



# ARQUITETURA & URBANISMO:

Divergências e convergências de perspectivas 2

PEDRO HENRIQUE MÁXIMO PEREIRA  
(ORGANIZADOR)

 **Atena**  
Editora  
Ano 2022



# ARQUITETURA & URBANISMO:

Divergências e convergências de perspectivas 2

PEDRO HENRIQUE MÁXIMO PEREIRA  
(ORGANIZADOR)

 **Atena**  
Editora  
Ano 2022

**Editora chefe**

Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

**Editora executiva**

Natalia Oliveira

**Assistente editorial**

Flávia Roberta Barão

**Bibliotecária**

Janaina Ramos

**Projeto gráfico**

Bruno Oliveira

Camila Alves de Cremo

Daphynny Pamplona

Luiza Alves Batista

Natália Sandrini de Azevedo

**Imagens da capa**

iStock

**Edição de arte**

Luiza Alves Batista

2022 by Atena Editora

Copyright © Atena Editora

Copyright do texto © 2022 Os autores

Copyright da edição © 2022 Atena Editora

Direitos para esta edição cedidos à Atena Editora pelos autores.

Open access publication by Atena Editora



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição *Creative Commons*. Atribuição-Não-Comercial-NãoDerivativos 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores, inclusive não representam necessariamente a posição oficial da Atena Editora. Permitido o *download* da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Todos os manuscritos foram previamente submetidos à avaliação cega pelos pares, membros do Conselho Editorial desta Editora, tendo sido aprovados para a publicação com base em critérios de neutralidade e imparcialidade acadêmica.

A Atena Editora é comprometida em garantir a integridade editorial em todas as etapas do processo de publicação, evitando plágio, dados ou resultados fraudulentos e impedindo que interesses financeiros comprometam os padrões éticos da publicação. Situações suspeitas de má conduta científica serão investigadas sob o mais alto padrão de rigor acadêmico e ético.

**Conselho Editorial****Ciências Humanas e Sociais Aplicadas**

Prof. Dr. Adilson Tadeu Basquerote Silva – Universidade para o Desenvolvimento do Alto Vale do Itajaí

Prof. Dr. Alexandre de Freitas Carneiro – Universidade Federal de Rondônia

Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná

Prof. Dr. Américo Junior Nunes da Silva – Universidade do Estado da Bahia

Profª Drª Ana Maria Aguiar Frias – Universidade de Évora

Profª Drª Andréa Cristina Marques de Araújo – Universidade Fernando Pessoa



Prof. Dr. Antonio Carlos da Silva – Universidade Católica do Salvador  
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná  
Prof. Dr. Antonio Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais  
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília  
Prof. Dr. Arnaldo Oliveira Souza Júnior – Universidade Federal do Piauí  
Prof. Dr. Carlos Antonio de Souza Moraes – Universidade Federal Fluminense  
Prof. Dr. Crisóstomo Lima do Nascimento – Universidade Federal Fluminense  
Prof<sup>o</sup> Dr<sup>a</sup> Cristina Gaio – Universidade de Lisboa  
Prof. Dr. Daniel Richard Sant’Ana – Universidade de Brasília  
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia  
Prof<sup>o</sup> Dr<sup>a</sup> Dilma Antunes Silva – Universidade Federal de São Paulo  
Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Farias – Universidade Estácio de Sá  
Prof. Dr. Elson Ferreira Costa – Universidade do Estado do Pará  
Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima  
Prof. Dr. Gustavo Henrique Cepolini Ferreira – Universidade Estadual de Montes Claros  
Prof. Dr. Humberto Costa – Universidade Federal do Paraná  
Prof<sup>o</sup> Dr<sup>a</sup> Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice  
Prof. Dr. Jadilson Marinho da Silva – Secretaria de Educação de Pernambuco  
Prof. Dr. Jadson Correia de Oliveira – Universidade Católica do Salvador  
Prof. Dr. José Luis Montesillo-Cedillo – Universidad Autónoma del Estado de México  
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense  
Prof. Dr. Kárpio Márcio de Siqueira – Universidade do Estado da Bahia  
Prof<sup>o</sup> Dr<sup>a</sup> Keyla Christina Almeida Portela – Instituto Federal do Paraná  
Prof<sup>o</sup> Dr<sup>a</sup> Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins  
Prof<sup>o</sup> Dr<sup>a</sup> Lucicleia Barreto Queiroz – Universidade Federal do Acre  
Prof. Dr. Luis Ricardo Fernandes da Costa – Universidade Estadual de Montes Claros  
Prof. Dr. Lucio Marques Vieira Souza – Universidade do Estado de Minas Gerais  
Prof<sup>o</sup> Dr<sup>a</sup> Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte  
Prof<sup>o</sup> Dr<sup>a</sup> Marianne Sousa Barbosa – Universidade Federal de Campina Grande  
Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Pontifícia Universidade Católica de Campinas  
Prof<sup>o</sup> Dr<sup>a</sup> Maria Luzia da Silva Santana – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul  
Prof. Dr. Miguel Rodrigues Netto – Universidade do Estado de Mato Grosso  
Prof. Dr. Pedro Henrique Máximo Pereira – Universidade Estadual de Goiás  
Prof. Dr. Pablo Ricardo de Lima Falcão – Universidade de Pernambuco  
Prof<sup>o</sup> Dr<sup>a</sup> Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa  
Prof<sup>o</sup> Dr<sup>a</sup> Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa  
Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador  
Prof. Dr. Saulo Cerqueira de Aguiar Soares – Universidade Federal do Piauí  
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará  
Prof<sup>o</sup> Dr<sup>a</sup> Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande  
Prof<sup>o</sup> Dr<sup>a</sup> Vanessa Ribeiro Simon Cavalcanti – Universidade Católica do Salvador  
Prof. Dr. William Cleber Domingues Silva – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro  
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins



