

## DA SEDUÇÃO À OFICIALIZAÇÃO

### O Urbanismo Modernista na Cidade do Rio de Janeiro\*

Neste artigo, discutimos o processo de irradiação e consolidação dos princípios do urbanismo modernista na cidade do Rio de Janeiro. A partir da década de 30, circulam pelos principais periódicos técnicos os ideais do urbanismo modernista, sob a forma de textos teóricos ou propostas, em grande parte como resultado das visitas de Le Corbusier à cidade em 1929 e 1936. Os ideais modernistas aproximam arquitetos, expressam-se em projetos e ganham os quadros da Prefeitura do Distrito Federal. O processo de concretização desses ideais na cidade, contudo, não ocorre em curto prazo, evidenciando dificuldades da passagem da escala da arquitetura para a escala do urbanismo.

#### Um quadro de transferências internacionais

No final da década de 20, em 1929, enquanto D. Alfred Agache concluía o seu Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento para o Rio de Janeiro, Le Corbusier visitava a cidade pela primeira vez, a caminho de São Paulo. Sem interesse algum na realização do plano, Corbusier registra suas impressões sobre a cidade<sup>1</sup> e produz o famoso croqui do edifício viaduto em forma de fita. Nesse momento, iniciava-se uma mudança de direção no pensamento urbanístico, expressa mais claramente após alguns anos: o enfraquecimento gradual do urbanismo de melhoramentos, com as edificações projetadas dentro de critérios acadêmicos, e o fortalecimento e irradiação dos princípios do urbanismo modernista, ancorado na arquitetura também modernista.

A realização do Plano Agache representava o ponto alto de um processo, que, contudo, não se consolidou. Interrompeu-se com a Revolução de 30, mas acabou por produzir um cenário favorável à circulação de propostas sobre a cidade. Apesar de, anos mais tarde (1937), o prefeito Henrique Dodsworth acenar com seu plano de obras viárias e realizar um conjunto expressivo de intervenções voltadas para melhoramentos da cidade, os ideais do urbanismo modernista já haviam, então, atingido um número expressivo de profissionais, em especial arquitetos, como veremos.

O plano Agache não é implantado, mas cumpre a função de orientar a discussão para os problemas da cidade e suas possíveis soluções, mesmo aquelas não previstas por Agache, fato reconhecido pelo Prefeito H. Dodsworth (1943), ainda que decida por não aplicá-lo.<sup>2</sup> A partir dele, a discussão se qualifica e buscam-se exemplos do exterior. A produção sobre urbanismo no Rio de Janeiro, à época, tem como principais veículos de divulgação dois periódicos técnicos: a *Revista do Clube de Engenharia* e a *Revista Municipal de Engenharia*<sup>3</sup>. Os países da Europa, em especi-

al a França, da América do Sul, o Chile e a Argentina, e os Estados Unidos despertam o interesse dos estudiosos locais.<sup>4</sup>

A tensão que antecede a Segunda Guerra Mundial, na década de 30, se expressa nos artigos técnicos publicados. É preciso dizer que os países utilizados como exemplos variam em intensidade, segundo o desenrolar do conflito. Com o transcorrer da guerra, intensificam-se exemplos dos EUA, enquanto desaparecem os modelos de cidades alemãs.<sup>5</sup> No início da década de 40, quando se aproxima a definição do governo brasileiro de apoio aos países aliados, a Alemanha deixa de representar um modelo a ser divulgado.

Antes, durante e imediatamente após<sup>6</sup> o período da guerra, o urbanismo é obrigado a apresentar respostas quanto à proteção ou à reconstrução das cidades na Europa, preocupação que é reproduzida pelos urbanistas locais. É nesse ambiente, propício à circulação de modelos de outros países, que circulam também os ideais modernistas.

O Plano Voisin (1925) de Le Corbusier, para a cidade de Paris, é apresentado por J. Estelita (1934)<sup>7</sup> como estratégico, em caso de guerra, como exemplo de descongestionamento do centro e alargamento dos espaços vazios. Na produção urbanística do período, é inaugurada a menção ao urbanismo modernista, vinculando-o à defesa de cidades em caso de bombardeios. Anos mais tarde, Andrade e Silva (1942)<sup>8</sup> cita a cidade de Paris pela dificuldade de proteção contra ataques aéreos, em face da concentração de edificações, e propõe o aproveitamento da área vizinha à Av. Presidente Vargas, por edificações verticalizadas, espaços livres e pilotis dentro do repertório modernista.

## **A adesão aos princípios modernistas**

“Na época nós todos estávamos convencidos que essa nova arquitetura que estávamos fazendo, essa nova abordagem, era uma coisa ligada à renovação social. Parecia que o mundo, a sociedade nova, a arquitetura nova eram coisas gêmeas, uma coisa vinculada à outra”. Esse sentimento expresso por Lucio Costa (1987)<sup>9</sup>, que coloca a arquitetura como elemento essencial da transformação social, parece ser compartilhado pela geração de arquitetos que, a partir do final da década de 20 e no decorrer das décadas de 30 e 40, se torna adepta e defensora dos princípios do modernismo no Rio de Janeiro.

Neste ponto, já não podemos deixar de registrar o desagrado de Lucio Costa com a denominação urbanismo modernista, que aqui utilizamos: “*Moderno é o certo. Modernista tem um ar pernóstico e um sentido suspeito. Parece que está se opondo ao que se fazia antes, a tradição, para fazer uma coisa obcecadamente moder-*

na. *Eu não via diferença. A verdadeira arquitetura moderna não promove a ruptura com o passado, só a falsa.*”<sup>10</sup> Consideramos, entretanto, que, em função da distância que nos separa dos acontecimentos que estamos analisando, esse aspecto apontado por Costa se encontra atenuado.

Os ideais propagados pelos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna, os CIAMs, que se realizam após 1928, trazem a possibilidade de solução dos problemas da cidade para uma nova sociedade – para todos os indivíduos das cidades modernas – e uma nova etapa da civilização, em que as decisões sejam tomadas de maneira mais racional.<sup>11</sup> A busca da racionalidade não poderia mais ser evitada, já que se tornava necessária para impor ordem às cidades existentes, uma das exigências do CIAM.

O discurso modernista pauta-se, ainda, pela recorrência de determinados temas. No nível simbólico, uma sociedade mais justa, em que os benefícios sejam distribuídos de forma igualitária, embora dentro dos limites impostos pelo capitalismo.<sup>12</sup> No nível espacial, uma cidade estruturada de forma diversa das tradicionais: a ausência de lotes ou quadras, a separação entre pedestres e veículos, onde a verticalização é utilizada como estratégia para a concentração de áreas edificadas, com a criação de áreas vazias. Mais ainda: um urbanismo que se apóia sobre a arquitetura realizada dentro de princípios também racionais. Esses fatores vão ganhando a adesão dos profissionais, principalmente dos arquitetos.

O modelo é a cidade centralizada, a metrópole, em oposição à cidade com os seus subúrbios. Le Corbusier (1937)<sup>13</sup>, em artigo publicado no Rio de Janeiro, “O Problema das Favelas Parisienses”, é crítico severo dos esquemas de descentralização: “Nós, os urbanistas modernos, pensamos que se deve dar um fim a este desastre que são os arrabaldes e as cidades de extensões ilimitadas com seus gastos desenfreados”. E reafirma o plano para Paris: “... a superfície de Paris intramuros comporta oito milhões de habitantes, instalados em uma cidade admirável, uma cidade de parques. Porém nos contentaríamos com três milhões”.

