XI ENCONTRO NACIONAL
DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E
PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL - ANPUR
SALVADOR, 23-27 DE MAIO DE 2005 - BAHIA - BRASIL

A Comissão do Plano da Cidade, um modelo de gestão e um plano de obras para a cidade do Rio de Janeiro

Vera F. Rezende[1]

A Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro é estabelecida no ano de 1937 pelo Prefeito Henrique Dodsworth como um órgão colegiado para a orientação urbanística da Prefeitura do Distrito Federal.

A falta de um instrumento ordenador da cidade, objeto de críticas por parte de vários profissionais, é respondida pela Comissão com a definição de um Plano baseado na reunião de diversos projetos, viários e de urbanização, resultantes do desmonte de morros e do aterro de áreas, principalmente na Área Central da cidade.

Este artigo resultado da pesquisa, que tem por objeto a produção urbanística da época, busca aprofundar a compreensão sobre o modelo de gestão adotado na administração do Prefeito Henrique Dodsworth, seus vínculos com modelos do exterior e as razões que deságuam na solução de planejamento adotada sob a forma de um plano de obras. Discute-se, também, na atuação da Comissão ao longo do tempo, seu apoio aos princípios do urbanismo de melhoramentos e ao urbanismo modernista. Finalmente, são apresentadas e analisadas as intervenções propostas pela Comissão do Plano da Cidade.

[1] Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo – ARQ URB/ UFF. E-mail: vrezende@openlink.com.br

ANTECEDENTES E RAZÕES PARA A CRIAÇÃO DA COMISSÃO DO PLANO DA CIDADE

No início do século XX, o urbanismo fortalece-se como prática, expressando-se principalmente pela vertente melhoramentos. Uma série de obras são promovidas pelas administrações do prefeito Pereira Passos e do presidente Rodrigues Alves , numa forma de gestão coordenada, que se caracteriza pela centralização de poder de decisão sobre as intervenções e dos recursos para realizá-las. Essa conjugação de fatores, elemento favorável para a prática do urbanismo, repete-se em outros momentos.

Em 1937, na administração do Prefeito Henrique Dodsworth, no Estado Novo, sob o Governo de Getúlio Vargas, pretende-se repetir[2] uma nova reforma urbana, com ações de modernização da infra-estrutura da cidade, através do conjunto de obras definido pela Comissão do Plano da Cidade.

A contratação de Donat Alfred Agache, no final da década de 20, para a preparação do Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento da Cidade, não só já havia manifestado a consensual necessidade de um ordenamento dos espaços, assim como havia contribuído, apesar de não lograr ser implantado, para a qualificação da discussão sobre os problemas existentes. A partir dele, após 1930, a reflexão sobre a cidade será freqüente e inúmeros os artigos em periódicos técnicos, que irão expressar a preocupação com o seu futuro e apresentar modelos adotados no exterior[3].

A conclusão do Plano Agache coincide com a Revolução de 30 e a descontinuidade administrativa acarreta a sua avaliação por uma comissão que decide pela aceitação de suas propostas com modificações. O interventor Adolfo Bergamini, ao receber o Plano[4], nomeia a comissão constituída por arquitetos e engenheiros, técnicos pertencentes ou não aos quadros

---

[2] Na administração do Prefeito Negrão de Lima (1956-1958) com a criação da Superintendência de Urbanização e Saneamento – Sursan, dá-se outro momento em que um conjunto de obras é planejado e executado.

[3] Entre os principais artigos estão: Godoy, Armando. O urbanismo nos Estados Unidos. Revista da Diretoria de Engenharia, ano III, nº14, janeiro de 1935, pág.205 a 213 e As conseqüências sociais e econômicas dos princípios do urbanismo, Revista do Clube de Engenharia, RJ, nº14, novembro 1935. Portinho, Carmem. O critério científico do urbanismo. Revista da Diretoria de Engenharia, ano III, nº8., RJ, janeiro de 1934. Andrade e Silva, Hermínio. Urbanismo na República do Chile, Revista Municipal de engenharia, RJ, nº3, maio 1942. Estelita, José. Buenos Aires e o seu problema de urbanização. Revista da Diretoria de Engenharia, nº4, RJ, ano V, julho 1936. Saboya Ribeiro, J. O. Urbanização do Rio de janeiro e o Problema do Tráfego. Conferência no Clube de Engenharia, Revista de Engenharia, RJ, novembro 1948. Szilard, Adalberto. Projetos Regionais. Revista Municipal de Engenharia, nºI, RJ, janeiro 1944.

[4] O prefeito Prado Júnior recebe o Plano Agache, em outubro de 1930, porém, já se encontrava em final de mandato.

da Prefeitura: Henrique Novaes, que a preside, Armando de Godoy, Lúcio Costa, Arquimedes Memória, Ângelo Bruhns, Raul Pederneiras e José Mariano Filho. É criada a primeira Comissão do Plano da Cidade, cuja formação havia sido recomendada inicialmente pelo próprio Alfred Agache, em 1930, que acaba por concluir pela aprovação do plano com determinadas alterações.