## Arquitetura e urbanismo: divergências e convergências de perspectivas 2

**Diagramação:** Camila Alves de Cremo  
**Correção:** Yaiddy Paola Martinez  
**Indexação:** Amanda Kelly da Costa Veiga  
**Revisão:** Os autores  
**Organizador:** Pedro Henrique Máximo Pereira

### Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

A772 Arquitetura e urbanismo: divergências e convergências de perspectivas 2 / Organizador Pedro Henrique Máximo Pereira. – Ponta Grossa - PR: Atena, 2022.

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-65-258-0360-9

DOI: <https://doi.org/10.22533/at.ed.609222306>

1. Arquitetura. 2. Urbanismo. I. Pereira, Pedro Henrique Máximo (Organizador). II. Título.

CDD 720

Elaborado por Bibliotecária Janaina Ramos – CRB-8/9166

**Atena Editora**

Ponta Grossa – Paraná – Brasil

Telefone: +55 (42) 3323-5493

[www.atenaeditora.com.br](http://www.atenaeditora.com.br)

contato@atenaeditora.com.br



**Atena**  
Editora  
Ano 2022

## DECLARAÇÃO DOS AUTORES

Os autores desta obra: 1. Atestam não possuir qualquer interesse comercial que constitua um conflito de interesses em relação ao artigo científico publicado; 2. Declaram que participaram ativamente da construção dos respectivos manuscritos, preferencialmente na: a) Concepção do estudo, e/ou aquisição de dados, e/ou análise e interpretação de dados; b) Elaboração do artigo ou revisão com vistas a tornar o material intelectualmente relevante; c) Aprovação final do manuscrito para submissão.; 3. Certificam que os artigos científicos publicados estão completamente isentos de dados e/ou resultados fraudulentos; 4. Confirmam a citação e a referência correta de todos os dados e de interpretações de dados de outras pesquisas; 5. Reconhecem terem informado todas as fontes de financiamento recebidas para a consecução da pesquisa; 6. Autorizam a edição da obra, que incluem os registros de ficha catalográfica, ISBN, DOI e demais indexadores, projeto visual e criação de capa, diagramação de miolo, assim como lançamento e divulgação da mesma conforme critérios da Atena Editora.



## DECLARAÇÃO DA EDITORA

A Atena Editora declara, para os devidos fins de direito, que: 1. A presente publicação constitui apenas transferência temporária dos direitos autorais, direito sobre a publicação, inclusive não constitui responsabilidade solidária na criação dos manuscritos publicados, nos termos previstos na Lei sobre direitos autorais (Lei 9610/98), no art. 184 do Código penal e no art. 927 do Código Civil; 2. Autoriza e incentiva os autores a assinarem contratos com repositórios institucionais, com fins exclusivos de divulgação da obra, desde que com o devido reconhecimento de autoria e edição e sem qualquer finalidade comercial; 3. Todos os e-book são *open access*, *desta forma* não os comercializa em seu site, sites parceiros, plataformas de *e-commerce*, ou qualquer outro meio virtual ou físico, portanto, está isenta de repasses de direitos autorais aos autores; 4. Todos os membros do conselho editorial são doutores e vinculados a instituições de ensino superior públicas, conforme recomendação da CAPES para obtenção do Qualis livro; 5. Não cede, comercializa ou autoriza a utilização dos nomes e e-mails dos autores, bem como nenhum outro dado dos mesmos, para qualquer finalidade que não o escopo da divulgação desta obra.



## APRESENTAÇÃO

O livro **Arquitetura e urbanismo: Divergências e convergências de perspectivas**, volume 2, produzido pela Atena Editora, é organizado em quatro artigos. Diferentemente do volume 1, que nos apresentou um conjunto amplamente diversificado de temas e áreas em que encontramos um bom número de amostras de divergências e convergências em Arquitetura e Urbanismo, este volume se detém a quatro temas que miram as transformações do mundo contemporâneo e suas interpretações. Por sua brevidade, apresento-os um a um.

O primeiro artigo, do ponto de vista cronológico, narra a obra do arquiteto paranaense Ayrton Lolô Cornelsen (1922-2020). A autora, Márcia Maria Cavalieri, dá ênfase na arquitetura esportiva dos autódromos produzida por ele e questiona sua ausência na historiografia, tendo em vista a relevância nacional e internacional de sua obra.

O segundo artigo narra o percurso do sociólogo polonês Zygmunt Bauman durante sua infância e juventude nos períodos pré e durante a Segunda Guerra Mundial. O objetivo do autor Pedro Henrique Máximo é vasculhar em suas experiências urbanas cortes temáticos posteriormente trabalhados por este importante autor, com ênfase em suas contribuições para os Estudos Urbanos.

O terceiro trabalho dá ênfase no papel desempenhado pelos portos como desencadeadores ou “âncoras” de desenvolvimento territorial de pequenas e médias cidades. A autora Lídia Maria Moreira Matias estabeleceu um recorte no Porto de Avero, em Portugal.

