

3

”...no fundo do tinteiro das boas intenções”: urbanismo e política.

Ao longo de sua história, por diversas vezes o do Rio de Janeiro foi objeto de planejamentos urbanos. Portanto, as transformações dessa ordem experimentadas pela cidade não são, absolutamente, privilégio do século XX. Já na década de 70 do século XIX, os higienistas, considerando imprescindível a eliminação dos miasmas que, segundo eles, eram frutos de aglomerações de casarios pobres somadas às ruas estreitas e mal arejadas e aos maus hábitos de higiene da própria população que por elas circulava, lideraram reformas cujo principal objetivo era o de atingir o maior grau possível de saneamento urbano. Evidentemente, a nobreza do gesto também serviu como justificativa para tentar poupar a camada mais privilegiada dos cariocas do contato com os populares.⁵⁰

No entanto, foi a partir do início do século XX que a urbe carioca transformou-se através de intervenções espetaculares que mudariam suas face e dinâmica de maneira irreversível. O entrelaçamento da consolidação do regime republicano às grandes reformas urbanas que incidiram sobre o Rio de Janeiro, Distrito Federal a partir de então, constituem fenômeno de amplo interesse para a historiografia sobre a cidade. Com o prefeito Pereira Passos, no governo Rodrigues Alves (1902 – 1906), foi aventado para a cidade um futuro moderno que pudesse justificar as alegadas benesses da República no imaginário do país e, ao mesmo tempo, mostrar para a Europa que estávamos no caminho certo em direção à civilização. Assim, a República forjava, através de um “cosmopolitismo agressivo”⁵¹, a entrada de sua capital na órbita da modernidade.

A *ordem* e o *progresso* eram lemas de sua bandeira. Nesse sentido, a elite aburguesada aliada ao Estado e desejosa de reservar para si a principal área da

⁵⁰ Ver RESENDE, Vera F. *Planos e regulação urbanística: a dimensão narrativa das intervenções na cidade do Rio de Janeiro*. In: OLIVEIRA, Lúcia Lippi (org). *Cidade: história e desafios*. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 2002.

⁵¹ SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como Missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

cidade, destinou à *ordem* o papel de controlar e forçar a saída das camadas mais populares da região central com o fim de alcançar o *progresso* que, por sua vez, foi encarregado de tornar a cidade a vitrine material e cultural do país⁵². O porto do Rio de Janeiro, além de ser o mais movimentado e variado em termos de mercadorias importadas e exportadas, também deveria sê-lo em costumes, modas e hábitos civilizados. Portanto, a modernidade tinha direção e sentido claros, que deveriam ser garantidos pelo Estado, que, por sua vez, optou por excluir os cariocas que representavam o atraso e reservar à cidade remodelada a presença de indivíduos que, por sua pretensa polidez, pudessem inspirar e expirar civilização: “era o Rio de formação cultural européia, principalmente francesa, que só pensava e lia em francês, até livros escolares, e que tudo importava, até manteiga”.⁵³

O ponto alto da Regeneração seria a abertura da Avenida Central, cujas obras começaram em 1904. A criação de uma avenida larga, bem iluminada e arejada, por onde a nova elite pudesse passear e construir uma sociabilidade civilizada em contraste com o que acontecia, por exemplo, na Rua do Ouvidor, marcaria esse momento não só por sua extensão e por seus novos prédios públicos e privados, mas também pelo que foi preciso demolir para sua construção. Com efeito, constava igualmente nesse projeto a expulsão da população mais pobre dessa área e de seu entorno. A cidade reafirmava seu caráter comercial na medida em que a construção de um novo porto também foi empreendida e que a nova Avenida o ligava ao Centro da cidade.

É inegável que a administração do prefeito e interventor Pereira Passos constitui um marco na história urbana do Rio de Janeiro e que, em maior ou menor grau, os prefeitos que o sucederam lograram fazer reformas urbanas no Distrito Federal com o intuito de embelezar a cidade e, assim, lançá-la no rol das grandes capitais modernas e, por conseguinte, lançar o próprio país na modernidade.

No entanto, boa parte da historiografia urbana que se debruça sobre esse tema argumenta que, sob essas reformas ainda não podemos falar na existência de uma política urbana no sentido de que os planos tinham um caráter relativamente pontual e incidiam sobre algumas regiões da cidade que, dessa maneira, ainda não

⁵² VER NEVES, Margarida de Souza. *As vitrines do Progresso. O Brasil nas exposições internacionais*. Rio de Janeiro: PUC-Rio/FINEP/CNPq, 1986.

seria vista como uma questão em si, por mais que os reformistas estivessem cientes do alcance social de sua empreitada. A cidade tinha problemas que eram passíveis de serem resolvidos sempre que surgissem, mas não era o problema, na medida em que não interessava necessariamente antever seu desenvolvimento e planejar, a partir do presente, seu sentido futuro, apesar do patente desejo de apagar seu passado colonial. Denise Cabral Stuckenbruck, por exemplo, afirma que

Em Passos, o que se faz é abrir ruas, praças, alargar avenidas, construir um rígido código de posturas, regulamentando o uso do espaço urbano – mas não há uma concepção global desse processo – não há projeto para a cidade como um todo, não há técnicos especializados (ou especializando-se) na cidade, não há um campo definido de atuação para o futuro profissional urbanista – não há urbanismo! O que há são intervenções pontuais e localizadas na malha urbana, orientada pelos princípios de higienismo e da ciência positiva.⁵⁴

Assim, somente a partir da década de 1920 que a cidade teria sido vista como um organismo e seu planejamento a levar em consideração toda a *urbe*, e não apenas algumas regiões.

Aliando ciência e arte, o urbanismo floresce na Europa e nos Estados Unidos na primeira década do século XX, é colhido por alguns engenheiros brasileiros, aos poucos se difunde e finalmente aporta no Brasil, especialmente em sua capital, e se consolida como a disciplina legítima através da qual seus arautos projetavam uma cidade ideal que pudesse substituir a real.

De fato, a difusão do urbanismo no Rio de Janeiro deve-se muito a um episódio em particular. Em 1927, sob encomenda do então prefeito Prado Junior (1926-1930), o urbanista francês, reconhecido mundialmente entre seus pares, Alfred Agache viria ao Rio de Janeiro para fazer uma série de conferências sobre urbanismo e elaborar um plano, a partir desse novo saber urbano, para a cidade, que ficaria conhecido como o *Plano Agache*.

Do Plano pouca coisa foi colocada em prática, por questões técnicas e, sobretudo, políticas. Com a Revolução de 1930, Getúlio Vargas nomeou para prefeito do Distrito Federal o médico Pedro Ernesto, que alegava que o Plano

⁵³ “As Grandes Reformas”. *Jornal do Brasil* – 7 de abril de 1965. p.52.

⁵⁴ STUCKENBRUCK, Denise Cabral. *O Rio de Janeiro em questão: o Plano Agache e o ideário reformista dos anos 20*. Rio de Janeiro: Observatório de Políticas Urbanas: IPPUR: FASE, 1996. p. 20.

Agache não seria exequível nem em 50 anos. Na verdade, o deslocamento da discussão sobre o urbanismo na prefeitura estava ligado a questões de outra ordem. Como vimos no capítulo anterior, Pedro Ernesto estava comprometido com uma política que levasse gradualmente o Distrito Federal a uma inédita experiência autonomista, encarando a questão do planejamento urbano como secundária.

Entretanto, Agache apontava para a necessidade de se criar uma comissão permanente para analisar o plano e empreender possíveis alterações no projeto original, o que foi feito quase dez anos depois pelo prefeito Dodsworth, cujo governo restabeleceu a *Comissão do Plano da Cidade*, tendo como objetivo justamente analisar o referido *Plano* para, a partir daí, elaborar novos projetos para a cidade.