Em 1931, contudo, a Comissão é extinta pelo Prefeito Pedro Ernesto, ao mesmo tempo em que o Plano Agache é descartado, em parte, pela reação contrária ao que havia sido produzido na República Velha, no período anterior à Revolução. Ao mesmo tempo, nos meios oficiais o plano é considerado inexeqüível em menos de 50 anos[5].

Em 1936, já diminuem as esperanças de que seja colocado em prática. Valdemar de Mendonça[6], evidenciando a intenção oficial de não aplicá-lo, lamenta que o plano teve a duração "das rosas de Malherbes"[7] e sugere um concurso internacional para outro plano. Em 1937, a aprovação do Aeroporto Santos Dumont[8], em desacordo com o Plano Agache na sua área mais nobre, afasta ainda mais alguma possibilidade de sua aplicação.

A necessidade de adoção de um plano ordenador para a cidade e da utilização de instrumentos urbanísticos como o zoneamento[9] é, entretanto, constantemente afirmada por profissionais, em que se destacam Armando de Godoy, que defende especialmente a implantação do Plano Agache na íntegra e J. O. Saboya Ribeiro, que defende os instrumentos de planejamento em utilização nos E.U.A. e que posteriormente torna-se membro colaborador da Comissão do Plano da Cidade[10].

A própria administração reconhece esse fato. Meses antes do início da administração Henrique. Dodsworth, fica expressa oficialmente a necessidade da cidade contar com um

---

[5] Segundo José de Oliveira Reis, um erro de julgamento provocado pelo mal assessoramento do Prefeito. Entrevista em 09 de maio de 1992, Pesquisa "Levantamento Documental do Urbanismo e Planejamento Urbano no Brasil – 1900 – 1980 – Sub-projeto Rio de Janeiro".

[6] Mendonça Valdemar. Sobre o plano diretor da Cidade do Rio de Janeiro, Revista da Diretoria de Engenharia, RJ, maio de 1936. Trata-se de parecer da Diretoria de Engenharia da Secretaria de Viação e Obras, em processo no qual o Centro Carioca apela para a adoção de um plano diretor para a cidade.

[7] Trata-se de referência ao Castelo de Malherbes situado entre Nimes e Montpellier na França, famoso por seus parques e atividade agrícola, de propriedade dos bisnetos de Victor Hugo.

[8] O Aeroporto é aprovado através do PA 2825/37 por uma comissão com representantes do Departamento de Viação Civil e do Instituto de Arquitetos do Brasil, ainda na administração do prefeito Olímpio de Melo.

[9] O primeiro decreto na Cidade do Rio de Janeiro, que estabelece o zoneamento, ainda de forma incipiente, é o Decreto nº 2087 de 1925. Posteriormente, o Decreto n/º 6000 de 1937 já apresenta um zoneamento de forma mais detalhada.

plano ordenador. O Decreto no. 5.934 de 31 de março de 1937 , institui a caixa para financiamento da execução do Plano de Transformação e Extensão da Cidade, mas deixa clara a sua inexistência:

"Art. 2°- *A Diretoria de Engenharia providenciará no sentido de ser organizada uma planta geral de Cidade com as indicações e todos os projetos de alinhamentos, de melhoramentos, e de abertura de ruas aprovadas pelo Prefeito ou Interventor, os quais ficam, desde já considerados como constituindo parte integrante do Plano de Transformação e Extensão da Cidade*."

A recriação da Comissão do Plano da Cidade, ainda, em 1937 e do Serviço Técnico do Plano, é, pois, a tentativa empreendida pelo Prefeito H. Dodsworth de resposta às críticas. O prefeito justifica-se por não implantar o Plano Aagche[11] e a Comissão define um Plano da Cidade[12], através da reunião de projetos, em especial viários e de urbanização resultantes do desmonte de morros e do aterro de áreas, principalmente na região central. O urbanismo, expresso por um conjunto de obras, sobrepõe-se ao urbanismo proposto por D. A. Agache[13], baseado em dados e levantamentos, embora também contemplando intervenções locais.

A dificuldade de denominar essa reunião de grandes projetos, ora mencionada de forma equivocada plano diretor, ora mais propriamente plano de conjunto ou de melhoramentos[14], parece perseguir os autores de artigos de divulgação dos feitos da administração. Dodsworth quer responder aos que pedem um plano, entretanto, não oferece um plano da dimensão do Plano Agache, mas importantes obras que apresentam a vantagem da disposição oficial para realizá-las. Uma das formas de desqualificar a comparação com o Plano Agache é negá-lo.

---

[10] Godoy, A. opus cit, 1935 e do mesmo autor Algumas transformações e conquistas urbanas do Rio de Janeiro através de diferentes governos, Revista Arquitetura e Urbanismo, RJ, julho e agosto de 1936. Saboya Ribeiro, J.O. A cidade e o estado, urbanismo problema político, evolução urbana do Brasil, Rio de Janeiro, 1936.

