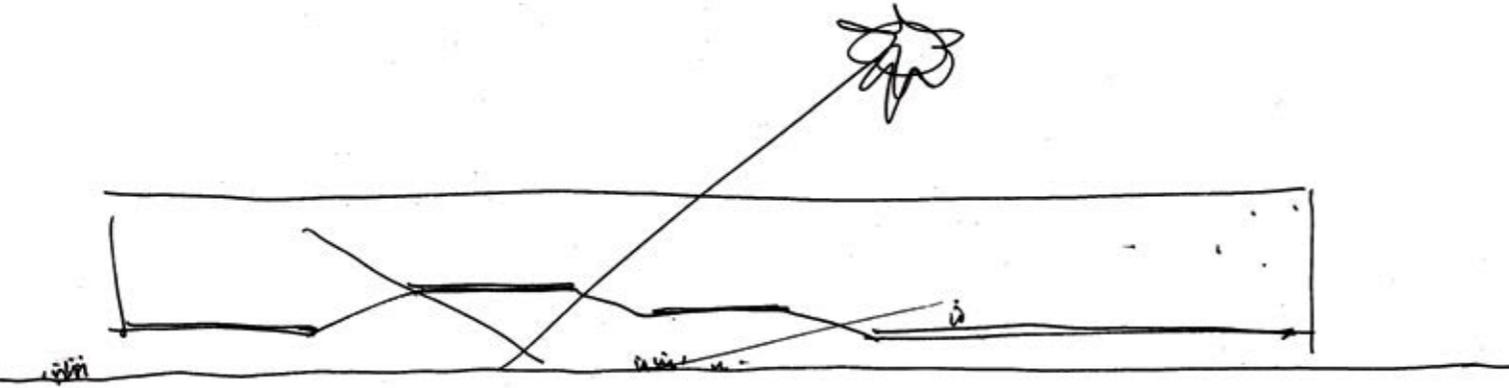




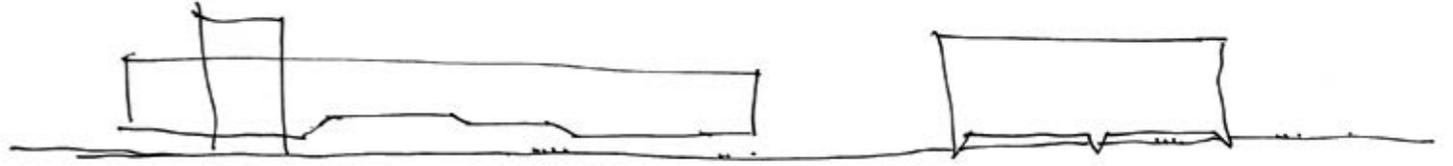
O monumental confronto natureza e construção, neste lugar, sugere as edificações suspensas no ar e as visuais livres e desimpedidas, para a paisagem e o espetáculo dos trabalhos no mar.



No Teatra, o solo impróprio para construções abaixo do nível do mar exige que se eleve os níveis da falca e platéia, para abrigar os embarramentos e maquinárias de apoio do palco.