Dessa forma, o presente capítulo pretende discutir o papel que o urbanismo exerceu na concepção dos planejamentos urbanos desenvolvidos durante a administração Dodsworth assim como a relação deste olhar sobre a cidade com sua política. Tentaremos perceber como essa nova disciplina influenciou o pensamento dos técnicos ligados direta ou indiretamente à prefeitura a partir de suas principais preocupações no tocante ao desenvolvimento da *urbe*, isto é, do espaço físico da cidade. Não temos a pretensão de discutir a fundo questões de ordem urbanística propriamente ditas, mas apenas contrapor discurso e prática para tentarmos apontar até que ponto o urbanismo, que se auto-identificava como um novo pensamento responsável pelo parto da *questão urbana*, se distanciava dos planejamentos e reformas que lhe foram anteriores. Nesse sentido, torna-se de fundamental importância a discussão da utilização do discurso urbanístico como justificativa para novas intervenções que, como desejava Dodsworth, completariam e iriam além da obra iniciada por Pereira Passos.

3.1.

Algumas notas sobre a difusão do urbanismo no Rio de Janeiro.

Para pensarmos os projetos urbanos elaborados pela *Comissão do Plano da Cidade* em finais da década de 30 até meados da década de 40 do século passado, acreditamos ser crucial uma breve análise do surgimento do urbanismo e o momento de sua difusão entre os engenheiros e urbanistas do Rio de Janeiro e

também na sociedade carioca. Seguindo uma bibliografia sobre a temática urbana no Rio de Janeiro, podemos crer que esse momento remonta à década de 20, quando da discussão em torno da necessidade de um plano para a cidade e da maneira como fazê-lo.

O urbanismo como tal tem suas origens na primeira década do século XX, na Europa e nos Estados Unidos e, como todo conhecimento que se pretende científico, surge a partir da invenção de seu próprio objeto, qual seja a *questão urbana*. Desta forma, essa nova disciplina encarava-se a si mesma como um discurso acima de tudo legítimo, o qual deveria apontar diagnósticos e prognósticos para os problemas não apenas de uma determinada cidade, mas da *Cidade*. De acordo com Luiz Cesar Ribeiro de Queiroz,

este olhar e a sua legitimidade fundam-se no fato de criarem seu próprio objeto: a cidade, ou os problemas urbanos, como objeto de saber e ação. Ele se constrói por enunciado de relações de causalidade – um diagnóstico – que já contém a delimitação de uma estratégia de intervenção.⁵⁵

Ainda segundo o autor, alguns fatores concorreram para o surgimento do discurso urbanístico. Dentre eles, a questão da representação da cidade é notável. Enquanto no século XIX a cidade era representada, na literatura, filosofia, sociologia e afins, como um espaço no qual indivíduo e sociedade viviam como reféns de uma atmosfera moralmente desagregadora e perversa, havendo mesmo uma atitude intelectual e política antiurbana, no início do século XX à cidade já se podia atribuir certa positividade que muitas vezes se travestia de progresso. Quanto mais urbana uma sociedade, maior seu grau de civilização. Tratava-se agora de construir não um discurso nostálgico ou mesmo resignado da vida nas grandes cidades, mas sim de pensar estratégias para que ela pudesse se desenvolver da melhor maneira possível, eliminando os obstáculos do presente e planejando seu crescimento futuro.

A partir do início deste século passa-se a falar em função econômica da cidade enquanto concentração de mão-de-obra e como centro de negócios, oferecendo uma

⁵⁵ RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. *Urbanismo: Olhando a cidade, agindo na sociedade*. In: PECHMAN, Robert Moses (org). *Olhares sobre a cidade*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1994. p. 106.

infra-estrutura contendo os efeitos úteis de aglomeração necessárias ao crescimento industrial.⁵⁶

Por outro lado, a difusão do urbanismo no início do século XX também esteve relacionada a sua capacidade de agregar outros campos do saber que tangenciavam a questão urbana sem, no entanto, inventá-la como sua. Assim, este novo olhar sobre a cidade tem como características o “agenciamento de outros saberes, positividade da cidade como fator de progresso econômico, uma nova representação da cidade, implicando um novo diagnóstico, novas relações e causalidade; como consequência, novas terapias”.⁵⁷

A idéia de que o discurso científico do urbanista apontava diagnósticos e prognósticos para os problemas urbanos também implica em dizer que a cidade passava a ser vista por esses intelectuais como um organismo, no qual o bom funcionamento das partes levaria, naturalmente, ao pleno desenvolvimento saudável do todo. Portanto, há aqui um sutil, mas fundamental, deslocamento da metáfora do corpo em relação ao planejamento urbano. Se, até finais do século XIX, eram os higienistas os principais interventores urbanos que atuavam no sentido de eliminar da cidade as doenças que afetavam multidões, gerando melhores condições de circulação de ar e saneamento, agora a própria cidade transformava-se em paciente, padecendo de males que deveriam ser prontamente eliminados e, mais do que isso, previstos e evitados antes mesmo de surgirem.

Tratava-se de uma nova maneira de tematizar a cidade – deslocamento da categoria meio físico para meio social e moral – que ia se impondo nos debates entre os profissionais e técnicos da área. Assim, os problemas urbanos – moradia, saneamento, circulação, etc. – vão cedendo lugar a uma concentração mais sistêmica da cidade, onde esta, em seu conjunto, aparece como um novo objeto de conhecimento, requalificando-se epistemologicamente e emergindo como objeto de uma nova disciplina: o urbanismo.⁵⁸

De toda forma, o pensamento urbanístico contém em si mesmo várias dimensões da cidade, e não omite seu compromisso com a reforma social.

Tem um componente científico, no sentido tradicional do termo, porque efetua análises rigorosas sobre a condição demográfica, econômica, produtiva, sanitária,

⁵⁶ IDEM, *ibidem*. p. 111.

⁵⁷ IDEM, *ibidem*. p.111.

⁵⁸ PECHMAN, Robert Moses. *Cidades Estreitamente Vigeadas: o detetive e o urbanista*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2002. p. 403.

tecnológica dos agregados sociais; tem um componente sociológico, porque estuda as estruturas sociais e seus desenvolvimentos previsíveis; tem um componente político, porque influi sobre esses desenvolvimentos orientando-se em certas direções; tem um componente histórico, porque considera as situações sociais na dupla perspectiva do passado e do futuro. E tem, enfim, um componente estético, porque termina sempre na determinação de estruturas formais.⁵⁹

Na década seguinte, seria a vez do Brasil entrar no rol dos países preocupados em planejar suas grandes cidades. Aqui, durante o século XIX, também os médicos higienistas foram os principais responsáveis pelos projetos de intervenção urbana, juntamente com os engenheiros egressos da Escola Politécnica. O urbanismo passaria efetivamente a disputar espaço com essas áreas do saber sobre a cidade apenas na década de 20, e com destaque para a cidade do Rio de Janeiro.

A década de 1920 se abre para o Rio de Janeiro apresentando desafios importantes em relação ao seu desenvolvimento urbano. A cidade, que vivera nas décadas anteriores um momento intenso de intervenções em sua malha urbana, sobretudo em sua região central, expandia-se em direção as Zonas Norte e Sul e via sua população aumentar em progressão significativa. Sob esse ângulo, o Rio de Janeiro, enfim, ganhava ares de metrópole.

O Rio de Janeiro era, então, sob todos os aspectos, uma metrópole. Com mais de um milhão de habitantes, contava com 4.415 automóveis e era cortada por 417 quilômetros de linhas de bonde. Dispunha de 50 cinemas, 9 teatros, 20 circos móveis e lia 24 jornais diários – 14 matutinos e 10 vespertinos – além de 20 revistas semanais e 17 mensais. O intenso movimento comercial e financeiro era atendido por 44 bancos e 46 companhias de navegação.⁶⁰

Nesse contexto, entre os anos de 1920 e 1922, o então prefeito Carlos Sampaio colocaria em prática seus projetos de urbanização, cujo ponto alto seria a derrubada do Morro do Castelo e a organização da Exposição do Centenário da Independência do Brasil, nas adjacências daquela região. Esse episódio foi bastante significativo como catalisador da difusão sobre o urbanismo no Brasil. A partir daí, a discussão sobre a necessidade de um planejamento urbano que levasse em conta a cidade como um todo, a exemplo do que já vinha acontecendo na

⁵⁹ ARGAN, Giulio Carlo. *Urbanismo, Espaço e Ambiente*. In: ARGAN, Giulio Carlo. *História da Arte como História da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2005. p.211.