Denuncia, ainda, as condições das habitações em seu país, propondo a demolição dos quarteirões insalubres, e divulga os princípios do IV CIAM (1933), que tem a habitação como ponto central. A arquitetura é o recurso para uma possível reforma social. Dentro dessa linha, a *Revista de Arquitetura* (1938)<sup>14</sup> transcreve um projeto para Nova York, de autoria de Norman Bel Geddes, em que torres, acessadas por vias elevadas, separadas por largos espaços, acomodam uma população três a cinco vezes maior que a existente.

A transferência dos princípios modernistas se deve, em grande parte, às visitas de Le Corbusier ao Rio de Janeiro, o qual se torna o principal veículo de tradução dos

ideais do CIAM junto aos urbanistas locais<sup>15</sup>, fato que explica a pequena influência de outras correntes ou outros arquitetos.

Na primeira visita, que ocorre em 1929, curiosamente, nem todos os arquitetos brasileiros são tocados pelos ideais modernistas. Nessa ocasião, em que vai “a caminho do Prata”, nas palavras de Lucio Costa<sup>16</sup>, às cidades de Buenos Aires, Montevideu e São Paulo, realiza uma palestra no Rio de Janeiro. Lucio Costa (1987) é um deles: “Eu era inteiramente alienado nessa época, mas fiz questão de ir lá; Cheguei um pouco atrasado, e a sala estava toda tomada... Fiquei um pouco e depois desisti e fui embora, inteiramente despreocupado, alheio à premente realidade”<sup>17</sup>. Seu interesse pelo modernismo se dá pouco depois, após o seu período como diretor da Escola de Belas Artes, nos anos de “chômage”, de 1932 a 1935, através de livros, alguns por indicação de Carlos Leão.

No ano de 1936, entretanto, Le Corbusier vem ao Rio de Janeiro por quatro semanas, em viagem motivada por solicitação de arquitetos brasileiros, em especial Lucio Costa<sup>18</sup>, e do Ministro Capanema, com vistas a uma consulta sobre o projeto do Ministério da Educação e Saúde e sobre a Cidade Universitária. As cinco conferências que então realiza se caracterizam por suas idéias inovadoras e por sua capacidade de exposição.

Nessa ocasião, é difícil ficar imune ao encanto de suas idéias, que anunciam uma nova era, que alia princípios arquitetônicos a decisões tomadas racionalmente. Uma racionalidade que se manifestaria para além da arquitetura ou da cidade, como décadas mais tarde justificaria Lucio Costa (1962)<sup>19</sup>: “...O Novo Mundo não está mais à esquerda ou à direita, mas acima de nós; precisamos elevar o espírito para alcançá-lo, pois não é mais questão de espaço, mas de tempo, de evolução e de maturidade. O Novo Mundo agora é a Nova Era, e cabe a inteligência retomar o comando.”

Convém recordar, também, como Lucio Costa justifica o seu interesse pelo urbanismo e a importância de Le Corbusier no processo de adesão aos novos valores: “O Corbusier tratava o urbanismo como coisa fundamental, e a arquitetura como coisa complementar. Foi com ele que me apaixonei por urbanismo. Não dá para separar arquitetura do urbanismo.”<sup>20</sup>

Mas, a que urbanismo pretende Le Corbusier dar continuidade? Em 1936, em artigo publicado em periódico local, exalta as obras do prefeito Pereira Passos e sua visão grandiosa:

Entretanto, caso se queira, a mesma grandeza de visão poderia reinar de novo. E, desta vez pelo esforço sincronizado entre a arquitetura e o urbanismo, os trabalhos de Passos poderiam ser continuados, dentro dos seus espíritos e

suas linhas com as técnicas modernas e com um sentimento cívico de responsabilidade bastante elevadas para que o Rio de Janeiro traga ao mundo a demonstração brilhante que os Tempos Modernos, em se preparando, estão prontos para criar esplendores desconhecidos e para propiciar as glórias de uma nova civilização.<sup>21</sup>

Coloca-se, portanto, como continuador de um urbanismo desenvolvido no século XX, com raízes em Haussmann no século XIX, num discurso renovador que anuncia uma nova era, dessa vez para a cidade do Rio de Janeiro.

Mas esse urbanismo deve também dar as costas ao passado e voltar-se para o futuro. Le Corbusier propõe a negação das idéias e propostas de Agache<sup>22</sup>, por entender que representam aquilo com o que se deveria romper. Em 1936, assume uma posição diversa da adotada por ocasião da visita de 1929<sup>23</sup>, quando não se opõe claramente a Agache, que se encontrava em vias de concluir o seu plano.

Os princípios de Le Corbusier marcam os assistentes das palestras e, a partir daí, os urbanistas manifestam apoio aos princípios dos CIAM, como a necessidade de se impor ordem às cidades e de criação de áreas vazias e espaços verdes. Adalberto Szilard (1936)<sup>24</sup>, dois meses mais tarde, já os utiliza e propõe soluções, que parecem constituir a primeira expressão da adesão aos novos valores. Seu croquis para a futura Av. Presidente Vargas sugere, sem compromisso com dimensões, a separação de pedestres e veículos, com vias no nível térreo das edificações, pedestres e lojas no primeiro nível. (Fig. 1)

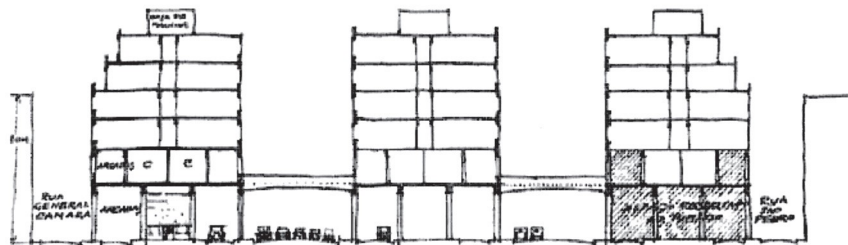


Figura 1

O Rio de Janeiro é objeto de uma série de formulações concretas de inspiração modernista, produzidas pelos urbanistas locais. Na XIª Feira Internacional de Amostras da Cidade do Rio de Janeiro, em 1938<sup>25</sup>, realizada no aterro do Calabouço, a Prefeitura apresenta os seus projetos de urbanização elaborados pela Comissão do Plano da Cidade<sup>26</sup>, na administração de H. Dodsworth, para a Avenida Presidente Vargas, a área do desmonte do Morro de Santo Antônio, do aterro no bairro da Glória e Flamengo e a Esplanada do Castelo. Embora a maioria das propostas se relacione com o sistema viário, as maquetes demonstram o aproveitamento dos terrenos por uma tipologia arquitetônica em série, onde já se encontram presentes

edificações em “redent”, pilotis, com a abertura de áreas livres. (Fig. 2 e 3) A arquitetura modernista em série, produzida a partir da replicação exaustiva de uma mesma edificação, antecipa-se ao urbanismo modernista.

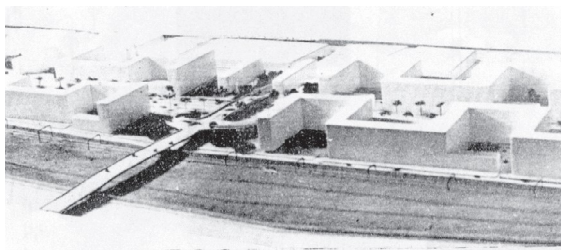


Figura 2



Figura 3

Por outro lado, os novos princípios fazem com que sejam questionados os critérios de ocupação de quadras propostos por Agache. Affonso Eduardo Reidy (1938)<sup>27</sup> discorda das propostas para a Esplanada do Castelo, quadras com áreas internas, segundo ele, um resíduo da rua corredor, com deficiências de ventilação e iluminação. Propõe o aproveitamento (Fig. 4) das quadras ainda vazias, com a criação de espaços livres, a separação dos tráfegos rápido e local, com auto-estradas elevadas.