Por fim, o quarto artigo procura estabelecer respostas materiais por meio da arquitetura às questões trazidas à atualidade pela sociedade contemporânea, a partir de reflexões sobre a cápsula. O autor Rody Carvalho de Azevedo Santana utilizou-se das interpretações de Zygmunt Bauman e sua metáfora dos líquidos para propor soluções críticas às demandas e anseios desta sociedade.

Estes quatro textos compõem uma organização simples, porém potente, sobre o quadro de divergências e convergências de perspectivas para a área da Arquitetura e Urbanismo. Portanto, podem ser lidos como uma continuidade das amostras apresentadas no volume 1.

Estimo excelente leitura a todos!

Pedro Henrique Máximo Pereira

## SUMÁRIO

<b>CAPÍTULO 1</b> .....	<b>1</b>
O ARQUITETO PARANAENSE AYRTON 'LOLÔ' CORNELSEN E SEUS AUTÓDROMOS NACIONAIS E INTERNACIONAIS	
Márcia Maria Cavalieri	
 <a href="https://doi.org/10.22533/at.ed.6092223061">https://doi.org/10.22533/at.ed.6092223061</a>	
<b>CAPÍTULO 2</b> .....	<b>13</b>
INFÂNCIA E DIÁSPORA DO JOVEM ZYGMUNT BAUMAN: NOTAS BIOGRÁFICAS DE CORTES TEMÁTICOS E SUAS CONTRIBUIÇÕES AOS ESTUDOS URBANOS	
Pedro Henrique Máximo Pereira	
 <a href="https://doi.org/10.22533/at.ed.6092223062">https://doi.org/10.22533/at.ed.6092223062</a>	
<b>CAPÍTULO 3</b> .....	<b>26</b>
PORTOS COMO ÂNCORA DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL DAS PEQUENAS E MÉDIAS CIDADES PORTUÁRIAS COM CANAIS: PORTO E CIDADE DE AVEIRO	
Lídia Maria Moreira Matias	
 <a href="https://doi.org/10.22533/at.ed.6092223063">https://doi.org/10.22533/at.ed.6092223063</a>	
<b>CAPÍTULO 4</b> .....	<b>51</b>
CÁPSULA: ARQUITETURA LÍQUIDA PARA UMA SOCIEDADE LÍQUIDA	
Rody Carvalho de Azevedo Santana	
 <a href="https://doi.org/10.22533/at.ed.6092223064">https://doi.org/10.22533/at.ed.6092223064</a>	
<b>SOBRE O ORGANIZADOR</b> .....	<b>63</b>
<b>ÍNDICE REMISSIVO</b> .....	<b>64</b>

# CAPÍTULO 1

## O ARQUITETO PARANAENSE AYRTON ‘LOLÔ’ CORNELSEN E SEUS AUTÓDROMOS NACIONAIS E INTERNACIONAIS

*Data de aceite: 01/06/2022*

*Data de submissão: 05/05/2022*

**Márcia Maria Cavaliéri**

IBMEC

Belo Horizonte – Minas Gerais

**RESUMO:** O presente artigo tem como objetivo abordar a arquitetura do brasileiro natural de Curitiba –PR, Ayrton Lolô Cornelsen, no sentido de demonstrar suas obras realizadas no âmbito do esporte, mais especificamente seus autódromos. Esses circuitos foram planejados sobretudo nas décadas de 1960 e de 1970, período que coincide com a residência fora do Brasil do arquiteto. Seus principais circuitos internacionais foram criados em Portugal e Angola. Já no Brasil, criou outros autódromos como já extinto autódromo de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro e o da cidade natal, o autódromo internacional de Curitiba, foco de uma atual polêmica sobre sua demolição. Os trabalhos realizados por este arquiteto incluem obras espalhadas em Portugal, Espanha, Angola e Ilha da Madeira, contando com autódromos, hotéis, complexos urbanísticos e turísticos. Na Europa do início do século XX o movimento modernista já possuía suas características no que era denominado de ‘Nova Arquitetura’, porém, no Brasil estes aspectos ainda estavam se formando, e assim, a irreverência presente no arquiteto foi livre e espontaneamente expressa em suas obras, no que o mesmo abandona a arquitetura eclética e Art déco já existente em

sua cidade e buscou adequar-se aos meios, aos materiais e aos frequentadores dos lugares a serem criados. Ainda cabe complementar que esta arquitetura era oriunda de ideias e fontes científicas, econômicas e outras, e não somente do arquiteto e suas técnicas.

**PALAVRAS-CHAVE:** Arquitetura Moderna. Ayrton Lolô Cornelsen. Modernismo, Arquitetura Paranaense. Autódromos.

### INTRODUÇÃO

Para a população de Curitiba, capital do Paraná, que nos anos de 1940 tinha costumes bastante tradicionais oriundos de imigrantes de países como Alemanha, Polônia, Ucrânia e Itália, a obra do arquiteto curitibano Ayrton Lolô Cornelsen (07/07/1922 - 05/03/2020 ) foi vista como inadequada aos padrões da época, e hostilizada por seus conterrâneos por bastante tempo, até o reconhecimento do pioneirismo tardio da arquitetura modernista, no final da década de 1950. Mesmo de pouca projeção, o arquiteto pode ser comparado quantitativamente e qualitativamente - possui obra de igual importância - a tantos outros seus contemporâneos brasileiros. Sua produção varia entre a arquitetura e engenharia, atuando dentro e fora de seu estado e por um tempo fora do país.