Europa e nos Estados Unidos, extrapolou as revistas especializadas e os meios técnicos, ganhando os jornais e sendo objeto do interesse de toda a sociedade.⁶¹

Engenheiros e arquitetos lideravam o debate, embora divergissem quanto à necessidade de se convidar um especialista estrangeiro para a elaboração de um plano para a capital do país ou se os próprios técnicos brasileiros já conseguiam dar conta do desafio. Havia embates também na hora de discutir a natureza desse planejamento. Os engenheiros defendiam um projeto racionalista, científico, enquanto os arquitetos defendiam planejamento que também levasse em conta alguns critérios artísticos. Convergiam, porém, quanto à necessidade do planejamento: a cidade precisava de um norte que orientasse seu desenvolvimento como um todo.⁶²

Na segunda metade da década de 20, o então prefeito Prado Junior (1926-1930), mostrou-se sensível às demandas por planejamento urbano e promoveu a vinda de Alfred Donat Agache, famoso urbanista francês, para uma série de conferências sobre urbanismo e o encomendou a elaboração de um plano para a cidade do Rio de Janeiro que, mais tarde, ficaria conhecido como *Plano Agache*.

Àquela época a reputação de Alfred Agache já havia alcançado projeção internacional. O urbanista tinha participado e fundado instituições importantes na França que lidavam com a questão do planejamento sob o prisma do urbanismo. Publicado em 1930 sob o título *Cidade do Rio de Janeiro – remodelação, extensão e embelezamento*, o *Plano* possuía longo alcance e funcionou como uma espécie de pedra fundamental para a consolidação da disciplina no Brasil.

Na verdade, fazia parte do pensamento urbanístico europeu, notadamente o francês, a noção de que, para colocar suas idéias em prática, o mais interessante seria aplicá-las em alguma cidade fora daquele continente, tanto melhor se fosse em uma cidade do continente americano. Pois a aplicação deste saber no *Novo Mundo*, “onde acreditava-se não encontrar as resistências das tradições existentes

⁶⁰ KESSEL, Carlos. *A Vitrine e o Espelho: o Rio de Janeiro de Carlos Sampaio*. Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2001. p 19.

⁶¹ Ver STUCKENBRUCK, Denise Cabral. *O Rio de Janeiro em questão: o Plano Agache e o ideário reformista dos anos 20*. Rio de Janeiro: Observatório de Políticas Urbanas: IPPUR: FASE, 1996.

⁶² IDEM, Ibidem.

no *Velho Mundo*, poderia servir de efeito demonstração necessário a sua afirmação frente ao poder político”.⁶³

Portanto, a sistematicidade e a objetividade de seu discurso não excluem a dimensão política do urbanismo. Planejamento urbano pressupunha projeto político. A idéia era que se poderia alcançar mudanças sociais através de intervenções físicas na cidade, de preferência sem a participação dos cidadãos. E, naturalmente, com as pitorescas noções de cidadania e política então existentes no Brasil, essa dimensão do projeto aqui se reafirmava.

De acordo com o engenheiro José de Oliveira Reis, que foi diretor da *Comissão do Plano da Cidade* durante o governo de Henrique Dodsworth, em Agache

O urbanismo é entendido como uma ciência e uma arte, e sobretudo uma filosofia social. Entende-se por urbanismo ‘o conjunto de regras aplicadas ao melhoramento da edificação, do arruamento, da circulação e do descongestionamento da circulação pública. É a remodelação, a extensão e o embelezamento de uma cidade levados a efeito mediante um estudo metódico da geografia humana e da topografia urbana, sem descuidar as soluções financeiras’. No fundo, trata-se de melhorar a situação de vida da população de uma cidade da melhor maneira possível, ocupando os espaços urbanos de uma maneira mais conveniente.⁶⁴

Em seu plano para o Rio de Janeiro, Agache também sugeria o estabelecimento de uma comissão permanente, composta por técnicos especializados que fossem capazes de reavaliar o plano, fazendo alterações sempre que necessárias. Tinha claro pra si mesmo de que seu planejamento por si só não era nem poderia ser definitivo, pois não se tratava de um modelo fixo e estático, mas criava um sentido para um determinado desenvolvimento da cidade que, por vezes, poderia tomar direções diferentes do projeto original.

Dando continuidade a essa política urbana de Prado Junior, o prefeito Adolfo Bergamini (1930-1931), que lhe sucedeu, estabeleceu a referida comissão, sob o nome de *Comissão do Plano da Cidade*. Composta por engenheiros e arquitetos da própria prefeitura, a *Comissão*, como sugeria Agache, era encarregada de analisar o *Plano*, apontando sua viabilidade e seus excessos.

⁶³ RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Op. Cit. p. 108.

⁶⁴ FREIRE, Américo e OLIVEIRA, Lúcia Lippi (orgs). *Novas Memórias do Urbanismo Carioca*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2008. p. 20.

Nesse sentido, *Giulio Carlo Argan* nos ensina que a elaboração de uma cidade ideal não funciona exatamente como um modelo, mas como um *módulo*, a partir do qual a cidade real pode se desenvolver quantitativamente em direção ao futuro, mas levando consigo a estrutura básica idealizada, encarnada na qualidade.

A cidade ideal, mais do que um modelo propriamente dito, é um ‘módulo’ para o qual sempre é possível encontrar múltiplos ou submúltiplos que modifiquem a sua medida, mas não a sua substância: dada uma planta em forma de tabuleiro, centralizada ou estelar, sempre é possível desenhar o mesmo esquema numa dimensão maior ou menor.⁶⁵

Podemos dizer que, embora a partir da década de 1920, as intervenções na malha urbana da capital federal fossem levadas a cabo com maior apuro, sob o prisma de uma nova e moderna disciplina que acabara de inventar seu próprio objeto, a substância do Rio de Janeiro como Distrito Federal desprovido de autonomia política não deveria ser, de maneira alguma, alterada.

Dessa forma, à continuidade dos projetos urbanísticos sobrepôs-se a descontinuidade dos eventos políticos. Com a Revolução de 1930, tudo o que havia sido feito até então pela sob a República Velha haveria de ser reavaliado. O novo interventor do Distrito Federal, o médico Pedro Ernesto (1931-1936), revogou *Plano Agache* e *Comissão do Plano da Cidade*. Em sua administração, o sonho de fazer do Rio de Janeiro uma metrópole moderna, que encarnasse os princípios nacionais da ordem e do progresso, parecia contrastar com um desejo mais modesto e pragmático da cidade de autonomia política e administrativa. Olhando retrospectivamente, é possível ver que a política urbana, nos moldes como ela vinha sendo pensada nos anos 20, experimentou um breve parêntesis e o planejamento como tal seria retomado apenas parcialmente em 1937 por seu sucessor, e opositor, Henrique Dodsworth.

3.2.

“Quanta coisa a Cidade Maravilhosa está exigindo...”

Bastaria uma breve análise dos principais jornais e revistas que circulavam no Rio de Janeiro da segunda metade da década de 30 até a primeira da década de

⁶⁵ ARGAN, Giulio Carlo. *História da arte como história da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2005. p.74.

40 para perceber o quanto as colunas e notícias sobre a cidade batiam na mesma tecla, qual seja a necessidade de reformas urbanas a partir de um planejamento de conjunto, urbanístico. A cidade do Rio de Janeiro, a despeito de todas as intervenções já feitas nas administrações anteriores e mesmo tendo ganhado ares de metrópole moderna, acumulava problemas e obstáculos ao seu pleno desenvolvimento. Aliás, na análise desses meios de comunicação, era justamente o crescimento acelerado da cidade que criava transtornos à população de maneira geral e causava antipatia aos que se preocupavam com a ordem urbana.