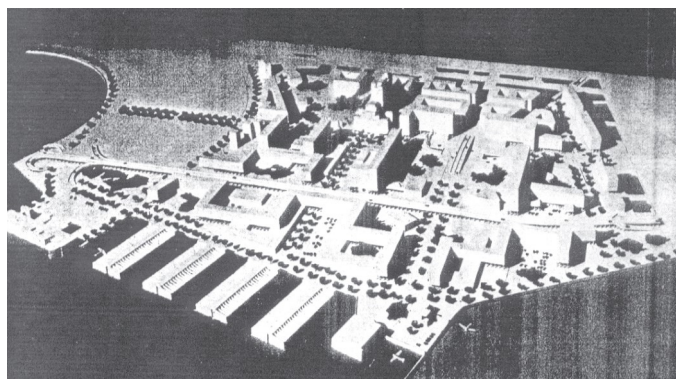


Figura 4

Nesse mesmo ano, são revogados pela Comissão do Plano da Cidade os projetos de alinhamento para a Esplanada do Castelo, feitos de acordo com as diretrizes do plano Agache e que vinham sendo aprovados desde 1928. São, então, substituídos pelo PA nº 3085/38, que contempla as quadras abertas, dentro dos novos princípios. Nesse momento, o ideário modernista já havia chegado aos quadros da Prefeitura.

Paulo de Camargo Almeida (1939)<sup>28</sup>, ao estudar o centro da cidade, afirma orientar-se pelo Plano Agache quanto à destinação da maior parte dos espaços, mas o

aproveitamento dos terrenos retrata as composições modernistas das maquetes de 1938. Andrade e Silva e Rosário Fusco (1942)<sup>29</sup> defendem, anos mais tarde, a redivisão de quadras existentes na área central, para o seu aproveitamento com edificações verticalizadas, com vistas ao aumento das áreas livres. E mostram graficamente as vantagens das quadras modernistas diante de outros tipos de ocupação. (Fig. 5)

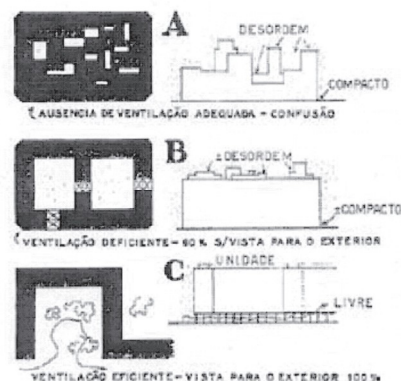


Figura 5

É preciso dizer que determinadas propostas dirigem-se para uma cidade ideal e não para uma cidade existente. A. Szilard (1943)<sup>30</sup>, em artigo denominado “Cidades do Amanhã”, reafirma os princípios do Plano Voisin (1925) para Paris, defendendo-o de críticas, posição que em 1950 irá reavaliar. Propõe uma cidade com vias exclusivas para veículos, a urbanização do subsolo para transporte ferroviário, edificações sobre pilotis e verticalização com criação de áreas livres.

J. O. Saboya Ribeiro (1943)<sup>31</sup>, em artigo denominado “Os Núcleos Residenciais do Futuro”, propõe um projeto habitacional para o bairro da Gávea, dentro dos novos princípios, embora, segundo ele, esses critérios não possam ser aplicados às cidades “obsoletas”, mas àquelas que fazem parte de um novo “surgimento urbano”, o que parece demonstrar a dificuldade encontrada pelos urbanistas locais em aplicá-los em escalas maiores nas cidades existentes. Em outro texto (1945),<sup>32</sup>, defende o aproveitamento da Esplanada do Morro de Santo Antônio sem divisão em quadras e lotes, pela definição de massas arquitetônicas. Nesse momento, Saboya Ribeiro já é autor de projeto (PA nº 3612/41) para o local, em que a aplicação dos ideais modernistas ainda está centrada na repetição de blocos construídos dentro dos novos princípios, ao contrário de outros projetos posteriores.

Percebe-se que, ao final da década de 30 e início da de 40, os princípios do urbanismo modernista – separação de vias para veículos e pedestres, concentração em torres e ausência de divisão em lotes – não são ainda amplamente aplicados, mesmo em projetos, ao contrário dos princípios arquitetônicos. Presentes estão sempre os pilotis e os blocos de diferentes alturas. A busca dos elementos centrais da “Ville Radieuse” (1934) de Le Corbusier, sol, ar, vegetação, já se torna determinante nas propostas teóricas e nos projetos.

Por outro lado, apesar da crescente adesão aos novos valores na década de 40, observa-se também a tentativa de se estabelecer uma síntese ou acordo entre

diferentes propostas. A. Szilard (1944)<sup>33</sup> reitera os princípios do CIAM quanto à necessidade de se impor ordem às cidades existentes, mas, baseando-se nas propostas de Saarinen<sup>34</sup>, que advoga uma descentralização racional, adapta o modelo à cidade do Rio de Janeiro. Stephane Vannier (1945)<sup>35</sup>, por outro lado, reitera que o urbanismo deve contemplar as diversas funções – habitar, trabalhar, repouso e recreio – mas cita também Agache e a necessidade do urbanismo interdisciplinar.

A essa altura, na tentativa de preparar uma síntese sobre o urbanismo, A. Szilard, em livro editado em 1950<sup>36</sup>, traça o desenvolvimento da teoria do urbanismo moderno, contemplando os modelos recomendados pelos CIAM e outras propostas contemporâneas mais orgânicas, como aquelas desenvolvidas por Saarinen e, ainda, por Gaston Bardet, com seu método de topografia social, com informações sobre a cidade e os seus habitantes.<sup>37</sup>

Os conceitos presentes no Plano Voisin (1925) para Paris são aplicados por Szilard na área central, ao mesmo tempo em que menciona as idéias de Lewis Mumford, contrárias à centralização. Compara as propostas de Le Corbusier, concentração e alta densidade, e Frank Lloyd Wright, dispersão e baixa densidade, para concluir – o que entendemos como uma tomada de posição – que constituem propostas radicais, tornando-se necessário voltar para os urbanistas que propuseram melhoramentos nas cidades existentes: Patrick Geddes, Lewis Mumford e Werner Hegemann.<sup>38</sup>

Szilard distancia-se do urbanismo modernista e reproduz a tentativa dos estudiosos locais em compatibilizar a aplicação dos novos princípios com a realidade existente das cidades. Sua visão do urbanismo, além disso, considera os levantamentos que abrangem os diversos campos, afastando-se da rígida aplicação do modernismo e do seu artigo anterior “Cidades do Amanhã” (1943).

A propósito, cumpre-nos lembrar que, no período do pós-guerra, outros fatores passam também a ser valorizados pelos CIAMs<sup>39</sup>, e a cidade já é então entendida como uma categoria complexa, não mais abstrata e universal, e o seu habitante um ser político e social, o que acarreta a necessidade de estudos para a formulação de propostas.

## **Projetos e realizações do urbanismo modernista**

Nas décadas de 30, 40 e 50, alguns projetos urbanísticos incorporam parcial ou totalmente os princípios modernistas. Destacam-se, por seu porte, os projetos da Avenida Presidente Vargas, da Esplanada de Santo Antônio e da Cidade Universitária.



A implantação da Avenida Presidente Vargas coincide com a consolidação desses princípios na cidade, embora a intenção de prolongamento do antigo Caminho do Aterrado até o mar já datasse de meados do século XIX.<sup>40</sup> O projeto inicial prevê a Avenida do Mangue, um importante eixo de ligação leste-oeste da cidade, posteriormente Avenida Presidente Vargas, com o canal do meio em toda a sua extensão, detalhe que é modificado pelo Plano Agache.