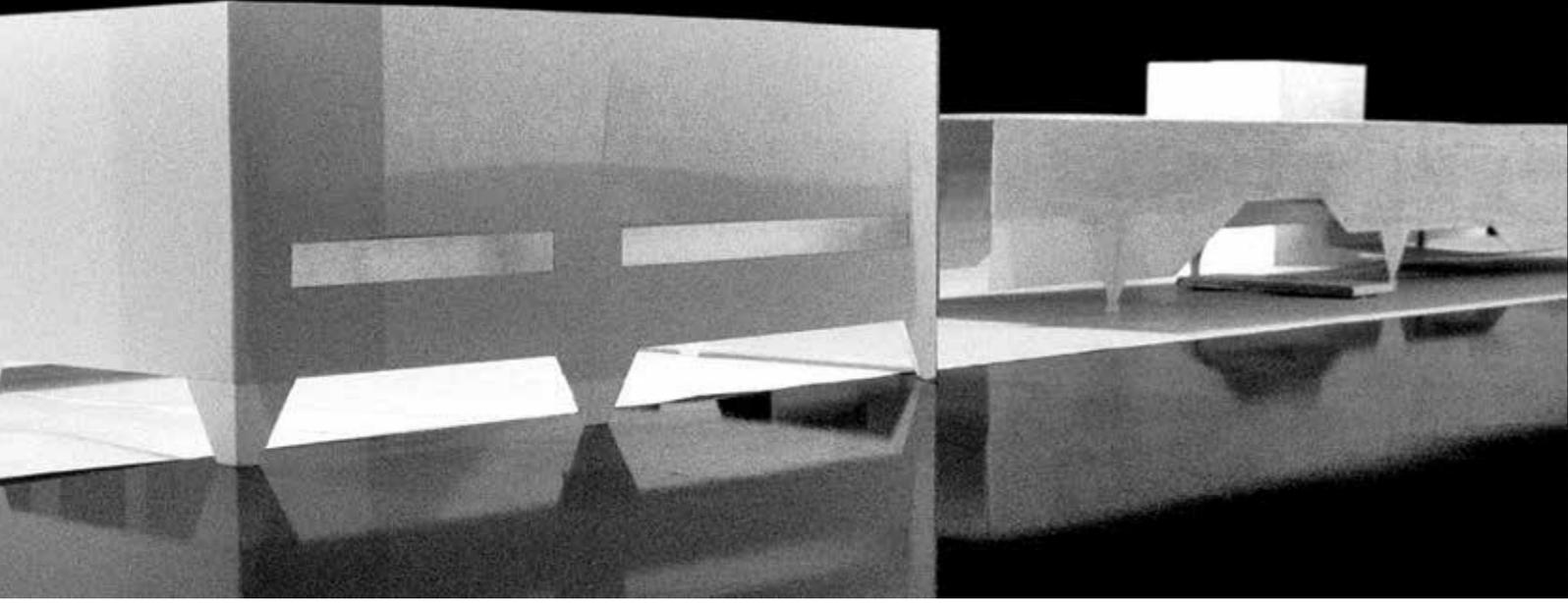


O Museu terá amplas aberturas para a praça sem incidência direta do sol. Uma luminosidade refletida do solo e uma visão dos eventos externos, na calçada da praça.



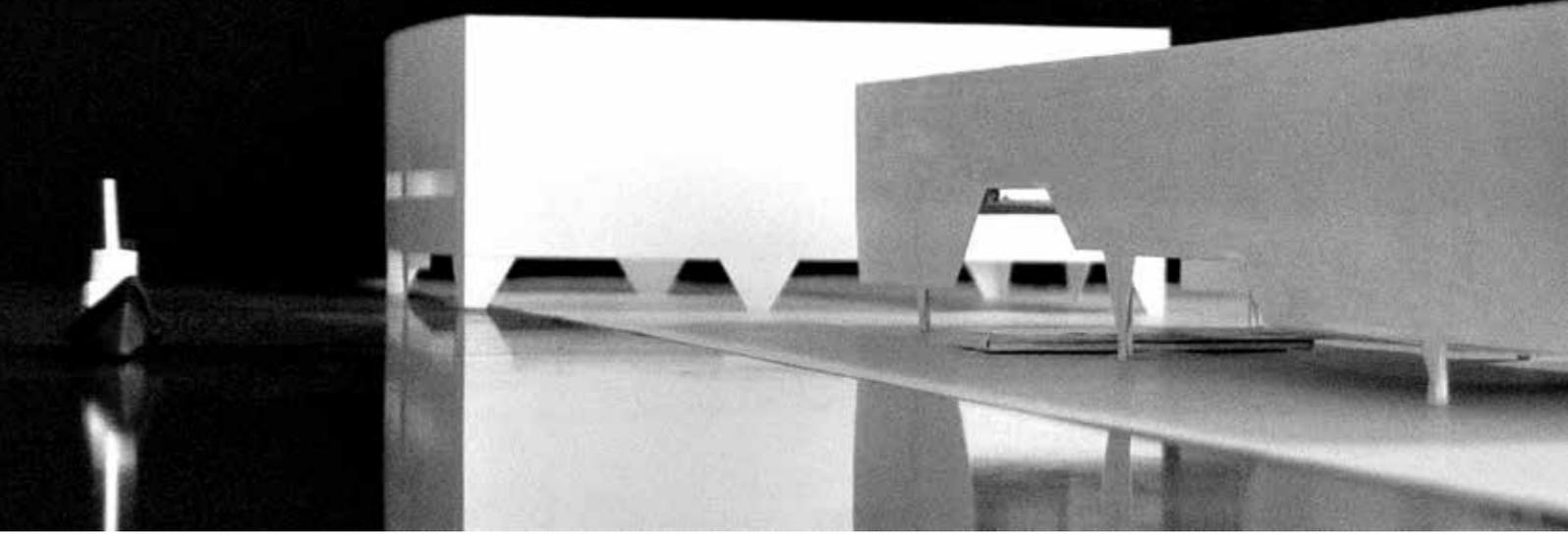
A orientação excepcional permite que a circulação entre as áreas expositivas do Museu se faça pelo lado externo sul do edifício através de rampas cristalinas com visos para o mar, os navios e as montanhas de Vila Velha.