É assim que, um dia antes da nomeação de Henrique Dodsworth para a prefeitura do Rio de Janeiro, em 3 de julho de 1937, o *Jornal do Brasil*, em sua coluna *Coisas da Cidade*, tratava de lembrar aos seus leitores e também, naturalmente, ao futuro prefeito, do que havia sido feito até então, ou do que não havia, em matéria de urbanismo na cidade.

Sempre vivemos à matroca [sic] em questões de urbanismo.

As administrações que passam adotam ‘critério pessoal’, por assim dizer, sobre tão magno assunto.

A prefeitura despendeu vultosas somas com o contrato e os estudos do arquiteto Agache, no propósito de bitolar os vultos do progresso da nossa Capital à maneira por que o fazem as mais modernas e importantes metrópoles do mundo.

Como se sabe, porém, redundou em nada o plano traçado pelo conhecido urbanista francês.⁶⁶

E, dias depois, complementava: “Já dissemos aqui que o melhor programa de um novo prefeito seria fazer executar vários projetos de melhoramentos urbanos, deveras momentosos, mas mergulhados no fundo do tinteiro das boas intenções”.⁶⁷

Os problemas eram inúmeros e diversos e não era preciso ser um observador atento, tampouco especialista em urbanismo, para identificá-los. Os jornais destacavam diariamente o caos em que se encontrava a capital do país, reclamando do poder público não apenas as devidas e imediatas providências como também a elaboração de um planejamento que pudesse prever e, por conseguinte, evitar futuros tormentos. O aumento vertiginoso da população, a expansão vertical das habitações e horizontal para as Zonas Norte e Sul, o

⁶⁶ *Códigos de Obras*. *Jornal do Brasil*. 02 de julho de 1937. p. 6.

crescimento absurdo do número de veículos particulares e o inchaço de sua principal via de circulação, a Avenida Rio Branco, no centro da cidade, faziam com que qualquer melhoramento nesse sentido fosse bem-vindo.

A questão do trânsito ganhava destaque. A percepção de que a cidade já não mais comportava a quantidade crescente de carros, somada aos maus hábitos de motoristas e pedestres, os engarrafamentos cada vez mais enfadonhos e a falta de lugares pra estacionar davam o tom de uma cidade em que o planejamento urbano, efetivamente, ainda era um sonho. Com ironia, a revista *Careta* fazia uma comparação da situação da capital brasileira com a norte-americana e sugeria uma inusitada solução para o problema carioca:

O Rio de Janeiro conta atualmente cerca de 25.000 automóveis. Washington, a capital dos Estados Unidos, tem 100.000. Ora, sendo a população da capital americana de 500.000 mil habitantes, o Rio poderia possuir, na mesma proporção, 400.000 automóveis, admitida a população de 2.000.000 de habitantes. [...]

‘Estacionar lá se diz ‘to park’. Os carros ‘parkam’ ao largo dos passeios, mas deixam entre si (ao contrário do que aqui sucede) intervalos para passagem dos pedestres; não estacionam junto aos postes de parada de bondes nem dos hidrantes dos bombeiros. À porta dos hotéis é respeitado o espaço bastante para dois táxis que ficam à disposição dos hóspedes.

No andar em que nós vamos, a passagem de um para o outro lado das ruas [...] só poderá se feita, dentro em pouco, por meio de...saltos de vara. Esse processo, porém, tem o inconveniente de não poder ser utilizado por senhoras gordas e cavalheiros barrigudos.⁶⁸

No entanto, os acidentes no trânsito causados por imprudência, em alguns casos até mesmo por prepotência, eram os que mais preocupavam a população e as notícias sobre eles eram diárias. Ao que tudo indica, a inexistência de uma eficiente e severa legislação de trânsito somada à falta de guardas municipais e ao descaso da prefeitura eram seus principais agentes causadores. A ponto de, em um único dia, o *Jornal do Brasil*, em sua coluna *Na polícia e nas Ruas*, anunciar cinco chamadas de acidentes envolvendo automóveis: “Os anos passam e as vítimas ficam”; “Outra vítima dos automóveis”, “Uma criança morta por automóvel”; “Uma desconhecida morta por automóvel”; “Um menino atropelado e morto por um automóvel”.⁶⁹

⁶⁷ *O que estava no fundo do tinteiro*. *Jornal do Brasil*. 24 de julho de 1937. p.6

⁶⁸ *Isso não se faz!...O avançamento urbano*. *Careta*, 03 de julho de 1937.

⁶⁹ *Na polícia e nas Ruas*. *Jornal do Brasil*. 05 de janeiro de 1941.

Assim, o automóvel adquiria um duplo e curioso papel. Por um lado, era visto como fator de progresso da capital brasileira e, por conseguinte, do país, gerando bem-estar para as famílias mais abastadas e até mesmo para membros da classe média carioca. Por outro, mostrava o quão relativo era esse progresso, pois as ruas da cidade não estavam preparadas para tantos veículos e nem sua legislação previa os problemas de tamanha circulação. Sobre as mortes causadas por automóveis na década de 20, o historiador alemão Hans Ulrich Gumbrecht nos fala sobre o medo generalizado nas ruas e o ressentimento causado entre as classes sociais pela utilização crescente dos automóveis.

Os jornais e revistas estão repletos de relatos detalhados de acidentes, frequentemente acompanhados de fotografias dramáticas de batidas e vítimas [...]. Diferentemente dos acidentes aéreos, que os jornalistas apresentam como exemplos de heroísmo e tragédia, o cenário recorrente na cobertura de acidentes automobilísticos envolve agressores e vítimas. Porque, pelo menos na Europa, os automóveis evocam fortes sinais de ressentimento social.⁷⁰

E, ao que parece, aqui também. De toda forma, os relatos no Rio de Janeiro, além de muitos, são também dramáticos como esse, por exemplo: “não é possível cruzar os braços diante do estropiamento de criaturas, vítimas da insensatez de condutores de veículos, que não têm amor à vida do próximo e desrespeitam acintosamente leis e regulamentos a que devem obediência”.⁷¹

Desde pelo menos o início do século XX, a questão habitacional no Rio de Janeiro afetava em muito a população carioca menos abastada. Às obras empreendidas pelo prefeito Passos no centro cidade, que também tinham como objetivo reservar essa área a uma elite aburguesada, seguiram-se outras como o desmonte do Morro do Castelo, no início da década de 20. Com as desapropriações e o encarecimento do solo urbano na região central da cidade, boa parte dessa população não tinha outra alternativa senão migrar para a Zona Norte e para os subúrbios, dependendo cada vez mais do transporte público para se locomoverem até o Centro.

Mas o transporte público também não ficava atrás em matéria de falta de planejamento, desorganização, ineficiência e, particularmente, desconforto.

⁷⁰ GUMBRECHT, Hans Ulrich. *Em 1926: vivendo no limite do tempo*. Rio de Janeiro: Record, 1999. pp. 46-47.

⁷¹ *Os atropelamentos*. Jornal do Brasil - 11 de maio de 1944. p.6.

Utilizando-se principalmente de ônibus e bondes, a população carioca reclamava do tempo excessivo que levava para ir de um ponto a outro da cidade, principalmente por causa dos engarrafamentos e da carência de vias largas de circulação.

- Meu Deus! Que viagem demorada!

É comum a quem viaja de bonde ouvir essa exclamação de passageiros apressados que têm hora marcada no emprego, onde o relógio do ponto jamais trabalha de acordo com o relógio do funcionário.⁷²

Como não bastasse a lenta viagem, frequentemente os passageiros ainda eram obrigados a conviver com a lotação acima do tolerável e do suportável, além da sujeira no interior dos veículos, o que contribuía para o aumento da sensação de descaso do poder público municipal, que concedia às empresas privadas, notadamente à *Light*, as mais inusitadas medidas para contornar a deficiência do transporte.⁷³ É com indignação que o *Jornal do Brasil* denunciava esses abusos:

Atendendo à deficiência de transportes, as autoridades resolveram permitir o aumento da lotação dos ônibus. Assim, cada ônibus pode transportar mais oito passageiros, que viajam em pé. [...]