Na administração H. Dodsworth, o projeto é reavaliado<sup>41</sup> e apresentado na XIª Feira Internacional de Amostras em 1938, como parte importante do conjunto de obras viárias propostas<sup>42</sup>, uma das radiais principais aprovadas pela Comissão do Plano da Cidade. Em 1937, reproduzem-se as condições favoráveis para a execução de obras no Distrito Federal, pela concentração de poder de decisão propiciada pela vigência do Estado Novo, com a atuação conjunta da Prefeitura e do Governo Federal, situação semelhante à presenciada com a Reforma Pereira Passos no início do século.

Trata-se do momento em que os novos ideais começam a ser absorvidos, restritos ainda ao campo da arquitetura. O projeto do conjunto de obras viárias, reunidas sob a denominação “Plano da Cidade”, de autoria de engenheiros urbanistas como José de Oliveira Reis, expressa os novos valores, ainda restritos à representação das edificações em desenhos ou maquetes. As representações contraditórias da mesma época (1938), para a mesma avenida, demonstram que os dois urbanismos – de melhoramentos e modernista – coexistem. Por vezes, o elemento novo é uma espécie de galeria, e não os pilotis. E as edificações ainda mantêm as áreas livres internas, típicas do plano Agache. (Fig.6) Em outras representações, as edificações com previsão de pilotis são dispostas em “redents” e criam espaços livres. (Fig.2)

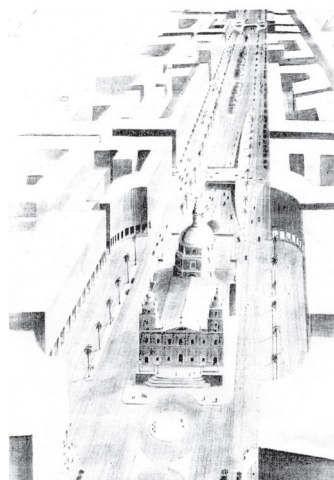


Figura 6

Embora intenção antiga, a decisão de sua execução na vigência do Estado Novo (1937) coincide com o crescimento das idéias modernistas em nossa cidade e com o projeto do Ministério da Educação e Saúde. Nesse momento, a solução para a Avenida Presidente Vargas parece ser a adoção do traçado viário já amadurecido como proposta de Agache em 1930, dando-lhe um caráter modernista na ocupação dos lotes resultantes.

A. Szilard, em 1936, propunha, de forma esquemática, o aproveitamento dos terrenos com separação de pedestres e veículos, mas não é essa a solução adotada.

O projeto de urbanização acaba por ficar limitado à arquitetura modernista, com abertura de áreas livres, pilotis e edificações de diferentes alturas em lotes individualizados. A Presidente Vargas é inaugurada em 1944 por Getúlio Vargas, como um marco do conjunto de realizações da administração da Prefeitura, apoiado pelo Governo Federal.

A ocupação final, como se pode ser observar no local, demonstra, porém, que a sua implantação acaba por não atender, em toda a sua extensão, aos novos princípios. Persistem em parte dela – trecho mais próximo à igreja da Candelária – as edificações coladas nas divisas, com galerias térreas para pedestres. Nesse trecho, a harmonia é dada pela uniformidade de alturas, que, aliada à largura da via, dá ao espaço uma característica monumental, nos moldes do plano Agache, características que faltam aos demais trechos.

Constante também do conjunto de obras da Comissão do Plano da Cidade em 1938, encontra-se o desmonte do Morro de Santo Antônio<sup>43</sup>, idéia que data da mesma época da proposta do desmonte do Morro do Castelo<sup>44</sup> – início do século XIX – ambos, então, justificados por razões sanitárias. Os primeiros projetos, entretanto, já no século XX, não prevêm a demolição, mas a extensão de vias e a urbanização. No final da década de 30, a idéia de desmonte e urbanização (Fig.7) já figura entre as intenções da Comissão do Plano da Cidade. P. de Camargo Almeida<sup>45</sup>, em 1939, apresenta um estudo detalhado sobre os desmontes e o aproveitamento da esplanada. Em 1941, um projeto de alinhamento é aprovado, contemplando a demolição e o conseqüente aterro da faixa litorânea entre o Aeroporto Santos Dumont e o Morro da Viúva, cuja impossibilidade de realização será lamentada por H. Dodsworth<sup>46</sup>, em 1943, face a seus altos custos no período da 2ª Guerra Mundial. Somente na década de 50, as obras de desmonte são iniciadas, motivadas pelo XXXVI Congresso Eucarístico Internacional, cuja realização tem como sítio a área resultante do aterro realizado com material retirado do morro.

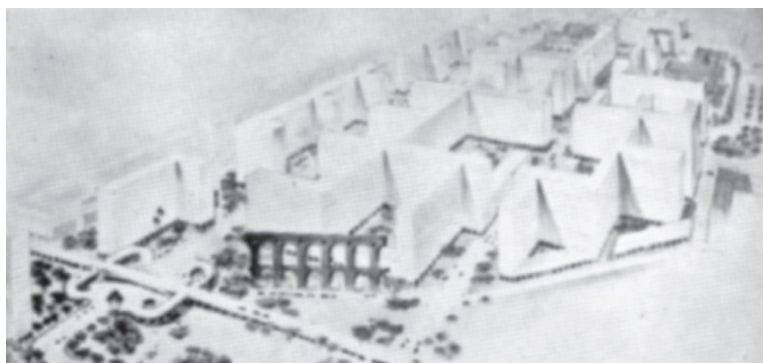


Figura 7

Desde o final da década de 30, o aproveitamento da esplanada do Morro de Santo Antônio é objeto de projetos<sup>47</sup> da Prefeitura, inclusive de Saboya Ribeiro, colaborador da Comissão do Plano da Cidade, com as mesmas características da arquitetura modernista em série, que se antecipa ao urbanismo modernista. E de outros posteriores do Departamento de Urbanismo (DUR), em que figuram urbanistas como José de Oliveira Reis e Affonso Eduardo Reidy, ambos diretores desse departamento em épocas diversas, e Hermínio de Andrade e Silva.

É, contudo, o projeto de Reidy e Andrade e Silva<sup>48</sup>, de 1948, que expressa, de forma ampla, os ideais modernistas (Fig. 8). Uma via arterial, a Avenida Norte Sul, em dois níveis, separa a circulação de veículos leves e pedestres da de pesados, propostas justificadas pela transcrição de trechos da Carta de Atenas. A densidade, também baseada na Carta de Atenas, é de 1000 habitantes por hectare<sup>49</sup> – a mesma advogada por Le Corbusier para a cidade de Paris em 1937. Presentes estão os princípios modernistas, em especial o atendimento das funções – habitar, trabalhar, circular e recrear-se –, a concentração com a criação de áreas livres, o sol, o ar e a vegetação.

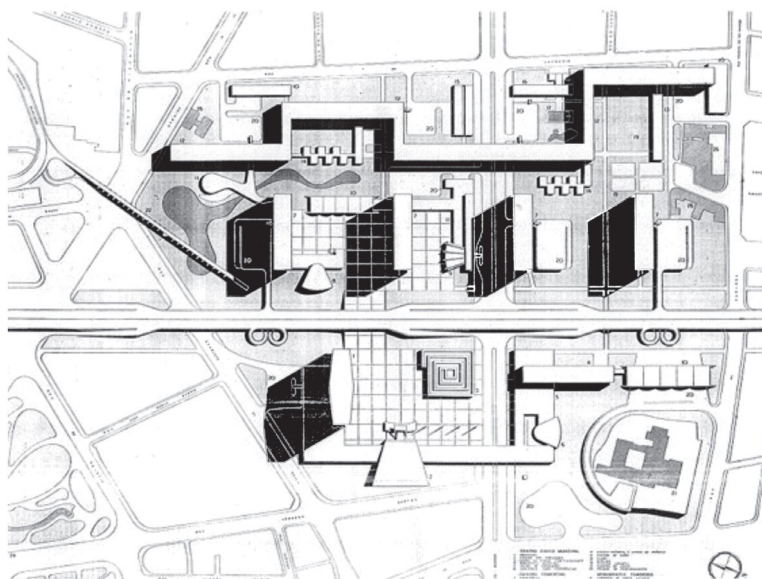


Figura 8

O projeto, entretanto, ainda sofre modificações futuras, algumas de autoria de Andrade e Silva, e a urbanização, iniciada na década de 60 e presente hoje, no local, não corresponde às propostas de Reidy. Além da ausência da função residencial, as diversas edificações verticalizadas diferem uma das outras, tendo o conjunto perdido o caráter de unidade. Embora o urbanismo modernista tenha sido

capaz de ser expresso como projeto pelas mãos de Reidy e Andrade e Silva, ainda assim não logrou a sua concretização plena naquele espaço.