A grande esplanada, entre a avenida e a muralha do cais, estará livre e destinada ao uso público, espetáculos, cafés, livrarias... atividades ao ar livre.



**maquete de estudo projeto
Cais das Artes, Vitória, ES**
FOTO MILTON BRAGA
MAQUETE PAULO MENDES DA ROCHA

**Quay of the Arts design model,
Tietê, SP**
PHOTO MILTON BRAGA
MODEL PAULO MENDES DA ROCHA



Paulo Archias Mendes da Rocha

Nasceu em Vitória, Espírito Santo, em 1928. É filho de Angelina Derenzi, educadora, e de Paulo de Menezes Mendes da Rocha, engenheiro civil que realizou obras importantes de combate à seca no nordeste, como o açude de Cruzeta (Rio Grande do Norte), e mais tarde se tornou diretor da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo.

Após passar parte da infância em Vitória e no Rio de Janeiro, muda-se com a família em meados dos anos 1930 para São Paulo, onde vive e trabalha até hoje. Forma-se na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie em 1954. Em 1958, vence concurso público de projetos para o Ginásio do Clube Atlético Paulistano, em São Paulo, obra que vem a receber o Grande Prêmio “Presidência da República” na VI Bienal de São Paulo, em 1961.

A convite de Vilanova Artigas, passa a lecionar na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP). Cassado pelo regime militar em 1969, é afastado da Universidade e proibido de exercer qualquer atividade profissional no país. Paradoxalmente, constrói o Pavilhão do Brasil na Expo’70, em Osaka, Japão, após vencer concurso público de projetos poucos dias antes de sua cassação.

Com a anistia, retorna à Universidade de São Paulo na qualidade de Professor Auxiliar de Ensino em 1980, ano em que realiza o projeto da Cidade Porto Fluvial do Tietê, no estado de São Paulo. Nessa década cria projetos marcantes, tais como o Museu Brasileiro da Escultura (MuBE), a Loja Forma, a Capela de São Pedro e a residência Antônio Gerassi. E, no início da década seguinte, os projetos para a marquise da Praça do Patriarca, no centro de São Paulo, e a readequação da Pinacoteca do Estado, no Parque da Luz. Tem uma Sala Especial na V Bienal de La Habana, em Cuba, participa da *Anybody Conference*, em Buenos Aires, Argentina, da XI Bienal de Arquitetura do Chile, em Santiago, e tem uma Sala Especial na X Documenta de Kassel, na Alemanha.