É, repetimos desaconselhável a adoção da referida medida, de vez que, não produzindo nenhum resultado prático que beneficie o público, ao contrário, concorrerá para maior desconforto e insegurança dos passageiros.⁷⁴

Com efeito, a qualidade dos serviços não era a mesma para todas as camadas da população, principalmente no que diz respeito às condições de limpeza e higiene. Os bondes que iam para a Zona Sul pareciam muito melhor cuidados do que aqueles que serviam a outras regiões da cidade e, de acordo com o artigo a seguir, assinado pelo diretor responsável da revista *Careta*, Robert Schmidt, a responsabilidade não recaía apenas sobre os maus hábitos da população:

⁷² *A Questão dos Passes*. *Jornal do Brasil* - 4 de junho de 1944. p.6.

⁷³ Sobre a questão do transporte público na cidade do Rio de Janeiro ver SILVA, Maria Laís Pereira da. *Os Transportes Coletivos na cidade do Rio de Janeiro: tensões e conflitos*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992.

⁷⁴ *Mais de oito em pé, não!* *Jornal do Brasil* – 05 de maio de 1944.

Em todas as grandes metrópoles do mundo, as companhias que obtiveram concessão para a exploração de transportes públicos são obrigadas a proporcionar aos seus habitantes asseio, conforto e bem-estar, de acordo com os preceitos fundamentais da higiene, porque a qualidade e o estado dos veículos que as servem são um índice do seu progresso. Infelizmente, o que se observa a respeito nesta cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro é lastimável. Os bondes que transportam os cariocas, com exceção apenas daqueles que servem os bairros de Copacabana e Ipanema, são a última palavra em matéria de imundícia. São tão sujos, tão ascorosos [sic], tão cuspidos e escarrados que podem ser comparados a escarradeiras ambulantes.⁷⁵

Portanto, ao levarmos em conta condições higiênicas em que se encontravam os bondes e, também, a própria cidade do Rio de Janeiro em finais dos anos 30 e início dos 40 do século passado e ao atentar para suas descrições e relatos indignados em jornais e revistas, percebemos que o desenvolvimento urbano da capital do país estava aquém do esperado pela sociedade.

Muito embora as principais reclamações girassem em torno da questão do trânsito, a situação de ruas e prédios da principal região da cidade, o Centro, também era alvo de críticas por parte dos jornais. A aglomeração de habitações populares com poucas condições de salubridade, a duvidosa conduta moral da população que residia em prédios muito antigos e, portanto, a necessidade de investir nessa região com o intuito de torná-la aprazível aos olhos do que se imaginava moderno e elegante tornavam-se uma exigência.

Não se diga que as ruas das Marrecas, Maranguape, Arcos, Senador Dantas e Evaristo da Veiga deixem de estar localizadas em áreas de enorme valorização.

Seria crucial, portanto, que à margem dos seus passeios fossem erguidos altos edifícios com amplas lojas para negócios e muitos apartamentos destinados a habitação, pois o capital investido em tais construções seria fartamente reprodutivo.

Que se vê, no entanto, em abundância?

Prédios velhos – térreos ou com um só andar -, habitações coletivas de uma sordidez sem nome, e botequins e casas de refeições a desafiarem as mais comensais exigências de regulamentos sanitários.

Quanta coisa a Cidade Maravilhosa está exigindo da iniciativa particular e dos poderes públicos!⁷⁶

Percebe-se, pois, que a discussão em torno da necessidade de melhoramentos urbanos para o Rio de Janeiro estava na ordem do dia. A *Cidade Maravilhosa* padecia de males que exigiam inadiáveis respostas do poder público.

⁷⁵ *Os Bondes da Light* – Careta – 18 de janeiro de 1941 – p. 17.

E era assim que os meios de comunicação o percebiam. Qualquer reforma urbana exigia a iniciativa política da prefeitura municipal, apoiada pelo governo federal, e da iniciativa privada em termos de disponibilidade de capital e investimentos. Nota-se que o planejamento urbano transformou-se também em uma questão ética, na medida em que se discutiam os problemas do tráfego, atribuídos em grande parte ao mau comportamento dos motoristas, a sujeira nas ruas e bondes, assim como sua superlotação, e, sobretudo, na exigência de se fazer jus aos gastos que a prefeitura havia despendido para a elaboração de projetos para a cidade que nunca chegaram a concretizar-se.

E foi justamente em meio a essa demanda por parte da sociedade que o prefeito Henrique Dodsworth restabeleceria a *Comissão do Plano da Cidade*. Não há dúvida de que os projetos que seriam elaborados por aquela *Comissão* não estavam absolutamente pairando no ar. Antes disso, eles tinham a anuência e o apoio de boa parte da sociedade. No entanto, isso não impede que se discuta em que medida essas obras atenderam efetivamente as demandas dos cariocas por planejamento urbano e, mais do que isso, que se reflita sobre as implicações de tais obras para o desenvolvimento urbano e para a imagem do Rio de Janeiro enquanto Distrito Federal.

3.3.

“Não havia grita...”

Henrique Dodsworth mostrou-se disposto a empreender um grande projeto urbanístico, atuando em diversas regiões da cidade e levando em consideração planejamentos anteriores a sua administração. A demanda por reformas urbanas, exposta à exaustão nos principais meios de comunicação que circulavam pela cidade, transformar-se-ia em política urbana em sua administração. Com esse intuito, foi de fundamental importância o restabelecimento da *Comissão do Plano da Cidade* em 1937, que havia sido criada pelo prefeito Adolfo Bergamini e, logo em seguida, revogada pelo prefeito Pedro Ernesto.

A *Comissão do Plano da Cidade* estava diretamente vinculada à *Secretaria Geral de Viação e Obras* da prefeitura do Distrito Federal. Enquanto aquela ficava encarregada de elaborar os projetos, esta era responsável por

⁷⁶ “Cravos” num lindo rosto... Jornal do Brasil – 01 de janeiro de 1937. p.6.

angariar os recursos necessários e colocar em prática a execução das obras. Composta basicamente por técnicos da prefeitura, a *Comissão* tinha como principal atribuição avaliar o antigo *Plano Agache* e, a partir daí, elaborar novos projetos para a cidade. O órgão dividia-se em duas partes, a *Comissão de Elaboração*, cujos membros eram os engenheiros da própria prefeitura e a *Comissão de Colaboração*, cujos projetos eram elaborados por técnicos não ligados diretamente à prefeitura. No entanto, em suas memórias, José de Oliveira Reis esclarece que, “como a *Comissão de Colaboração* foi se extinguindo naturalmente – por falta de colaboração, vamos dizer assim -, ficou só a de *Elaboração* [...]”.⁷⁷

A concentração do poder de decisão nas mãos da prefeitura era a regra para a elaboração dos projetos. E isso era facilitado por conta do momento político em que vivia o Brasil. Durante o Estado Novo, a aprovação de obras para o Distrito Federal dependia, em primeira e última instância, da vontade do executivo federal na figura do próprio presidente Getúlio Vargas. Planejamento era palavra de ordem e instituída pela ordem. Novamente, José de Oliveira Reis lembra que “durante o período da ditadura não tinha Câmara, não tinha ninguém pra atrapalhar – nem deputados, nem vereadores -, de modo que a obra era de mais fácil execução, só precisava da autorização do presidente da República e de dinheiro”.⁷⁸ Em suma, “como era ditadura, não havia grita. Não podia gritar coisa nenhuma, porque tudo era feito de acordo com o que o governo queria”.⁷⁹

O papel do Estado Novo na organização das cidades e do Rio de Janeiro em especial era inquestionável, pois, para esses engenheiros, a questão do planejamento urbano deveria ser resolvida a partir de uma consciência urbanística que atingiria a sociedade verticalmente, de cima para baixo. Os engenheiros chamavam a atenção do Estado até mesmo para o descaso de alguns governantes em relação à desordem da cidade. Em artigo, o engenheiro José Estelita, então diretor das *Docas do Porto do Recife* e Professor das Escolas de Engenharia e Belas Artes do Recife refletia: “trata-se de um problema educacional, só se podendo conseguir resultados proveitosos com uma doutrinação lenta e

⁷⁷ FREIRE, Américo e OLIVEIRA, Lúcia Lippi (orgs). *Novas Memórias do Urbanismo Carioca*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2008. p.17.