O material retirado do morro de Santo Antônio dá lugar ao Aterro do Flamengo. Para esse local, ao longo da década de 50, são elaborados projetos pelo Departamento de Urbanismo<sup>50</sup>, em que a responsabilidade pelas definições ficam entre José de Oliveira Reis, para a parte viária (“park-way”), e Affonso Eduardo Reidy, para a urbanização, juntamente com Burle Marx, para o projeto de paisagismo. O projeto final de Reidy e Burle Marx é executado no início da década de 60.

Quanto à implantação de uma Cidade Universitária, essa passa a ser uma intenção concreta quando o Governo Federal decide reunir, em um só local, as várias faculdades e escolas que vão compor a Universidade do Brasil. Diversas localizações se sucedem e, dentre essas, a área da Praia Vermelha, que conta com outros prédios públicos, e já havia sido indicada por Agache em seu plano, a área da Quinta da Boa Vista e, finalmente, o arquipélago do Fundão.

Em sua segunda visita ao Rio de Janeiro (1936), Le Corbusier também trata desse assunto, um dos motivos de sua vinda. Em 1935, Piacentini, o arquiteto de Mussolini, também aqui já havia estado para estudar a questão, fato que, segundo Lucio Costa<sup>51</sup>, havia dificultado a solicitação da vinda de Le Corbusier por parte do Ministro Capanema ao Presidente Getúlio Vargas. Le Corbusier elabora um estudo desenvolvido por Lucio Costa, Reidy e outros, que acaba por não ser aceito pela Comissão Geral de Professores. A Comissão faz objeções a várias questões técnicas e econômicas, dentre elas a previsão de ar condicionado geral, além da invasão de parte do terreno da Quinta da Boa Vista.

Nesse mesmo ano (1936), Lucio Costa, Reidy e Jorge Moreira, entre outros, ainda preparam um projeto, em que são corrigidas algumas das críticas feitas ao estudo de Le Corbusier, que também não é executado. A partir do final da década de 40, são elaborados novos projetos para o local do arquipélago do Fundão, em que colaboram ainda Lucio Costa e Reidy. Finalmente, a responsabilidade do projeto e execução ficam por conta do Escritório Técnico da Universidade, chefiado por Jorge Moreira.

Em todas as propostas feitas após a visita de Le Corbusier, estão presentes vários princípios modernistas: a concentração e verticalização, com a liberação de espaços vazios, as áreas verdes, a ausência de parcelamento de lotes, a continuidade dos terrenos e a indissociabilidade entre arquitetura e urbanismo, ou seja, a arquitetura como base principal de apoio ao projeto urbanístico. A partir do projeto de Lucio Costa, em 1936, é abandonada, porém, a intenção de separação da circulação de pedestres e veículos, presente no estudo inicial de Le Corbusier.

## Urbanismo modernista – reflexões sobre um processo

Na primeira metade do século XX, duas linhas de urbanismo se constroem<sup>52</sup> e se tocam em determinados momentos. A primeira, que tem início nos planos de melhoramentos do Prefeito Pereira Passos, no início do século, manifesta-se no plano de remodelação e embelezamento de Agache, em 1930, e tem continuidade no conjunto de obras da Comissão do Plano da Cidade em 1938, na administração de H. Dodsworth. A segunda tem origem no movimento modernista e é divulgada pelos congressos do CIAM e por Le Corbusier. As duas linhas se tocam quando as construções representadas nas propostas da Comissão do Plano da Cidade já possuem características modernistas, ou quando as obras viárias, como o corredor Norte-Sul da Esplanada de Santo Antônio, ou o “park-way” do Aterro do Flamengo são partes essenciais de projetos de urbanização. As diferenças entre as duas, contudo, ficam claras em determinados momentos, como no período pós-conclusão do Plano Agache, que coincide com a segunda visita (1936) de Le Corbusier.

Nessa ocasião, as divergências não se limitam apenas ao fato de Agache olhar para o passado e Le Corbusier para o futuro, como expresso pelo arquiteto modernista, mas de diferentes visões de cidade e dos meios para obtê-la. O modernismo promete a solução dos problemas a partir da criação de uma nova cidade – para uma nova sociedade –, negando-se a existente ou reconstruindo-se sobre o seu tecido, enquanto a primeira linha propõe a sua remodelação, preparando-a para o futuro. É dentro dessa vertente modernista que cresce e se consolida a contribuição dos arquitetos, em especial, Affonso Eduardo Reidy e Lucio Costa.

Ao longo da década de 50, os arquitetos, especificamente aqueles comprometidos com o modernismo, definem e consolidam um campo de projeto dentro do campo maior do urbanismo, que, nas décadas anteriores, era ocupado por engenheiros-urbanistas. Esse processo é coerente com o observado em outros países, a respeito do qual nos lembra Choay: “Os membros do CIAM redefinem o papel do arquiteto na nova sociedade tecnicista, cuja ordenação global reivindicam.”<sup>53</sup>

Enquanto, no decorrer da década de 30 e início da de 40, engenheiros como Saboya Ribeiro e José de Oliveira Reis são responsáveis pela urbanização de diversos bairros<sup>54</sup>, em que a ênfase se encontra na definição do sistema viário e praças, nas décadas de 40 e 50, o profissional mais adequado para projetos de urbanização é aquele que domina o referencial modernista, que se apóia sobre a arquitetura, como Reidy e Lucio Costa.

As manifestações concretas do urbanismo modernista em nossa cidade se fazem sentir de forma gradual a partir da década de 40, demonstrando que as idéias contidas nos textos produzidos na década de 30 precisam ser assimiladas antes de

sua execução. Nesse processo, a execução do projeto do arquiteto Lucio Costa para Brasília e sua inauguração em 1960 funcionam como marco e inspiração.

Parece acertado dizer que é através da arquitetura que se dá a introdução concreta – a realização – do urbanismo modernista em nossa cidade. Apesar da boa receptividade das palestras de Le Corbusier em 1936, algumas de suas propostas, como a ausência de lotes e quadras e a separação de circulação de pedestres e veículos, são de difícil execução. Os princípios arquitetônicos são mais facilmente concretizados através de construções isoladas, de que o prédio do Ministério da Educação e Saúde é um exemplo, aprovado por sua beleza e por suas qualidades de ventilação e iluminação. Não só nos textos produzidos na década de 30 estão presentes projetos urbanísticos em que as edificações representadas possuem características modernistas. No momento da realização de alguns projetos, como o da implantação da Avenida Presidente Vargas, os princípios modernistas são utilizados na arquitetura.

A intenção de execução da avenida é, como vimos, anterior ao envolvimento dos urbanistas locais com os princípios modernistas, mas a sua implantação coincide com o período em que essas idéias são divulgadas de forma intensa, fato que se manifesta nas propostas de aproveitamento dos lotes resultantes da urbanização e nos permite divisar o momento de adesão desses urbanistas aos novos princípios.