Assim sendo, este estudo busca analisar a obra do arquiteto citado sob o enfoque de suas criações para a construção ligada ao esporte,

sobretudo seus autódromos nacionais e internacionais. Cabe salientar que o esporte sempre esteve presente na vida do arquiteto, que quando jovem foi atleta e depois realizou uma série de obras ligadas à prática esportiva em seu estado e no país para posteriormente realizar sua carreira internacional. Também cabe observar seu momento pessoal nesta fase em que, frustrado com a falta de reconhecimento de seu trabalho no Paraná, ainda foi “convidado” a se retirar do país por ser suposto aliado do comunismo, o que contribuiu para que no final da década de 1960 mudasse para Portugal, onde construiu uma das mais relevantes carreiras internacionais já protagonizadas por um paranaense, e que inclui além dos autódromos, que serão abordados aqui, mais de 10 hotéis espalhados por Portugal, Espanha e Angola, além de complexos turísticos e urbanísticos.

Ainda destaca-se que é possível encontrar muito da referência do seu trabalho no exterior, sabendo-se que na Europa, a Nova Arquitetura conquistou uma forma definida já no início do século XX, aspectos que no Brasil ainda estava em construção, e com isso, o arquiteto - considerado irreverente, pôde expressar sua arte de maneira mais livre e espontânea, embora tivesse que respeitar os padrões rígidos de normas.

Esta Nova Arquitetura não era vista como um trabalho exclusivamente do arquiteto e suas técnicas, e sim através de ideias e contribuições de inúmeras fontes oriundas da ciência, economia, arte, sociedade, entre outros aspectos. Lolô, como é conhecido, foi em sentido contrário da linha de arquitetura eclética e Art déco já existente em sua cidade, e foi além, pois buscou adequações ao meio, aos materiais, ao morador ou o público frequentador do ambiente a ser projetado. Com isso, trouxe uma união de fatores estéticos e sociais, além de aproveitamento de topografia e paisagens em função do que estava a criar; enfim, utilizou muito além de técnicas e moldes prontos, aliando a beleza com a funcionalidade em todas as suas obras.

Com base no que se propõe, justifica-se o estudo considerando a abrangência de suas criações no exterior e a utilização até os dias de hoje sem perder a veia modernista tal como se observa no complexo do autódromo de Estoril em Portugal, seguido da construção de um hotel de apoio ao autódromo que até hoje mantêm suas linhas originais. Contudo, pelas imagens em destaque cabe considerar somente uma amostra de sua produção para o desenvolvimento de cidades e países além dos citados, como o plano diretor de Puerto Stroessner no Paraguai, complexos hoteleiros e turísticos, campos de golfe em Portugal, Espanha e África, o que lhe rendeu reconhecimento como um dos maiores especialistas em grandes hotéis em Portugal na década de 1970. Movido pela influência de Le Corbusier no início de sua carreira, Ayrton Lolô Cornelsen ainda pode ser visto como um arquivo a ser explorado na arquitetura, principalmente por ter sido um grande precursor do modernismo e pouco reconhecido. Daí a relevância deste estudo, pois observando suas obras nota-se que se apresentam distintas das discussões provenientes do debate moderno, e se concentram em outros aspectos, de modo que se criam desdobramentos. É isto que pode ser percebido nas obras realizadas fora do Brasil, onde pôde se expressar de acordo com

sua natureza, devido àquelas localidades já permitirem a abordagem modernista isenta de preconceito, tal como ocorria no Brasil e mais especificamente no Paraná.

Contudo, o estudo busca abordar de maneira narrativa suas obras construídas para o esporte dentro e fora do Brasil, com enfoque nos seus autódromos, que para muitos ainda é material inédito - pois o pouco que se vê sobre o arquiteto concentra-se na produção de casas modernistas da capital paranaense - de modo que se analise mais a fundo suas reais características diante do movimento moderno.

Importante ressaltar que para este estudo as referências utilizadas são de extrema importância, visto que são bastante escassas. Como fontes escritas foram utilizadas as obras de Irã Tabora Dudeque, *Espirais de Madeira*; o livro de Paulo Cesar Zanoncini Lins, *Caminhos da arquitetura: trajetória profissional de Ayrton “Lolô” Cornelsen – memória da arquitetura moderna paranaense*. O site do arquiteto foi utilizado também como referência. Porém grande parte do material utilizado nesta pesquisa é proveniente do acervo disponibilizado pelo próprio arquiteto e de entrevistas concedidas enquanto o arquiteto se encontrava vivo, entre os anos de 2014 e 2016. Além disto, grande parte das informações foram também fornecidas por Hugo Humberto Carmesim, que acompanhou e estudou o arquiteto na última década e embora não tenha produzido material escrito sobre ele, compartilhou todas estas informações até então desconhecidas sobre o arquiteto.

## O ARQUITETO

Natural de Curitiba – Paraná, em 07 de julho de 1922, Ayrton João Cornelsen, filho mais novo de uma família tradicional da capital paranaense, cresceu como uma figura irreverente, dedicando-se ao esporte em sua juventude, como futebol, basquete e vôlei em clubes paranaenses.