Em 1998, recebe o Prêmio “Trayectoria Profesional” na I Bienal Iberoamericana de Arquitectura y Ingeniería Civil em Madri, Espanha, e se torna Professor Titular na FAUUSP. Dois anos mais tarde, recebe o II Prêmio Mies van der Rohe para a Arquitetura Latino-Americana, outorgado pela fundação homônima sediada em Barcelona, Espanha, pelo projeto de reforma e readequação da Pinacoteca do Estado. Em 2006, ganha o Prêmio Pritzker, concedido pela Hyatt Foundation, considerado o Prêmio Nobel da Arquitetura. Em seguida, realiza

os projetos para o complexo cultural do Cais das Artes, na Enseada do Suá, em Vitória, para o Novo Museu Nacional dos Coches, em Lisboa, Portugal, e para o Instituto Tecnológico Vale S. A., em Belém do Pará.

Guilherme Wisnik

Nasceu em 1972 em São Paulo, cidade onde vive e trabalha. É arquiteto, crítico e curador. Formado pela FAUUSP, é mestre em História Social pela FFLCH-USP, e doutor pela mesma FAU. Professor da Escola da Cidade, é diretor do IAB-SP, autor de *Lucio Costa* (Cosac Naify, 2001), *Caetano Veloso* (Publifolha, 2005) e *Estado crítico: à deriva nas cidades* (Publifolha, 2009), e organizador do volume 54 da revista espanhola *2G* (Gustavo Gili, 2010) sobre a obra de Vilanova Artigas. Suas publicações também incluem o ensaio “Modernidade congênita”, em *Arquitetura moderna brasileira* (Phaidon, 2004), “Hipóteses acerca da relação entre a obra de Álvaro Siza e o Brasil”, em *Álvaro Siza modern redux* (Hatje Cantz, 2008) e “Brasília: a cidade como escultura”, em *O desejo da forma* (Berlin Akademie der Künste, 2010). É colaborador do jornal *Folha de S. Paulo*, colunista da revista *Bamboo*, e curador do projeto de Arte Pública *Margem* (2010), pelo Itaú Cultural, e da X Bienal Internacional de Arquitetura de São Paulo (2013).

Marta Bogéa

Nasceu em 1964, no Rio de Janeiro. É arquiteta e urbanista pela Universidade Federal do Espírito Santo – UFES, Vitória. Em 1988, mudou-se para São Paulo, onde vive e trabalha. Sua dissertação de mestrado pela PUC-SP foi publicada pela San Diego State University Press (1995), com o título *Two-Way Street: The Paulista Avenue, Flux and Counter-Flux of Modernity*, e sua tese de doutorado pela FAUUSP, pela editora Senac, com o título *Cidade Errante: Arquitetura em Movimento* (2009). É autora de textos sobre arte e arquitetura contemporânea e de diversos projetos expositivos, como *Arte Cidade III: A Cidade e Suas Histórias* (1997), *27ª e 29ª Bienal de Arte de São Paulo* (2006 e 2010), *30º e 32º Panorama de Arte Contemporânea* (MAM, 2007 e 2011) e *Rumos Itaú Cultural* (2012). É professora do departamento de arte da PUC-SP e, atualmente, do departamento de projeto da FAUUSP.

Paulo Archias Mendes da Rocha

Was born in Vitória, Espírito Santo, in 1928, as the son of educator Angelina Derenzi, and civil engineer Paulo de Menezes Mendes da Rocha, who designed important projects for combating the drought in the Brazilian Northeast, such as the Cruzeta Dam (state of Rio Grande do Norte), and later became director of the Polytechnical School of the Universidade de São Paulo.

After spending part of his childhood in Vitória and in Rio de Janeiro, Paulo moved with his family in the mid-1930s to São Paulo, where he has lived and worked until today. He graduated from the College of Architecture and Urbanism of the Universidade Presbiteriana Mackenzie in 1954. In 1958, he won the public design competition for the Gymnasium of the Clube Atlético Paulistano, in São Paulo, a work for which he received the “Presidência da República” Grand Prize at the VI Bienal de São Paulo, in 1961.