Por outro lado, ao longo da década de 30, enquanto vão sendo assimilados os novos princípios, vai sendo posto de lado o Plano Agache. O avião, imagem carregada de significados para Le Corbusier, que simbolizava a era maquinista, promove a substituição de um grande espaço público e livre – a entrada da cidade – de Agache, pelo Aeroporto Santos Dumont. Já vimos que, na Esplanada do Castelo, são aprovadas, a partir de 1938, as quadras abertas no lugar das quadras fechadas propostas por Agache.

Não podemos esquecer, embora não sejam objetos de nossa análise, dois outros embates que travam o academicismo e o modernismo. O primeiro diz respeito às transformações propostas pelo arquiteto Lucio Costa, quando diretor da Escola de Belas Artes no início da década de 30, função da qual se retira meses depois. O segundo diz respeito ao concurso para o projeto do Ministério da Educação e Saúde, cujo projeto vencedor, de características acadêmicas, acaba por ser substituído<sup>55</sup> pelo projeto modernista da equipe de arquitetos brasileiros, a partir do risco de Le Corbusier para outro terreno. A discussão em relação a esse projeto, que traz ao Rio de Janeiro Le Corbusier, parece demonstrar que o clima era também favorável à outra discussão, dessa vez não relacionada a uma edificação, mas à cidade e ao seu destino.

No Rio de Janeiro, a partir da década de 30, a Prefeitura do Distrito Federal se estrutura de forma mais adequada para fazer frente aos problemas da cidade,

passando a contar, a partir de 1937, não só com a Comissão do Plano da Cidade, mas com órgãos técnicos especializados. Em 1945, ela é transformada em Departamento de Urbanismo, vinculado à Secretaria Geral de Viação e Obras. Inúmeros projetos passam a ser produzidos pela própria Prefeitura a partir de 1937.

O engenheiro José de Oliveira Reis destaca-se por sua atuação a partir de 1938 à frente da Comissão do Plano da Cidade e do Departamento de Urbanismo da Prefeitura. No final da década de 40, Affonso Eduardo Reidy assume a diretoria do Departamento de Urbanismo, momento em que os princípios modernistas passam a ser expressos com mais clareza, como no projeto da Esplanada de Santo Antônio.

Naturalmente, é preciso dizer que, na defesa dos ideais modernistas, estão presentes arquitetos pertencentes ou não aos quadros da Prefeitura. Lucio Costa, Affonso Eduardo Reidy, Jorge Moreira, Hermínio de Andrade e Silva e Edwaldo Vasconcelos participam com projetos e consolidam a passagem do urbanismo realizado por engenheiros para o realizado por arquitetos. Destaca-se a participação desses arquitetos, isolada ou em equipe, nos projetos de urbanização da área de desmonte do Morro de Santo Antônio (Reidy e Andrade e Silva, 1949 e Andrade e Silva, e Edwaldo Vasconcelos, 1958); do Aterro do Flamengo (Reidy e Edwaldo Vasconcelos, 1953, Andrade e Silva e Edwaldo Vasconcelos, 1958 e Reidy, 1962); da Cidade Universitária (Lucio Costa e Reidy, 1937, Jorge Moreira, 1957); do Parque Guinle, projeto habitacional precursor das superquadras de Brasília (Lucio Costa, 1946) e no Plano Piloto para a Baixada de Jacarepaguá (Lucio Costa, 1969). Cabe lembrar, contudo, que os projetos realizados no setor público contam também com a competente participação de outros profissionais engenheiros, como José de Oliveira Reis.

O Plano Piloto para a Baixada de Jacarepaguá, de autoria de Lucio Costa, em 1969, é a oportunidade que o modernismo tem de se realizar em uma área de expansão do Rio de Janeiro, desvencilhando-se das dificuldades impostas em áreas já parceladas e edificadas. Vários de seus aspectos, principalmente aqueles relacionados à produção capitalista do espaço construído e à urbanização resultante, estão contemplados em outros estudos.<sup>56</sup>

Apesar de correremos o risco de minimizar outros aspectos relevantes, parece claro que, no momento de sua elaboração, após a inauguração de Brasília e de parte da Esplanada de Santo Antônio, o urbanismo modernista já havia incorporado algumas críticas quanto a uma certa rigidez funcional ou à presença “brutalista” da arquitetura.<sup>57</sup> Esse fato, aliado à beleza do sítio da Baixada de Jacarepaguá, parece contribuir para que Lucio Costa opte pela valorização de aspectos paisagísticos, preocupação já presente no projeto do autor para o Parque Guinle.

Ainda na década de 60, a cidade do Rio de Janeiro, então Estado da Guanabara, é também objeto de um plano de desenvolvimento de autoria de Doxiadis (1965)<sup>58</sup>, em que são definidas propostas para o período de 1960 a 2000. Embora o plano se oriente para a identificação e a quantificação de necessidades gerais e setoriais, são apresentados projetos para alguns bairros da cidade, dentre os quais o de Copacabana. Esse projeto enquadra-se dentro do repertório modernista – concentração em torres, e separação de pedestres e veículos – e acarretaria, para a sua realização, a demolição das edificações existentes nas quadras à época.

A dificuldade de concretização da proposta específica para o bairro de Copacabana faz com que ela não seja avaliada com profundidade, passando a fazer parte do rol das utopias. O plano geral, por sua vez, não é implantado por outras razões, entre as quais a sua baixa flexibilidade, a descontinuidade administrativa, a falta de recursos e, ainda, acidentes naturais, como as chuvas que abalam a cidade em 1966 e 1967, questões que estão além de uma reflexão sobre o modernismo.

**Vera F. Rezende** é professora da Escola de Arquitetura e Urbanismo e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense.

## Notas

\* Este artigo é resultado da pesquisa “Levantamento Documental do Urbanismo no Brasil – Sub-Projeto Rio de Janeiro – 1900-1990”, parte da rede de pesquisa “-Urbanismo.br”, que integra oito cidades brasileiras, e é coordenada por Maria Cristina da S. Leme – FAU-USP.

<sup>1</sup> LE CORBUSIER. *Précisions sur un état présent de l'architecture et l'urbanisme*. Paris: Éditions G. Grès, 1930.

<sup>2</sup> DODSWORTH, H. Problemas da Cidade. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro: nº 1, p. 5-7, 1943. O Prefeito justifica no artigo: “Nunca houve Plano Agache. Houve esboço de plano de urbanização sistemática da cidade elaborado pelo ilustre arquiteto urbanista de 1928 a 1930. O esboço elaborado não foi convertido, por ato oficial, em plano, razão pela qual não foi obedecido e muito menos desobedecido como é corrente invocar-se.”

<sup>3</sup> A *Revista do Clube de Engenharia* e a *Revista Municipal de Engenharia* foram, respectivamente, editadas a partir de 1887 e 1932.

<sup>4</sup> GODOY, Armando. O urbanismo nos Estados Unidos. *Revista da Diretoria de Engenharia*. Rio de Janeiro: nº14, p. 202-213, janeiro 1935. PORTINHO, Carmen. Concurso para a urbanização das avenidas entre a Place de L'Etoile em Paris e a Place de La Défense. *Revista da Diretoria de Engenharia*. Rio de Janeiro: nº 3, p. 55-57, janeiro 1933. ESTELITA, José. A Rússia e seus problemas de urbanismo. *Revista da Diretoria de Engenharia*. Rio de Janeiro: nº 5, p. 9-19, julho 1933. Buenos Aires e o seu problema de urbanização. *Revista da Diretoria de Engenharia*. Rio de Janeiro: nº4, p.192-194, julho 1936. REZENDE, Vera F. As transferências internacionais e o urbanismo modernista na cidade do Rio de Janeiro. *Anais do 6º Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*, Natal, 2000.