⁷⁸ IDEM, ibidem. p.19.

⁷⁹ IDEM, ibidem. p.24.

continuada, que tenha por fim educar em primeiro lugar os nossos dirigentes. Sem a educação dos dirigentes nacionais nada se conseguirá”.⁸⁰

O planejamento urbano como uma questão de disciplina e ordem na cidade fica patente. Em outro artigo novamente José Estelita chamava a atenção e convocava o Estado Novo para instituir a ordem urbana no país:

O Estado Novo precisa mudar essa situação. Antigamente, antes do golpe de 10 de novembro de 37, dominava a politicagem nas cidades, e onde a politicagem medrava e se desenvolvia não podia existir disciplina e respeito às leis. A indisciplina urbana era um reflexo da indisciplina geral da cidade.⁸¹

De acordo com Angel Rama, a concepção de uma cidade ideal que suprimisse uma determinada realidade física, impondo, de cima para baixo, à dinâmica social uma ordem racional e racionalizante, que primasse pela disciplina e pela ausência de questionamento ao poder político dominante, é uma característica das cidades latino-americanas desde a colonização desse continente. Segundo o autor, isso fez com que essas cidades nascessem de um “parto da inteligência”.⁸² E, para tanto, o planejamento contribuiu de maneira decisiva.

O plano foi desde sempre o melhor exemplo de modelo cultural operativo. Atrás de seu aparente registro neutro do real, insere o marco ideológico que valoriza e organiza essa realidade, autorizando todo tipo de operações intelectuais a partir de suas proporções, próprias de modelo reduzido.⁸³

Em 1939, a *Revista Municipal de Engenharia*⁸⁴ anunciava com entusiasmo os projetos cuja elaboração ficava encarregado o novo órgão da prefeitura:

Novamente a cidade espera grandes benefícios, com a nomeação para prefeito do Dr. Henrique Dodsworth, conhecedor que é das necessidades da cidade.

Auxiliado pelo Dr. Edson Passos, seu secretário Geral de Viação, pretende cuidar da cidade. Foi nomeada uma comissão do Plano da Cidade [...]⁸⁵

⁸⁰ *Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo: impressões do representante pernambucano*. Jornal do Brasil – 20 de janeiro de 1941.

⁸¹ Jornal do Brasil – 3 de janeiro de 1941.

⁸² Ver RAMA, Angel. *A Cidade das Letras*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

⁸³ IDEM, ibidem. p. 30.

⁸⁴ Em circulação desde 1932, a referida revista, cujos “artigos assinados não possuem necessariamente caráter oficial”, não tinha uma periodicidade regular e continha artigos variados, de autoria de técnicos vinculados diretamente à prefeitura e também de colaboradores, que iam desde questões puramente técnicas à discussões sobre a importância do planejamento urbano para o bem-estar do homem e da sociedade, passando por comparações com o que vinha sendo feito em outras cidades no exterior. Seu público, no entanto, parecia ser composto apenas de seus próprios pares, não indo além dessa fronteira.

Cuidar da cidade significava, nesse contexto, ser sensível às demandas por melhoramentos em seu meio físico. Retomar o projeto do *Plano da Cidade* era mostrar-se “conhecedor” de suas necessidades mais prementes. A prefeitura se apropriava das expectativas da cidade.

O diagnóstico da cidade feito pela *Comissão* tinha por base os problemas que já eram amplamente noticiados nos jornais e revistas e, portanto, já eram de conhecimento da sociedade carioca. O Rio de Janeiro, agora visto como um organismo, padecia de males da circulação, leia-se tráfego urbano, provocados em grande medida pelo seu crescimento acelerado.

A Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas tem desenvolvido sua atividade técnica e administrativa em todos os setores de suas múltiplas atribuições procurando realizar, dentro dos recursos financeiros de que dispõe, obras de caráter urgente e inadiável, tendo em vista principalmente o que diz respeito ao tráfego urbano e o crescimento rápido da cidade [...].⁸⁶

É de se notar também que as “obras de caráter urgente e inadiável”, por mais que tivessem em vista um alvo preestabelecido, atingiam vários outros aspectos da cidade. Aos olhos dos técnicos da prefeitura, os alvos não eram mais encarados de maneira fragmentada. Atingindo um problema urbano, atingiam-se todos direta ou indiretamente. Era como se a cidade fosse analisada de longe, em um nível macro e, por vezes, ideal. As partes não tinham sentido a não ser como constituintes do todo. As melhorias na *urbe*, entendida como o meio físico da cidade, implicavam também em melhorias no meio social e nos demais serviços públicos da prefeitura, como educação e saúde.

Pode-se dizer que a execução dos melhoramentos públicos criam os meios de manter os hospitais e escolas, dois ramos da atividade da Prefeitura – a Educação e a Saúde do povo – e de tão transcendente alcance social que é imprescindível começar por aqueles para mais depressa se atingir ao pleno desenvolvimento destes, como acertadamente o compreendeu a Alta Administração Municipal.⁸⁷

⁸⁵ Revista Municipal de Engenharia, Março de 1939. p.152.

⁸⁶ *Atividades e Realizações da Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas – Julho de 1937 a julho de 1939.* p.365.

⁸⁷ IDEM. p. 365.

Questões de caráter histórico também constituíam aspectos importantes na análise dos urbanistas cariocas. Ao contrário do período Passos, não havia aqui menção ao intuito de apagar da cidade seu passado colonial, embora também não houvesse nada que demonstrasse o desejo de preservá-lo, mas tinha-se plena consciência da historicidade das dificuldades pelas quais passavam o Rio de Janeiro naquele momento. Em artigo, o engenheiro Jeronimo Cavalcanti, professor de Urbanismo da Universidade do Distrito Federal, analisava:

Herdamos uma cidade de gênese inteiramente alheia à realidade presente, isto é, uma cidade que se formou através de razões históricas, de necessidades estratégicas frente à ameaça do autóctone, e que, súbito teve de adaptar-se aos novos tempos – ao automóvel e ao arranha-céu – dois grandes fatores congestivos do tráfego.⁸⁸

Se a cidade precisava se adaptar aos novos tempos, conjunto era a palavra-chave. A prefeitura, através de seus órgãos competentes e seus técnicos, chamava para si a responsabilidade de intervir nessa situação.

Penso que só um plano de conjunto – e só um plano de conjunto – em correspondência com as correntes periferia-centro e vice-versa se poderá descongestionar o tráfego, porque não há pedestre por mais educado que seja, mesmo os dotados de paciência de Jó [sic], que possa esperar minutos e minutos, que a onda motorizada [sic] lhe dê passagem, se esta onda não pode movimentar-se, em virtude de interrupções à distância, que se refletem em toda a corrente, precisamente pela falta de coordenação entre as várias seções de escoamento – consequência inevitável da falta de um plano de conjunto.⁸⁹

Naturalmente, críticas também surgiram. Para alguns engenheiros, muitos projetos careciam de bom senso, por isso, era preciso cautela. Planos mirabolantes e fórmulas extravagantes poderiam fazer com que a situação da cidade piorasse ainda mais.

Em outro artigo, publicado em 18 de janeiro de 1941, o engenheiro e professor da Universidade do Distrito Federal, Jerônimo Cavalcanti, fazia ressalvas:

No Brasil, em matéria de cidades, tem havido muita fantasia e grande divagação, tal a de fazer urbanismo pirotécnico, urbanismo sumptuário e irrealizável, fogo de vista espetacular que de certo deslumbra e encanta, mas no final deixa apenas a fumaça

⁸⁸ *Idéias Gerais sobre um Plano de Descongestionamento do tráfego no Rio*. Revista Municipal de Engenharia. Julho de 1939. pp. 444-445.