At the invitation of Vilanova Artigas, he began to teach at the College of Architecture and Urbanism of the Universidade de São Paulo (FAUUSP). When his professional rights were suspended by the military dictatorship in 1969, he was taken off the teaching staff of the university and was prohibited from engaging in any professional activity in the country. Paradoxically, he constructed Brazil’s pavilion at Expo’70, in Osaka, Japan, after winning the public design competition a few days before his professional rights were suspended.

When amnesty was granted to those who had lost their rights during the dictatorship, he returned to the Universidade de São Paulo as an Auxiliary Teaching Professor in 1980, the year that he made the design for the Tietê River Port City, in the state of São Paulo. In that decade he created notable projects, including for the Museu Brasileiro da Escultura (MuBE), the Loja Forma, the São Pedro Chapel and the Antônio Gerassi residence. And at the beginning of the following decade he made the designs for the marquis at Praça do Patriarca, in downtown São Paulo, as well as for the remodeling of the Pinacoteca do Estado, at Parque da Luz. He was allotted a Special Room at the V Bienal de La Habana, in Cuba, participated in the *Anybody Conference*, in Buenos Aires, Argentina, as well as at the XI Bienal de Arquitetura do Chile, in Santiago, and had a Special Room at the X Kassel Documenta, in Germany.

In 1998, he received the “Trayectoria Profesional” Prize at the I Bienal Iberoamericana de Arquitectura y Ingeniería Civil in Madrid, Spain, and was appointed as a full professor at FAUUSP. Two years later, he received the II Mies van der Rohe Prize for Latin American Archi-

itecture, conferred by the homonymous foundation headquartered in Barcelona, Spain, for his design for the remodeling of the Pinacoteca do Estado. In 2006, he won the Pritzker Prize, conferred by the Hyatt Foundation and considered as the Nobel Prize of architecture. He went on to make the designs for the Quay of the Arts cultural complex at Enseada do Suá, in Vitória, for the Novo Museu Nacional dos Coches, in Lisbon, Portugal, and for the Instituto Tecnológico Vale S. A., in Belém do Pará.

Guilherme Wisnik

Was born in 1972 in São Paulo, the city where he lives and works. He is an architect, critic and curator. He holds a BA from FAUUSP, an MA in social history from FFLCH-USP, and a PhD also from FAUUSP. He is a professor at the Escola da Cidade, and serves on the board of the IAB-SP. He is the author of *Lucio Costa* (Cosac Naify, 2001), *Caetano Veloso* (Publifolha, 2005) and *Estado crítico: à deriva nas cidades* (Publifolha, 2009), and served as the editor of volume 54 of the Spanish magazine *2G* (Gustavo Gili, 2010) about the work of Vilanova Artigas. His publications also include the essay “Modernidade congênita,” in *Arquitetura moderna brasileira* (Phaidon, 2004), “Hipóteses acerca da relação entre a obra de Álvaro Siza e o Brasil,” in *Álvaro Siza modern redux* (Hatje Cantz, 2008), and “Brasília: a cidade como escultura,” in *O desejo da forma* (Berlin Akademie der Künste, 2010). He collaborates with the newspaper *Folha de S. Paulo*, is a columnist for the magazine *Bamboo*, and served as a curator for the public art project *Margem* (2010), by Itaú Cultural, and for the X Bienal Internacional de Arquitetura de São Paulo (2013).

Marta Bogéa

Was born in 1964, in Rio de Janeiro. She earned her degree in architecture and urbanism from the Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), Vitória. In 1988 she moved to São Paulo, where she lives and works. Her master’s dissertation for PUC-SP was published by the San Diego State University Press (1995) with the title *Two-Way Street: The Paulista Avenue, Flux and Counter-Flux of Modernity*, and her PhD thesis for FAUUSP was published by the Senac publishing house with the title *Cidade Errante: Arquitetura em Movimento* (2009). She has authored texts on contemporary art and architecture and on various art exhibitions, such as *Arte Cidade III: A Cidade e Suas Histórias* (1997), the 27th and 29th Bienal de São Paulo (2006 and 2010), the 30th and 32nd Panorama de Arte Contemporânea (MAM, 2007 and 2011) and Rumos Itaú Cultural (2012). She is a professor with the Art Department at PUC-SP and is currently also a professor with the Design Department at FAUUSP.