<sup>5</sup> Com a ascensão da Alemanha no período anterior à guerra, Berlim é utilizada como modelo, destacando-se Penido (1937), que apresenta a Vila Olímpica para sede das Olimpíadas de 1936. PENIDO, João Augusto Maia. Urbanismo e tráfego. *Revista da Diretoria de Engenharia*. Rio de Janeiro: nº 1, p. 31- 37, janeiro 1937.

<sup>6</sup> Após a guerra, intensificam-se propostas relacionadas à reconstrução de habitações na Europa, em especial na Inglaterra. Ulysses. Habitações Populares. *Revista Municipal de Engenharia*. Rio de Janeiro: p. 136 -144, julho 1947. LIMA, Atílio Correa. A Cidade Industrial. *Revista de Arquitetura*. Rio de Janeiro: nº 77, p. 22-32, ano 12, fevereiro 1947.

<sup>7</sup> Na cidade ideal, as artérias têm a largura maior que a soma das alturas das edificações dos lados, para permitir em caso de desmoronamento a passagem de turmas de salvamento. A orientação dos ventos auxilia na evaporação dos gases. O modelo não permite centro comercial ou industrial para diluir os prejuízos de bombardeios. ESTELITA, José. A visão da guerra e a sua influência na estrutura das novas cidades européias. *Revista da Diretoria de Engenharia*. Rio de Janeiro: ano II, nº 8, p. 9-13, janeiro 1934.

<sup>8</sup> ANDRADE E SILVA, H. O urbanismo em face dos ataques aéreos. *Revista Municipal de Engenharia*. Rio de Janeiro: nº 6, p. 331-340, novembro 1942.



- <sup>9</sup> COSTA, Lucio. Presença de Le Corbusier, entrevista a J. Czajkowski, M. C. Burlamaqui e R. Brito, *Revista Arquitetura*. Rio de Janeiro: FAU/UFRJ, 1987.
- <sup>10</sup> COSTA, Lucio. Entrevista, *Folha de São Paulo*, São Paulo: 23/07/95. O arquiteto, contudo, utiliza o termo “modernista” ao se referir a Atilio Masieri Alves como o “primeiro modernista rebelado” em Muita construção, alguma arquitetura e um milagre. *Correio da Manhã*. Rio de Janeiro: 15/06/1951. É interessante, ainda, observar a utilização por Lucio Costa de “modernístico”, no sentido pejorativo (“grotescas feições modernísticas”) em Razões da nova arquitetura. *Revista da Diretoria e Engenharia*. Rio de Janeiro: nº 1, janeiro 1936.
- <sup>11</sup> Sobre esse conteúdo de universalidade e de verdade científica dos princípios dos CIAM, ver TSIOMIS, Yannis. *A autoridade CIAM, universalismo e internacionalismo*, in *Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, LE CORBUSIER, Rio de Janeiro: 1929-1936*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1998.
- <sup>12</sup> Sobre o assunto, cf. SANTOS, Cecília R. dos et al. *Le Corbusier e o Brasil*. São Paulo: Tessler/Projeto, 1987.
- <sup>13</sup> LE CORBUSIER. O problema das favelas parisienses, *Revista da Diretoria de Engenharia*, Rio de Janeiro: nº IV, p. 284-286, setembro 1937. A densidade proposta para Paris é de 1000 hab/ha, seis vezes a das cidades-jardim e três vezes a dos quarteirões parisienses. Este estudo tornou-se mais preciso quando da construção do Pavilhão dos Tempos Novos, na Exposição de Paris de 1937.
- <sup>14</sup> UMA cidade de 1960. *Revista de Arquitetura*. Rio de Janeiro: nº 37, p. 16-17, janeiro 1938.
- <sup>15</sup> Essa questão também é apontada por LEME, Maria Cristina da S. Três vertentes do urbanismo em São Paulo. *Anais do VI Seminário da História da Cidade*, Natal, 2000.
- <sup>16</sup> COSTA, op. cit, 1951.
- <sup>17</sup> COSTA, op. cit, 1987.
- <sup>18</sup> A responsabilidade de Lucio Costa nessa viagem foi inicialmente ignorada pelo próprio Le Corbusier, que considerava o convite uma iniciativa do Ministro Capanema e a presença dos arquitetos brasileiros uma intromissão exagerada. Idem.
- <sup>19</sup> COSTA, Lucio. O novo humanismo científico e tecnológico. In: COSTA, Lucio, *Sobre Arquitetura*. Porto Alegre: Centro dos Estudantes Universitários de Arquitetura, 1962, p.334; e em COSTA, Lucio. *Registro de uma Vivência*. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.
- <sup>20</sup> COSTA, Lucio. Entrevista a Mario César Carvalho, *Folha de São Paulo* São Paulo: 23 de julho de 1995.
- <sup>21</sup> LE CORBUSIER. “Le Préfet Passos”, *Revista da Diretoria de Engenharia*. Rio de Janeiro: nº IV, p. 243-244, setembro 1936. (tradução livre da autora)
- <sup>22</sup> Em carta a Oswaldo Costa, em 22/04/1930, lamenta o fato de o plano ter sido conferido a um arquiteto à margem da era maquinista. A correspondência está transcrita em SANTOS, Cecília R. dos et al, opus cit.
- <sup>23</sup> Naquela ocasião (1929), Le Corbusier encontrava-se interessado em planejar a nova capital do Brasil. Sobre o tema cf. MARTINS, Carlos A. Ferreira. Le Corbusier in la conquista de América, in *As origens das políticas urbanas modernas na América Latina, 1900-1945*. Rio de Janeiro: IPPUR, 1994.
- <sup>24</sup> SZILARD, A. À margem das conferências de Le Corbusier. *Revista de Arquitetura e Urbanismo*, Rio de Janeiro: p. 165–179, setembro e outubro 1936.
- <sup>25</sup> A SECRETARIA Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas na XIª Feira Internacional de Amostras, *Revista Municipal de Engenharia*. Rio de Janeiro: nº 6, p. 670-693, novembro 1938.
- <sup>26</sup> O Prefeito Dodsworth restabelece, em 1937, a Comissão que havia sido criada em 1930 para avaliar o Plano Agache e extinta em 1931 pelo Prefeito Pedro Ernesto.
- <sup>27</sup> REIDY, Affonso Eduardo. Urbanização da Esplanada do Castelo. *Revista Municipal de Engenharia*. Rio de Janeiro: p. 604-607, setembro 1938.
- <sup>28</sup> CAMARGO ALMEIDA, P. Projeto de remembramento do Centro do Distrito Federal, em relação do novo traçado dos terrenos conquistados com o futuro desmonte do Morro de Santo Antonio. *Revista Municipal de Engenharia*. Rio de Janeiro: nº 3, p. 263-281, maio 1939.
- <sup>29</sup> ANDRADE E SILVA, Hermínio e Rosário Fusco. Redivisão de quadras, condomínios e espaços livres. *Revista Município de Engenharia*. Rio de Janeiro: p. 12-20, janeiro 1942.
- <sup>30</sup> SZILARD, A. Cidades de Amanhã. *Revista Municipal de Engenharia*. Rio de Janeiro: nº 3, p. 161-166, julho 1943.
- <sup>31</sup> RIBEIRO, J. O. Saboya. Os Núcleos Residenciais do Futuro. *Revista Municipal de Engenharia*. Rio de Janeiro: nº 4, p. 225-229, outubro 1943.
- <sup>32</sup> RIBEIRO, J. O. Saboya. Urbanização da Esplanada de Santo Antônio e suas adjacências. *Revista Municipal de Engenharia*. Rio de Janeiro: p.06-13, janeiro 1945.
- <sup>33</sup> SZILARD, A. Projetos Regionais. *Revista Municipal de Engenharia*. Rio de Janeiro: nº 1, p. 17-20, janeiro 1944.
- <sup>34</sup> Conceitos baseados no livro de Saarinen “A Cidade, seu desenvolvimento, sua decadência e futuro”, de 1943. É proposta uma descentralização orgânica em que cada núcleo é razoavelmente complexo com vistas a permitir uma vida coletiva próxima ao campo.
- <sup>35</sup> VANNIER, Stephane. O Urbanismo no Estado do Rio de Janeiro. *Revista do Clube de Engenharia*. Rio de Janeiro: nº 108, agosto 1945.
- <sup>36</sup> SZILARD, A. e REIS, José de O. *Urbanismo no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora O Construtor, 1950.