Ao contrário de sua família, que o via como sucessor para dirigir a farmácia do clã, em 1943 se matricula no curso de engenharia civil da Universidade Federal do Paraná. Já no início da universidade se torna estagiário da Prefeitura de Curitiba, onde teve a oportunidade de conhecer e conviver com Alfred Agache, importante urbanista francês, que elaborava o novo plano urbanístico da cidade. Agache que vinha ocasionalmente à cidade para acompanhar o projeto se surpreende com o talento de Lolô, e sugere por diversas vezes que o jovem largasse a faculdade de engenharia e fosse para o Rio de Janeiro estudar arquitetura; e como lembrança de sua boa convivência com Cornelsen, envia um livro de presente – com as imagens das obras de Le Corbusier -, que como Lins (2004) observa, influencia a vida do arquiteto, pois, longe das discussões e descomprometido ideologicamente, aplica seus conceitos modernistas de uma maneira inusitada e particular, bem diferente da fidelidade das escolas carioca e paulista.

Suas intenções com a nova arquitetura também estavam à margem do propósito revolucionário dos textos corbusianos e da sua releitura para o Brasil. Para o futuro

profissional da construção civil, as lições dos desenhos do arquiteto francês principalmente estavam ligadas a construções que aliavam beleza e principalmente funcionalidade, pois este seria para ele um elemento diferencial em relação aos projetos da maioria dos profissionais atuantes da capital.

Assim como a experiência na prefeitura, ainda como estudante cria uma empresa de engenharia com dois colegas, mas logo se viu em dificuldades de introduzir um novo modelo na tradicional arquitetura curitibana. Segundo Lins (2004) eram grandes as limitações técnicas da região com relação ao uso do concreto armado, matéria-prima da arquitetura moderna, além disso, a população não estava acostumada a contratar um arquiteto ou engenheiro para construir uma casa. Mas o que mais causava estranheza, era que as poucas famílias que poderiam arcar com este custo extra, optavam por uma aparência externa que pouco variava, como Dudeque (1997, p.133) destaca: “podia escolher entre o *art-déco*, o estilo *missões espanholas*, o estilo neocolonial ou alguma outra variação”.

Para a sociedade curitibana, Lins (2004) afirma que pouco se sabia sobre esta nova arquitetura, que por não entendê-la ou não acreditá-la, era tida como feia e sem graça, ou ainda uma ameaça comunista, uma vez que havia um caráter social (ou socialista) implícito na concepção da arquitetura moderna.

## **AS FASES DO TRABALHO DE LOLÔ CORNELSEN**

Para maior compreensão e interpretação do trabalho realizado pelo arquiteto, que destaca neste artigo suas obras realizadas no âmbito esportivo, inicialmente se faz necessário dividir sua carreira em quatro fases distintas.

Uma primeira, espécie de pioneirismo da arquitetura modernista na cidade de Curitiba, onde são feitas as primeiras experiências do arquiteto, desde seu período ainda como estudante até seus primeiros anos de carreira, onde suas obras são contemporâneas às primeiras obras modernistas que aparecem na cidade, causando certa estranheza na população. Este período é compreendido entre meados da década de 1940 e meados de 1950, e caracterizado por obras residenciais.

A seguir, na segunda metade da década de 1950, onde a cidade já absorve este tipo de arquitetura, o arquiteto se dedica além da arquitetura residencial, considerando já uma nova tipologia moderna, a projetos de maior porte, como os estádios, clubes, além do Autódromo Internacional de Curitiba. Pois além da sua carreira como profissional liberal, Ayrton assume o Departamento de Estradas de Rodagens no Paraná, fazendo com que sua carreira se volte novamente à área da engenharia e criando uma rede maior de contatos para o arquiteto. Assim, na primeira metade da década de 1960, o arquiteto divide seu trabalho entre o Rio de Janeiro e Curitiba, pois é convidado a projetar o Autódromo de Jacarepaguá e a Vila Olímpica do Vasco da Gama. Projetos estes que impulsionam a carreira do arquiteto, para a próxima fase: a sua carreira internacional, onde se encontram

outros dois projetos revelantes para a pesquisa.

Assim, na terceira fase de sua carreira, mais precisamente no ano de 1966 o arquiteto assina contrato com a empresa portuguesa SARL para a realização de diversos projetos, dentre estes primeiramente o autódromo de Estoril, seguido do autódromo de Luanda. Além de diversos hotéis (cerca de 10) e complexos turísticos (por volta de 12), atuando em diversos locais: como em Portugal, Angola, Ilha da Madeira e Espanha. Assim Lolô permanece fora do país até 1976, quando volta ao Brasil em virtude da crise relacionada com a Revolução dos Cravos acontecida dois anos antes.

Em seu retorno ao Brasil o arquiteto desenvolve a quarta fase da sua carreira, que não constitui uma unidade, pois esta é proveniente de sua carreira internacional e tenta fazer sua aplicação no país através da introdução de grandes complexos turísticos, clubes de golf, participação em vários editais de obras públicas, projetos residenciais, além da sua participação em cargos públicos, onde permanece até sua morte trabalhando em 2020.

## O ARQUITETO E SEUS PROJETOS ESPORTIVOS

Conforme explicitado anteriormente, seus primeiros projetos focados no esporte acontecem na segunda fase de sua carreira, no fim da década de 1950 e início da década de 1960. O primeiro projeto ocorreu em função de seu irmão Ayron, em 1958, que se tornou então presidente do Coritiba Foot Ball Club e encomendou ao arquiteto além da ampliação do estádio do clube, o projeto do Centro de Treinamento e Centro de Formação de Atletas Olímpicos.

O projeto do Estádio Belfort Duarte deveria ser adaptado à nova realidade da cidade que, no final da década de 1950, havia ganhado o *status* de grande centro urbano. Cornelsen projetou um estádio, que além de sediar eventos de futebol poderia abrigar outras competições, (previu pista de atletismo, etc.), mas inseriu algumas inovações, como Lins (2004, p.70) observa: “[...] a locação de áreas livres sob as arquibancadas para a construção de um *shopping* que estendesse a vida útil do imóvel e gerasse uma renda extra para o clube”.