fotos da montagem da exposição
arte3

setting up the exhibition
arte3





fotos da montagem da exposição
arte3

setting up the exhibition
arte3



FUNDAÇÃO VALE

conselho curador *curatorial board*

presidente
president
Vania Somavilla

conselheiros *board members*

Adriana Bastos
Luciano Siani
Luiz Mello
Marcio Godoy
Maria Gurgel
Ricardo Gruba
Silmar Silva

diretora-presidente
director president
Isis Pagy

gerência geral de esporte, cultura, geração de trabalho e renda e Estação Conhecimento
general management of sport, culture, generation employment and income and Knowledge Center
Marco Barros

gerência de cultura
culture management
Andreia Gama
Thiago Saldanha
Rodrigo Silva Barreto

desenvolvimento institucional *institutional development*

Andreia Rabetim
Vivian Medeiros
Patricia Braga

VALE

presidente
president
Murilo Ferreira

diretor executivo de ferrosos e estratégia
director of ferrous and strategy
José Carlos Martins

diretor do departamento de pelletização
director of pelletization department
Maurício Max

departamento de relações com comunidade *department of community relations*

diretora de relações com comunidade
director of community relations
Isis Pagy

gerente geral de territórios sul e sudeste
general manager for south and southeast territories
Christiana Costa

gerente de relações com comunidade do espírito santo
manager of community relations of espírito santo
Daniel Rocha

analista de relações com comunidade do espírito santo
analyst of community relations of espírito santo
Viviane Fontes

departamento de comunicação *communication department*

diretor de comunicação
director of communication
Sergio Giacomio

gerente geral de comunicação brasil
general manager of communication in brazil
Cássia Cinque

gerente regional de comunicação do espírito santo
regional manager of communication in espírito santo
Maurício Manzali

analista de comunicação regional
analyst of regional communication
Rosilene Magalhães

gerência de patrocínio
management sponsorship
Christiana Saldanha
Flávia Rocha

assessoria de imprensa
press
Marta Moreira e Cláudia Siúves

MUSEU VALE

conselho administrativo *administrative board*

presidente
president
Maurício Max

conselheiros
board Members
Ana Coeli de Oliveira Piovesan
Carlos Quartieri
Eugênio José Faria da Fonseca
Fábio Costa Brasileiro da Silva
Maria Alice Paoliello Lindenberg

conselho fiscal *supervisory board*

presidente
president
Cristiano Cobo

conselheiros
board members
Gustavo Mousinho
Leonardo Gava

diretor
director
Ronaldo Barbosa

coordenadora de arte-educação
art education coordinator
Ruth Guedes

produtora
producer
Elaine Pinheiro

museóloga
museologist
Agnes Scolforo

gerente administrativa e financeira
administrative and financial manager
Noyla Nakibar

auxiliares administrativos e financeiros
administrative and financial assistants
Bruno Mota
Fagner Chaves

auxiliar de produção
production assistant
Diester Fernandes

programa educativo *educational program*

André Leão
Carla Santos
Claudia Oliveira
Helton Gomes
Jonathan Schmidel
Rafaela Ribeiro

atendente
clerk
Regiane Vervloet

estagiários *interns*

Jordana Caetano
Lais Froede
Rauêna Dias
Tiago Folador

aprendizes
apprentices
Aniely Ribeiro Sevolani
Euler Fernando Laures Ribeiro
Gustavo Sampaio Souza
Marcos Ribeiro Stein
Matheus Vasconcelos dos Santos
Rafael Maforte Batista
Rudney Barreto Paiva
Tatiane Aparecida Pinto da Silva

registro fotográfico *photographer*

Sérgio Cardoso

registro videográfico
video recorder
Orlando da Rosa Farya

EXPOSIÇÃO

curadoria e textos
curatorship and texts
Guilherme Wisnik

produção geral
executive production
arte3 assessoria produção e marketing cultural