⁸⁹ IDEM. p.452.

informe e o tênue papel queimado a que se reduz. Nada de planos apressados feitos sob estímulo de uma vaidade, porque urbanismo mal feito só serve para desmerecer uma sciencia e arte, que no Brasil precisa, antes de mais nada, de crédito, uma vez que nos bate à porta e, insistentemente, pede-nos licença para entrar.⁹⁰

Robert Pechman faz paralelo entre o detetive e o urbanista que aqui nos é caro. Segundo o autor, ambos os personagens têm a cidade como local de atuação e trabalham no sentido de desvendar seus mistérios e restabelecer a ordem urbana. Contudo, enquanto o detetive aceita a cidade como ela se apresenta aos seus olhos, isto é, a cidade real, com seus encantos e mistérios a serem desvendados, o urbanista impõe à cidade real uma cidade ideal que é fruto de seu próprio discurso. O urbanista não admite que uma cidade tenha percalços, mistérios, acaso, desordem.⁹¹

Os engenheiros que atuaram no período da administração Dodsworth também queriam eliminar não o passado, o presente ou futuro do Rio de Janeiro, mas sua historicidade. A idéia de eliminar a temporalidade da cidade é intrínseca ao discurso urbanístico da época e estaria presente no planejamento de qualquer cidade. Todavia, na capital essa pretensão ganhava proporções monumentais, sobretudo porque se interligava com um projeto político que suspendia o tempo diacrônico: “os projetos de hoje estão apenas ampliados na escala correspondente a esta época de progresso vertiginoso e dinamismo nunca sonhados no passado, nem mesmo pelos de maior visão do futuro”.⁹²

3.4.

Um título para o texto das obras.

Os projetos eram muitos. A cidade exigia melhoras e aguardava ansiosa pelo início dos trabalhos. A prefeitura dispunha de apoio do governo federal, recursos técnicos e financeiros, profissionais capacitados e dispostos a consolidar suas posições de especialistas da cidade e a fazer o do Rio de Janeiro, finalmente, uma metrópole moderna, reafirmando seu papel de vitrine da nação e, como não havia “grita”, as obras logo começaram.

⁹⁰ Jornal do Brasil – 18 de janeiro de 1941.

⁹¹ Ver PECHMAN, Robert Moses. *Cidades Estreitamente Vigiyadas: o detetive e o urbanista*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2002.

Apesar das muito diferentes circunstâncias históricas, de acordo com Vera Resende, “reproduz-se, na época do Estado Novo, uma fase de obras comparável à do início do século, como resultado da centralização do poder de decisão e de investimento”.⁹³ Mais do que isso, o prefeito Henrique Dodsworth desejava, na verdade, completar uma obra que teria se iniciado com Pereira Passos. Os engenheiros da prefeitura estavam convictos de que transformariam a feição da cidade, dando-lhe forma e sentido definitivos. A busca pela monumentalidade e o anseio por glória davam o tom do discurso.

Do Sr. Henrique Dodsworth, que está, com patriotismo e inteligência, realizando, é lícito esperar muito, para que, daqui a quatro anos, executado o programa, parodiando os conterrâneos de Ciro, exclamar:

- Passos renovou a cidade; Frontin e Prado Junior a melhoraram. Henrique Dodsworth completou-lhe a obra. Glória a Henrique Dodsworth!⁹⁴

Os primeiros projetos foram apresentados ao público em geral, por meio de plantas, perspectivas e maquetes, na *XI Feira Internacional de Amostras da Cidade do Rio de Janeiro*⁹⁵, em 1938. Sua aprovação dependia apenas de uma resposta positiva dos governos municipal e federal. O destaque era dado, no Centro da cidade, à urbanização da *Avenida do Mangue*, e de seu prolongamento até o mar, que daria origem à *Avenida Presidente Vargas*, e da *Esplanada do Castelo*, ao desmonte do *Morro de Santo Antônio* (que não foi realizado) e à construção da *Avenida-Parque* no bairro do Flamengo.

No entanto, algumas obras já vinham sendo realizadas desde o início da administração Dodsworth em 1937.

Assim, de começo, nos primeiros meses da nova administração, surgiram obras de vulto que empolgaram a população, já afeita à calmaria dominante. Foi com estrondo, na verdadeira acepção da palavra que se iniciou o segundo período revolucionário do

⁹² *A Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas na XIª Feira Internacional de Amostras da Cidade do Rio de Janeiro*. Revista Municipal de Engenharia. Novembro de 1938. PP.27-28.

⁹³ RESENDE, Vera F. *Planos e regulação urbanística: a dimensão narrativa das intervenções na cidade do Rio de Janeiro*. In: *Cidade: História e desafios*/ Lúcia Lippi Oliveira, organizadora. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 2002. p.63.

⁹⁴ Rio Ilustrado – Junho/1941.

⁹⁵ *A Feira de Amostras* foi criada em 1927 pelo então prefeito Prado Junior e funcionava como “ponto de concentração da propaganda dos nossos variados produtos de toda espécie, contribuindo, praticamente, para estreitar mais as relações dos Estados entre si, e auxiliando ainda a ampliação destas relações com o estrangeiro”. In: REIS, José de Oliveira. *O Rio de Janeiro e seus prefeitos*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade, 1977. p.94.

Rio. [...] foi com estrondos de dinamite que se demoliram os dois prédios: o Cassino e o Teatro do Passeio Público [...]. Com a demolição se liberou o Jardim do Passeio Público dos dois edifícios que o separavam da Avenida Beira-Mar, e se deu lugar à Rua Mestre Valentin, onde se desviou a linha de bonde da Rua do Passeio. Alargou-se com a nova pista a Rua Luís de Vasconcelos, que passou a ser avenida à custa do jardim privativo do Palácio Monroe, do qual se retiraram as grades. Com isso, ganhou a cidade mais uma avenida e um jardim público.⁹⁶

À região central estava reservada a parte mais substancial dos projetos, principalmente com a abertura da *Avenida Presidente Vargas*, iniciada em 1941 e concluída em 1944.

A nova avenida impressionaria antes de qualquer coisa por sua monumentalidade: “a extensão do trecho efetivamente aberto da Avenida entre a Rua Santana e Avenida Perimetral, é de 2.040 metros e o comprimento total até a Praça da Bandeira, com a incorporação das Avenidas do Mangue e Lauro Muller, de 3.897 metros”.⁹⁷ Mais do que isso, impressionava também por seu eixo longitudinal, uma vez que a outra principal avenida, a Central, estava disposta em eixo latitudinal, a exemplo da antiga Rua da Direita: “a Avenida Presidente Vargas constitui, no conjunto do Plano Diretor, o mais importante eixo longitudinal da cidade”.⁹⁸ De toda forma, a Vargas abriria passagem desde o antigo Cais dos Mineiros – atual Arsenal de Guerra da Marinha – até a Praça da Bandeira em linha reta com intuito, agora, de ligar a Zona Norte da cidade ao Centro.

José de Oliveira Reis conta como teria sido tomada a decisão de se colocar em prática as obras de abertura da Vargas:

“Mas vale a pena registrar um detalhe importante: Henrique Dodsworth não tinha muita convicção da execução da avenida porque o vulto da obra era realmente muito grande. Mas o presidente da República se interessou pela obra a partir de uma visita à Feira de Amostras, onde havia um estande da Secretaria de Viação e Obras com todo o projeto da Avenida Presidente Vargas, inclusive uma perspectiva muito bonita feita pelo arquiteto Nelson Muniz Naves, como o nome da avenida. O presidente olhou para a perspectiva, virou-se para o prefeito e disse: ‘Dr. Henrique, vamos fazer essa avenida’.”⁹⁹

⁹⁶ REIS, José de Oliveira. Op. Cit. p.110.