Já o Parque Aquático Vila Olímpica de Curitiba (PAVOC) também estava associado a uma ideia de sustentabilidade do negócio, para isto previu algo que era novo para os times de futebol já que estes não possuíam nem um campo de apoio para os treinamentos. Projetou uma sede social campestre, com equipamentos de lazer e voltada para a comunidade curitibana, em um local aprazível nos limites da cidade. Além de prever para a construção: campos de futebol, quadras de basquete, vôlei, pistas de atletismo, estruturas para saltos em altura e distância, tudo que seria exigido para uma vila olímpica. Segundo Mendonça (2009), também previa uma estrutura hoteleira e de turismo. Porém, o que realmente foi construído foi a sede social, que seguiu as linhas modernas da arquitetura de Cornelsen, além de algumas quadras de futebol, assim como no estádio onde poucas

orientações foram seguidas do projeto. O PAVOC atualmente não existe, já o estádio encontra-se alterado.

Importante ressaltar que esses dois projetos antecederam um pouco a época em que Cornelsen começou a projetar o primeiro Autódromo do Brasil que respeitava as normas da Federação Internacional Automobilismo (FIA), pois na época, 1959, só existiam duas pistas (uma em São Paulo e outra no Rio Grande do Sul). Com isso, Cornelsen, associado ao empresário Flavio das Chagas Lima (que financia seus projetos) escolhe um terreno próximo às dependências do PAVOC, por estes já contarem com uma infraestrutura propícia a todos os esportes e dá início à construção (FUNDAÇÃO CORNELSEN, 2015). O autódromo projetado abrigava mais que uma pista, pois era previsto um complexo de lazer completo, com quadras, lago para práticas náuticas, kartódromo, escola para jovens pilotos, restaurante, *playground* e outras atividades (Figura 01 e 02). Estas estratégias tinham por objetivo oferecer alternativas para que o complexo funcionasse o ano todo independente das corridas.

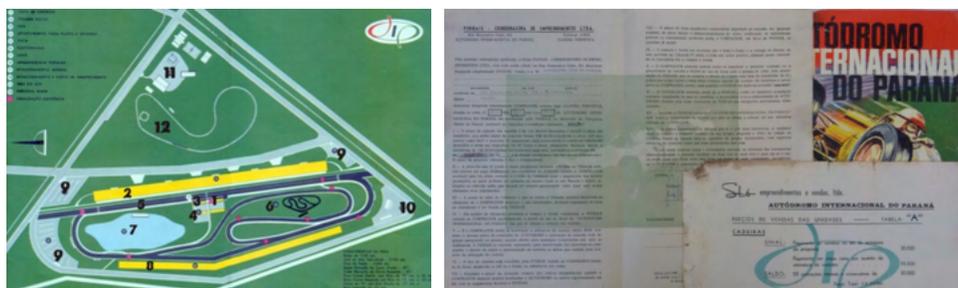


Figura 01 e 02 – Circuito do Autódromo Internacional do Paraná e documentos originais

Fonte: Arquivo de Cornelsen, 2015.

O sistema oferecido foi feito através da venda de cadeiras e camarotes para que os compradores se tornassem sócios também do empreendimento.

Atualmente, o autódromo, localizado no município de Pinhais, Região Metropolitana de Curitiba, apresenta uma série de modificações, tanto na pista quanto na infraestrutura. Cabe salientar que o projeto nunca foi totalmente executado, mas somente a parte referente à pista automobilística; enquanto as outras foram descartadas. Porém, o autódromo atualmente encontra-se em uma polêmica com previsão de fechamento e de demolição para a construção de um empreendimento imobiliário.

Durante a execução das obras desse autódromo, o arquiteto é convidado a fazer um projeto semelhante no Rio de Janeiro, que viria a ser o Autódromo de Jacarepaguá, na época chamado de Automóvel Clube Guanabara (Figura03 e 04). O projeto apresenta um traçado parecido com o do Paraná, sistema de compra de cadeiras, e apresenta um

complexo esportivo para além da pista, no caso deste uma grande marina, que nunca foi executada. O Autódromo de Jacarepaguá teve sua demolição no ano de 2012.



Figuras 03 e 04 – Projeto de Marinas em Jacarepaguá; Autódromo como foi construído

Fontes: Arquivo de Cornelsen e Arquivo da Fundação Ayrton Cornelsen, 2015.

Nesses anos, entre 1961 e 1967, quando se muda para Portugal, o arquiteto se divide entre o Rio de Janeiro, Curitiba e ainda a África (que será abordado posteriormente). Porém, no Rio de Janeiro projeta ainda a Vila Olímpica do Club de Regatas Vasco da Gama.

Segundo Lins (2004), ao fazer projetos que aliavam o esporte ao turismo, chamou a atenção de investidores portugueses que também o convidam para realizar obras no exterior. As informações neste período são um tanto conflituosas pouco imprecisas, pois o arquiteto possuía dificuldade em estabelecer as datas, e os documentos também são insuficientes. Segundo o site do mesmo, ainda no ano de 1965 Lolô é convidado por empresários portugueses a dar palestras sobre arquitetura moderna. Em 1966 assina contrato como sócio na Sociedade Turística do Mussulo S.A.R.L para projetar um complexo turístico na região do Mussulo, próximo a cidade de Luanda, capital de Angola, no continente Africano. Momento este que tem a oportunidade criar o Autódromo de Luanda, na costa atlântica africana, que, na época, estava sob domínio português ao mesmo tempo que executava as obras do autódromo de Estoril que será abordado posteriormente.