coordenação de produção
production coordination
Ana Helena Curti

produção
production
Rodrigo Primo

assistente de produção
production assistant
Gabriel Curti

assistência de produção local
regional production assistance
Zana Barberá Sarmento

projeto museográfico
exhibition design
Carol Silva Moreira
Pedro Mendes da Rocha
Priscila Krayer Krauss

consultoria
consulting
Martin Corullon

maquetes
models
José Paulo Gouvêa
Maurizio Zelada

coordenador de montagem
installation coordinator
Tuca Sarmento

montagem
installation
Danilo Porphirio de Almeida
Thelma Caseiro de Souza
Wesley Carlos Guedes

montagem painéis
panels installation
Haroldo Alves
Lee Dawkins

cenotécnica *exhibition builders*

marcenaria
technicians
Francischetto Comércio e Indústria de Madeiras

pintura
painting
Adalto Correia dos Santos

projeto de iluminação
lighting
Beto Kaiser

programação visual
graphic producer
Tecnopop

comunicação visual e material gráfico *visual communication and graphics*

Tecnopop
André Stolarski
Alexsandro Sousa
Ana Costa

filmes
films
mira filmes

diretor
director
Gustavo Rosa de Moura

produção executiva
executive production
Luciana Onishi

produção
production
Juliana Donato

fotografia
cinematography
Alexandre Wahrhaftig
Miguel Ramos

edição
edition
Alexandre Wahrhaftig

som
sound
André Bomfim

assistência de edição
edition assistants
Brunno Schiavon
Larissa Kurata

design gráfico
graphic design
Joana Brasiliano

layout painéis
panels layout
Ulisses Alexandre dos Santos

fotografia catálogo
photography
Acervo Paulo Mendes da Rocha
Eduardo Ortega
Fujita Architects Office
Gabriel Lordêllo
Gau Manzi
José Moscardi
Lauro Rocha
Luiz Florence
Milton Braga
MMBB
Nelson Kon

fotografia conteúdo exposição
photography
Eduardo Ortega
Metro Arquitetos
MMBB
Nelson Kon

impressão painéis
paper panel prints
Vista Plotagens

revisão de texto
text revision
Fabiana Pino

tradução
translation
John Norman

assessoria de imprensa
press
Meio e Imagem Comunicação

assessoria financeira
finance
Douglas Estrella

assessoria jurídica
legal assistance
Olivieri Consultoria Jurídica
em Cultura e Entretenimento

transporte
transport
arte3log

agradecimentos *thanks*

Acervo Artístico-Cultural dos Palácios do Governo do Estado de São Paulo
Ana Tereza Masetti
Dulcinéa do Carmo Pereira
Eliane Duarte
Érika Nigro
James Francis King
Lito Mendes da Rocha
Loja COD
Mario Masetti
MMBB
Metro Arquitetos
Museu Brasileiro da Escultura
Pinacoteca do Estado de São Paulo
Prefeitura do Município de São Paulo

CIP-BRASIL. CATALOGAÇÃO-NA-FONTE
SINDICATO NACIONAL DOS EDITORES DE LIVROS, RJ

P354

Paulo Mendes da Rocha : a natureza como projeto = nature as a design /
[organização Guilherme Wisnik ; versão em inglês John Mark Norman].
- São Paulo : Conceito Consultoria de Projetos Culturais, 2012.

124 p. : il. ; 26 cm

Inclui índice

Edição bilingue, português e inglês

Exposição realizada no Museu Vale, Vila Velha, ES, de 26 de outubro
de 2012 à 17 de fevereiro de 2013.

ISBN 978-85-60370-07-8

1. Rocha, Paulo Mendes da, 1928- - Exposições. 2. Arquitetura moderna -
Séc. XX - Brasil - Exposições. I. Wisnik, Guilherme.

12-9326.

CDD: 720.981

CDU: 72.036(81)