⁹⁷ Revista Municipal de Engenharia. Jul/out. de 1944. p. 105.

⁹⁸ IDEM. p.100.

⁹⁹ FREIRE, Américo e OLIVEIRA, Lúcia Lippi. (org). *Novas Memórias do Urbanismo Carioca*. Rio de Janeiro: FGV, 2008. p. 24.

Ainda que o ocorrido em questão possa ter acontecido de maneira um tanto mais complexa do que sua narrativa, o “detalhe” que ele nos revela é bastante significativo para mostrar o quanto a figura do presidente intervinha diretamente nas decisões de caráter apenas aparentemente urbanísticas. Nesse sentido, reafirmava-se o papel do Rio de Janeiro de cidade-capital, o que se refletia em uma preocupação recorrente de impor a cidade uma ordem local que se projetasse e confundisse com a ordem nacional.

A abertura da nova avenida implicou, naturalmente, a desapropriação e demolição de praças, igrejas e de diversas casas em uma região bastante habitada por pessoas das mais variadas classes sociais, forçadas a migrar para outras regiões. Boa parte da população mais abastada que ali vivia passou a ocupar os mais modernos arranha-céus de Copacabana e arredores, enquanto a população mais pobre fora novamente a mais afetada, de maneira que a década de quarenta assistiu ao período de maior proliferação de favelas no Rio de Janeiro.¹⁰⁰

Novamente, José de Oliveira Reis explica como era o trâmite entre desapropriação, indenização e realização das obras dessa e de outras avenidas.

Nós fizemos a desapropriação do eixo central, do casario que corresponde exatamente às pistas de rolamento e à parte lateral, para não fica com aquela série de prédios com testada muito pequena. [...] Feita a desapropriação, constituímos então uma série de lotes, chamados lotes urbanizados. Para cada lote foi emitido um título, chamado de Obrigação Urbanística do Rio de Janeiro, com a caução do Banco do Brasil. O título tinha o valor do lote e não podia ser vendido separadamente. Formou-se então um grande volume, na ocasião era muito dinheiro, cerca de 500 e tantos mil contos de réis. Com esse dinheiro a prefeitura pôde pagar uma parte da desapropriação e executar as obras de viação [...]. O Banco do Brasil ficou com esses títulos caucionados, de modo que qualquer lote só era vendido por seu intermédio. O banco se ressarcia do empréstimo, e o lucro que obtivesse no leilão do lote era revertido então ao tesouro da Prefeitura.

Às demolições seguiu-se a especulação imobiliária, tornando muito cara a vida no Centro e arredores, até mesmo para uma população de rendimentos medianos, que se transferiu para alguns bairros da Zona Norte.

Também o contexto internacional emergia como um elemento importante nesse processo. A Segunda Guerra Mundial (1939-1945) facilitou econômica e

¹⁰⁰Ver ABREU, Maurício de Almeida. Op. Cit.

financeiramente os planos de Vargas. De acordo com Evelyn Furquim Werneck Lima,

O mundo estava à beira de uma guerra mundial e os capitais nacionais iriam dispor de excedentes. Vargas sabia que, de certa forma, o investimento em terras urbanas poderia representar uma alternativa de aplicação de recursos. O solo urbano passou a ser visto como mercadoria que, nas áreas mais centrais da cidade, seria disputada, principalmente pelas sedes do poder econômico e pelas novas instituições expressivas do poder público, que utilizariam a terra para divulgar uma imagem de prestígio [...] O Estado estava interessado em atrair capital disponível para estas novas áreas de expansão da cidade, que lhe permitiriam majorar a arrecadação de impostos e simultaneamente simboliza sua grandiosidade.¹⁰¹

Portanto, a nova e caríssima mercadoria chamada solo urbano implicou, na prática, em certo esvaziamento habitacional por onde a Vargas abria passagem e nas regiões localizadas em seu entorno. E isso contrastava com o espetacular crescimento demográfico vivido pela cidade no mesmo período. Já na década de 1950, em relação a 1900, a população da cidade havia quadruplicado, passando de 811.443 para 3.307.163 pessoas:

...houve um acréscimo de população estrangeira fugindo de duas guerras e de perseguições políticas e religiosas da Europa, assim como da população operária, vinda do centro e do norte do País, atraída por melhores salários à procura de mão-de-obra. Por motivo da carência de áreas residenciais de preço acessível na proximidade dos locais de trabalho, e do custo crescente do transporte urbano, multiplicaram-se as favelas em quase todos os morros e baixadas alagadiças, criando novos e terríveis problemas à comunidade.¹⁰²

A urbanização da Esplanada do Castelo era outra obra que seria executada pela prefeitura que tinha um claro viés nacional. O Morro do Castelo havia sido arrasado pelo prefeito Carlos Sampaio (1920-1922), por ocasião da comemoração do centenário da Independência. Símbolo de um passado colonial que se desejava apagar, a destruição do Morro representava mais um passo na dura tentativa alçar o país à modernidade através do embelezamento de sua capital.¹⁰³

No entanto, o espaço deixado pela ausência do Morro ainda não havia sido devidamente urbanizado e a idéia era “estabelecer nessa região o Centro Administrativo da República, formando uma praça monumental, com edifícios

¹⁰¹ LIMA, Evelyn Furquim Werneck. *Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte, 1990. p. 29.

¹⁰² “As Grandes Reformas”. *Jornal do Brasil* – 7 de abril de 1965. p. 53.

¹⁰³ Ver KESSEL. Op. Cit.

projetados em blocos, com áreas abetas, sendo reservados espaços para o estacionamento e previstos jardins separando os blocos entre si”.¹⁰⁴ O que, segundo José de Oliveira Reis, “deu vida nova a toda a área do Castelo, que até 1938 permanecia praticamente deserta. Nos anos seguintes, aumentavam o número e o volume das construções, e com isso o valor dos terrenos”.¹⁰⁵

Com efeito, várias outras obras, em toda a cidade, foram colocadas em prática, como o início da construção da *Avenida Brasil*, assim como outras ficaram apenas no papel, por exemplo, o desmonte do Morro de Santo Antônio.¹⁰⁶

No entanto, levando em consideração o argumento desses engenheiros, uma outra direção se nos impõe automaticamente através da seguinte questão: uma vez que se percebe claramente a arbitrariedade na elaboração dos planejamentos, somada à concentração de decisões a partir de um Estado ditatorial que tinha a “ordem” urbana como questão, em que medida poderíamos afirmar que a *Comissão do Plano da Cidade* agia de acordo com os preceitos do urbanismo? Em outras palavras, até que ponto o novo discurso sobre a cidade, dito urbanístico, da maneira como ele fora apreendido por esses engenheiros, se diferenciava das intervenções urbanas feitas sob a administração de Pereira Passos?

Se os técnicos da prefeitura se utilizavam do urbanismo e, por conseguinte, tentavam marcar sua diferença, especificidade e avanço em relação ao que havia sido proposto para na urbe do Rio de Janeiro até então, na prática as reformas empreendidas durante o período analisado por nós, a despeito de sua pretensão e comprometimento científico, parecem ter tido um efeito muito semelhante ao do início do século: a (re)afirmação da intervenção federal na cidade do Rio de Janeiro encarnada em seu próprio espaço físico. Em suma, as reformas empreendidas por Dodsworth faziam parte de uma intervenção maior, de ordem política, que se relacionava a uma postura do governo federal de “sufocar” a autonomia política local, o que seria justificado junto à população através das benesses que a cidade receberia. Nesse sentido, a *Avenida Presidente Vargas*, que

¹⁰⁴ A *Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas na XI Feira Internacional de Amostras da Cidade do Rio de Janeiro*. Revista Municipal de Engenharia. p. 28.

¹⁰⁵ REIS, José de Oliveira. Op. Cit.. p.111.

¹⁰⁶ IDEM, *ibidem*.

já nasceu com esse nome, em pleno “coração da *urbe*”, poderia muito bem ser o título do texto que se pretendeu escrever na cidade.