Feito nos moldes parecidos aos autódromos brasileiros, nos quais para viabilizar o negócio, além das corridas, ele deveria elaborar um plano de autofinanciamento, que seria feito através de um complexo turístico aliado ao autódromo, que atraísse turistas e investidores para a região. O complexo turístico previa: complexo hoteleiro, cassino, centro comercial, clube, apartamentos particulares e os *bungalows*. O arquiteto assina com a empresa Turiauto SARL um contrato em que ele teria a participação em toda a receita que

o empreendimento arrecadasse.

O Autódromo de Luanda, cujas obras começaram depois do início das obras de Estoril, acabou inaugurado antes, em 1972, o que atraiu muitos olhares da imprensa, que o classificou, na época, como um dos melhores circuitos já projetados no mundo (Figuras 05, 06 e 07).



Figuras 05 e 06 - Inauguração Autódromo de Luanda, 1972

Fonte: Arquivo de Cornelsen, 2015.



Figura 07 – Reportagens Autódromo de Luanda

Fonte: Arquivo de Cornelsen, 2015.

Paralelamente às obras acontecidas na África, o arquiteto, assina contrato com a Autodril, da empresária portuguesa Fernanda Pires da Silva, com o objetivo de projetar e dirigir as obras do Autódromo de Estoril. Lolô, além de projetar todas as pistas com várias opções de circuitos, elaborou uma estrutura turística completa de apoio, assim como fez no Autódromo de Jacarepaguá, o que chamou a atenção da empresária. (Figura 08 e 09)



Figuras 08 e 09 – Lolô e Fernanda Pires da Silva e as obras

Fonte: Arquivo de Cornelsen, 2015.

O projeto original previa hotel, apart-hotel, um restaurante panorâmico, escola com simuladores de pilotagem, um shopping center, uma Concha Acústica com Drive-in, o restaurante 1900, uma danceteria, lojas, escritórios, um centro de convivência para as equipes dos pilotos, um museu do automóvel, paddock, boxes e Torre de controle eletrônica. Além disto, era previsto represar um ribeirão ao lado para obter um lago artificial para permitir a prática de esportes náuticos, não poluentes, como vela e remo (LINS, 2004).

O autódromo foi projetado a partir da mesma premissa dos autódromos anteriores: a visibilidade. Para isto Cornelsen projeta um circuito curto e com várias opções de percurso (Figura 10 e 11), onde os espectadores podem facilmente enxergar todo o percurso das arquibancadas, importante ressaltar que atualmente o circuito já foi modificado. O hotel atualmente se chama Atlantis Sintra Estoril, e ainda permanece com suas características iniciais.



Figura 10 e 11 - Autódromo Estoril Projeto e foto da arquibancada

Fonte: Arquivo do Arquiteto, 2015.

Na mesma obra citada, além da pista, a arquibancada e toda a infra estrutura do autódromo é projetada e executada pelo arquiteto. Atualmente a arquibancada é mantida praticamente fiel ao projeto original, porém a torre de controle e os boxes têm alterações, mas foram mantidas até a década de 1990. Importante ressaltar que o Autódromo abrigou o grande prêmio de Fórmula 1 até 1996, atualmente a sede deste evento está no autódromo de Algarve, enquanto o de Estoril abriga outras competições.

Outro elemento de destaque foi o restaurante 1900, que estava situado no átrio de acesso às arquibancadas e atenderia aos eventos automobilísticos, ao mesmo tempo em que poderia funcionar independente destes, aproveitando estes espaços. O destaque para este projeto foi o aproveitamento da estrutura do caimento das arquibancadas que funcionava como cobertura

Porém, uma das principais construções é o hotel do complexo, que inicialmente leva o nome de Auto Hotel Holiday Inn. A concepção deste projeto é feita a partir da planta onde de acordo com Lins (2004, p.97): “A planta é formada por um semi-círculo, com partes côncava voltada para o Autódromo, dando condições a todos os hóspedes assistirem às grandes provas automobilísticas”. (figura 12 e 13).Atualmente o hotel tem o nome de Hotel Atlantis Sintra Estoril e de forma geral apresenta as características gerais do projeto. Porém seu interior já apresenta muitas alterações.



Figura 12 e 13 – Maquete do hotel em Estoril

Fonte: Arquivo do Arquiteto, 2015.

Outras partes do projeto inicial não foram construídas, como o drive-in e o shopping. O que se pode ainda perceber nesta obra é que o arquiteto teve liberdade com relação a sua arquitetura, proveniente da sua naturalidade.

Assim devido a diversas dificuldades acontecidas, no ano de 1976 o arquiteto retorna ao seu país, para a quarta fase do autor, esta que exerce no seu país, até seu falecimento em 2020.

Nessa fase quando o arquiteto volta ao Brasil, ele encontra uma realidade bastante diferente, e embora seu nome ainda fosse bastante conhecido, estabelece um novo parâmetro para a sua carreira, bem diferente dos moldes de dez anos antes. Além de sua experiência com grandes complexos turísticos e urbanísticos, o arquiteto traz uma nova influência em sua arquitetura, por meio do contato com as outras culturas que presenciou, como a portuguesa, a espanhola e a africana. Portanto, seus projetos não poderiam mais obedecer a uma ordem apenas modernista, mas, sim, a influência de uma nova vivência. Além desses projetos turísticos é importante perceber que o tema esportivo sempre esteve presente em sua vida, pois até o fim de sua vida, ainda projetava, e os campos de golf ganham sua predileção (Figura 12)



Figura 14: A série de campos de golf projetados em 2015 e 2016

Fonte: Arquivo do arquiteto, 2015.