- <sup>37</sup> Bardet advoga a urbanização das cidades para uma vida cristã e, desde a década de 30, escreve livros e artigos sobre urbanismo. A influência de Bardet, em nosso país, se dá mais intensamente em Belo Horizonte e São Paulo, onde se manifesta através do padre Louis Joseph Lebreton. Cf. *Urbanismo no Brasil 1895-1965*, LEME, Maria Cristina da S. (org.), São Paulo, Nobel/Fupam, 1999.
- <sup>38</sup> Patrick Geddes (1865-1935) dedicou-se à biologia e ao estudo das atividades humanas. Lewis Mumford, discípulo de Geddes, crítico das idéias de Le Corbusier e das grandes metrópoles, era defensor da descentralização. Werner Hegemann (1882-1936) tornou-se famoso por sua campanha pela descentralização de Berlim em 1912. Foi editor, de 1924 a 1933, da Revista Arquitetura e Urbanismo (Alemanha).
- <sup>39</sup> Desde o VI CIAM (1947) e do VII CIAM (1949) são introduzidas novas reflexões sobre a cidade. Sobre o assunto cf. TSIOMIS, Yannis. Opus cit, 1998.
- <sup>40</sup> A idéia de ligar o centro histórico ao Paço de São Cristóvão provém dos tempos do Barão de Mauá (1857), quando foi executada a canalização do primeiro trecho do canal até a Praça 11 de Junho. REIS, José de O. *O Rio de Janeiro e seus prefeitos*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977.
- <sup>41</sup> A implantação da via, com largura de 80,00m, resulta na demolição de 525 edificações. REIS, José de O. 50 anos da Avenida Presidente Vargas. *Revista Municipal de Engenharia*. Rio de Janeiro: janeiro/dezembro 1994. ALVES DE BRITO, Hélio. Obras da Avenida Presidente Vargas. *Revista Municipal de Engenharia*. Rio de Janeiro: nº 3 e 4, p 54 – 69, julho e outubro 1944.
- <sup>42</sup> Entre outras obras da administração H. Dodsworth, destacam-se a urbanização da Esplanada do Castelo, a Avenida Brasil, a Avenida Tijuca, a duplicação do Túnel do Leme e o Corte do Cantagalo. Juntamente com o prolongamento da Avenida do Mangue, são projetadas outras vias, entre elas a Avenida Diagonal, que corta a área de desmonte do Morro de Santo Antônio e liga a Lapa ao Campo de Santana, atual Praça da República. Comissão do Plano da Cidade. S.a. O plano Diretor. *Revista Municipal de Engenharia*. Rio de Janeiro: nº 3, julho 1943. S.a. Plano de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro. *Revista Municipal de Engenharia*. Rio de Janeiro: nº 6, p. 314 -334, novembro 1941. PASSOS, Edison. Melhoramentos do Rio de Janeiro. *Revista do Clube de Engenharia*. Rio de Janeiro: nº 73, p. 03-22, maio/junho 1941.
- <sup>43</sup> FARME D'AMOEDO, F<sup>o</sup>. O Desmonte do Morro de Santo Antônio. *Revista do Clube de Engenharia*. Rio de Janeiro: janeiro/março 1958, p.83-87. REIDY, Afonso Eduardo. Estudo de Urbanização da Área Resultante do Desmonte do Morro de Santo Antônio. *Revista Municipal de Engenharia*. Rio de Janeiro: p.86-90, julho/setembro 1948.
- <sup>44</sup> José Maria Bontempo, médico de D. João VI, tendo em vista evitar enfermidades no Rio de Janeiro, propõe o desmonte dos morros (1814).
- <sup>45</sup> CAMARGO ALMEIDA, P. opus cit, 1939.
- <sup>46</sup> DODSWORTH, H. opus cit, 1943.
- <sup>47</sup> PA 3612/41 (Saboya Ribeiro), PA 5028/49 (Reidy e Andrade e Silva), PA 6972/57 e PA 7214/58 (Andrade e Silva e outros). Ao aprovar o PA 5028/49, o Prefeito Mendes de Moraes afirma não incluir na aprovação o elevado proposto que, segundo ele, desfiguraria a cidade. REIS, J.O. opus cit, 1977.
- <sup>48</sup> Trata-se de blocos comerciais e de serviços, alguns de 26 pavimentos, e uma lâmina residencial de 780,00 m de comprimento e 12 pavimentos, com a criação de áreas livres e outras edificações baixas para lazer.
- <sup>49</sup> LE CORBUSIER. O problema das favelas parisienses. *Revista da Directoria de Engenharia*. Rio de Janeiro: nº IV, pág. 284 a 286, setembro 1937.
- <sup>50</sup> PA 5030/49, PA 5031/49, PA 5476/50, PA 6128/53, PA 7172/58 e PA 7500/59.
- <sup>51</sup> COSTA, Lucio. Op. cit, 1995.
- <sup>52</sup> Sobre a questão, cf. LEME, Maria Cristina da Silva. *A formação do pensamento urbanístico no Brasil, 1895-1965*, In *Urbanismo no Brasil 1895-1965*, São Paulo, Fupam / Nobel, 1999.
- <sup>53</sup> CHOAY, Françoise. *El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad* in *Lo Urbano in 20 autores contemporâneos*, Barcelona: Angel Martin (ed.), Ed. UPC, p. 63- 67, 2004. (tradução livre da autora)
- <sup>54</sup> Além de projetos viários, Saboya Ribeiro é responsável pelo projeto do Recreio dos Bandeirantes, parte do Leblon, do Jardim Botânico e de Laranjeiras, e J.O.Reis pelo do Bairro Peixoto, em Copacabana.
- <sup>55</sup> Segundo Gustavo Capanema: "... depois de concurso por mim mesmo promovido para escolher um projeto, antes da vinda de Le Corbusier, mandei pagar o prêmio ao primeiro colocado (Arquimedes Memória) com a ressalva de que não aproveitaria o seu trabalho." Entrevista do Ministro Capanema ao Jornal do Brasil. *Revista de Arquitetura*. Rio de Janeiro: julho 1963.
- <sup>56</sup> M. SMOLKA, L. C. QUEIROZ RIBEIRO e A. L. CARDOSO, A. detiveram-se profundamente sobre a questão no início do processo de urbanização. Recentemente: LEITÃO, G., *A Construção do Eldorado Urbano*. Niterói: Eduff, 1999. REZENDE, V. F. e LEITÃO, G. "O plano piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, intenções e realizações após três décadas". Rio de Janeiro: CREA-RJ, 2004.
- <sup>57</sup> Cabe lembrar o impacto que a massa edificada da Unidade de Marselha (1948) produz em Lucio Costa: "O Ministério da Educação não tinha essa estrutura brutalista ... Pensando e exigindo dos calculistas (a respeito do MEC) que reduzissem os diâmetros dos pilotis e, de repente, vieram os pilotis enormes". COSTA, Lucio. Presença de Le Corbusier. *Revista Arquitetura*. Rio de Janeiro: FAU/UFRJ, 1987.
- <sup>58</sup> Doxiadis Associates, Consultants on Development and Existics. *Guanabara, a plan for urban development*. State of Guanabara: 1965.