## CONCLUSÕES

Através do que se observa no estudo, o arquiteto em questão, apesar de ser de pouco renome no Brasil como referência em arquitetura moderna, representou e ainda representa fortemente as características deste movimento. Isto se deve talvez pela sua personalidade um tanto avançada para a época ou pelas circunstâncias ocorridas em sua vivência, ou talvez um pouco de cada. Assim contribuiu positivamente para a arquitetura no sentido de trazer edificações interessantes esteticamente além de funcionais, e que se mostram adequadas até os dias atuais. Talvez o motivo pelo qual o arquiteto tenha sido bem sucedido em seus projetos e obras é porque este sempre procura adotar uma postura onde observa e utiliza-se de aspectos do cotidiano dos locais onde planejou seus projetos, bem como de culturas, tradições e preferências de quem iria utilizá-los, o que traz um enorme diferencial deste não só para os arquitetos, mas para aqueles que irão frequentar a sua obra.

## REFERÊNCIAS

CORNELSEN, AYRTON LOLÔ. **Entrevista** [15 abr. 2015]. Curitiba: Entrevista concedida a Marcia Maria Cavalieri.

CORNELSEN, AYRTON LOLÔ. **Fundação Ayrton Lolô Cornelsen**. Disponível em: <http://www.lolocornelsen.com.br/arquitetura.htm>. Acesso em: 20 out. 2015a.

DUDEQUE, Irã José Taborda. **Espiraís de madeira: uma história da arquitetura de Curitiba**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 1997.

LINS, Paulo Cesar Zanoncini. **Caminhos da arquitetura: trajetória profissional de Ayrton “Lolô” Cornelsen – memória da arquitetura moderna paranaense**. Curitiba: Copel, 2004.

## ÍNDICE REMISSIVO

### A

Abrigo 51, 59

Alemanha 1, 15, 16, 17, 18

Arquiteto 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 37, 54, 63

Arquitetura 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10, 11, 12, 13, 51, 52, 53, 54, 56, 61, 62, 63

Arquitetura contemporânea 61

Arquitetura líquida 51, 52, 53, 54, 56

Arquitetura moderna 1, 3, 4, 7, 11, 12

Autódromo 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10

Aveiro 26, 27, 28, 30, 31, 33, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49

Ayrton Lolô 1, 2, 12

### B

Berlim 13, 14, 15, 16, 23

Bielorrússia 15, 16, 19

### C

Cápsula 51, 54, 55, 56, 57, 58

Cartografia 26, 27, 38, 39, 41

Cidade 1, 2, 3, 4, 5, 7, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 38, 39, 40, 41, 44, 46, 47, 48, 49, 50

Cidades médias 26

Cidades portuárias 26, 27, 29, 30, 31, 33, 35, 36, 38, 47

### D

Desenvolvimento territorial 26, 36, 37, 49

Diáspora 13, 16, 19, 23, 24

### E

Estudos urbanos 13, 14, 15

Experiência 4, 11, 19, 21, 23, 24, 63

### H

Hinterland 28, 35, 38, 42, 46, 47

## **I**

Infância 13, 14, 16, 17, 21, 23

## **J**

Juventude 3, 13, 14, 23, 24

## **M**

Majdanek 22, 24

Mapeamento 15, 37

Modernidade 24, 25, 51, 52, 53, 62

Modernidade líquida 25, 51, 52, 53, 62

Módulo 51, 55, 56, 61

Moscou 15, 19, 20, 21, 24

## **P**

Polônia 1, 15, 16, 17, 18, 21, 22

Porto 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 38, 39, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50

Porto-cidade 28, 29, 30, 33, 34, 35, 38, 50

Porto de Aveiro 33, 42, 43, 44, 47, 49

Portugal 1, 2, 5, 7, 26, 39, 42, 43, 44, 49

Poznań 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23

## **R**

Rússia 15, 19, 20

## **S**

Segunda Guerra Mundial 13, 14, 16, 18, 23, 25

Sociedade contemporânea 51, 52, 53

Sociologia 13, 14, 25

## **U**

Ucrânia 1, 15, 16, 21

## **V**

Varsóvia 13, 15, 16, 18, 22, 25

## **Z**

Zygmunt Bauman 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 52, 54

# ARQUITETURA & URBANISMO:

Divergências e convergências de perspectivas 2

- 🌐 [www.atenaeditora.com.br](http://www.atenaeditora.com.br)
- ✉ [contato@atenaeditora.com.br](mailto:contato@atenaeditora.com.br)
- 📷 @atenaeditora
- 📘 [www.facebook.com/atenaeditora.com.br](https://www.facebook.com/atenaeditora.com.br)

# ARQUITETURA & URBANISMO:

Divergências e convergências de perspectivas 2

-  [www.atenaeditora.com.br](http://www.atenaeditora.com.br)
-  [contato@atenaeditora.com.br](mailto:contato@atenaeditora.com.br)
-  [@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora)
-  [www.facebook.com/atenaeditora.com.br](https://www.facebook.com/atenaeditora.com.br)