[11] Segundo H. Dodsworth: "Nunca houve Plano Agache. Houve esboço de planos 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. Dodsworth, H. Problemas da Cidade, Revista Municipal de Engenharia, n°I, R J, 1943, pág. 3 a 5.

[12] Segundo entrevista com os arquitetos Estélio Roxo, Sylvio Proença e Rachel Sisson em 11 de novembro de 2002 realizada pelos autores da pesquisa.

[13] D. A. Agache havia sido Secretário Geral da Sociedade Francesa de Urbanistas e suas idéias eram partilhadas pelos estudiosos do Museu Social, dentro de uma visão de urbanismo em que eram valorizados aspectos sociais, econômicos e a interdisciplinaridade. Sobre o assunto cf. Bruant, C. D.A. Agache, L'architecte et le sociologue in Les Études Sociales n°122. Paris, 1994.

[14] Plano diretor ou de conjunto são denominações utilizadas em artigo de divulgação da atuação da Comissão. Administração Henrique Dodsworth, Revista Municipal de Engenharia, R J, julho de 1940, pág.255. A denominação plano de melhoramentos aparece em artigo de Edison Passos. Melhoramentos do Rio de Janeiro, Revista do clube de Engenharia, RJ, maio e junho de 1941, pág. 03 a 22.

Para tanto, o Prefeito Henrique Dodsworth, e o engenheiro Edison Passos[15], Secretário de Viação e Obras referem-se ao Plano Agache como um esboço de plano.

A COMISSÃO E SUAS COMPETÊNCIAS

A Comissão do Plano da Cidade é criada pelo Decreto-lei nº. 6092 de 08 de novembro de 1937, aprovado pelo Presidente Getúlio Vargas. Sua justificativa baseia-se na necessidade de elaboração do Plano da Cidade, a fim de se realizar obras urgentes e inadiáveis, adotando-se um programa racional e sistemático de melhoramentos.

Suas amplas funções passam por questões de planejamento, legislação e obras: elaborar um plano geral de transformação e extensão da Cidade [16], formular um programa sistemático de realizações, coordenar a realização de empreendimentos, rever os projetos de zoneamento e planos , eliminando definitivamente os que se tenham tornado antiquados ou não oferecerem possibilidade material de execução. Prevista, está, portanto, a avaliação do Plano Agache, acabando de vez por todas com as críticas que a administração vinha recebendo.

No que se refere à legislação cabe, ainda, à Comissão: resolver os casos omissos do Plano da Cidade e do Código de Obras, estabelecendo os novos limites de zoneamento; dar parecer, sobre os casos relativos ao Código de Obras e elaborar a legislação urbanística. Seu principal instrumento de atuação nesse aspecto é o zoneamento, também como resposta às críticas dos estudiosos, que utilizavam exemplos de outros países em que esse instrumento era intensamente utilizado.

Embora, segundo o Decreto nº 6092/37, a Comissão do Plano da Cidade deva funcionar sob a presidência do Secretário Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas desdobrada em duas subcomissões[17]: de elaboração e de colaboração, a função é exercida pelo diretor

---

[15] Segundo Edison Passos: "... a Comissão do Plano da cidade procedeu à análise própria da questão e considerou dentre as sugestões aproveitáveis, algumas das idéias contidas no esboço de plano diretor apresentado pelo arquiteto Alfredo Agache". Passos, Edison, op. cit., 1941

[16] Nesse plano deve estar compreendida a localização geral do sistema de parques, espaços livres, centros desportivos, monumentos, sistema de comunicações, pontes, estações de estrada de ferro, aeroportos.(art. 1º)

[17] A subcomissão de elaboração seria constituída pelo pessoal técnico e administrativo, pertencente às repartições municipais, e designado pelo Interventor ou Prefeito por proposta do Secretário Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas. (parágr. 1º, art 2º) A subcomissão de colaboração, de caráter consultivo, seria constituída de pessoas designadas pelo Interventor ou Prefeito por proposta do Secretário Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas, escolhidas não só nos Departamentos da União ou da Prefeitura, mas também em associações e empresas. (parágr. 2º, art. 2º)

Engenheiro José de Oliveira Reis. Fazem parte de sua formação inicial: José de Oliveira Reis, Edvaldo Vasconcelos, Hermínio de Andrade e Silva e Armando Stamile e suas reuniões se realizavam no 4º andar do Cine Teatro Glória na Cinelândia[18].

Segundo Mário de Souza Martins (1937) suas principais funções[19] podem ser resumidas em:"*organizar e adotar um plano diretor para o desenvolvimento da cidade, que deveria ser executado com o objetivo geral de guiar, ordenar, harmonizar e ajustar os empreendimentos que, de acordo com as necessidades atuais e futuras, melhor sirvam à segurança, à saúde, à conveniência, à economia e ao bem estar gerais da comunidade."*

A sua influência sobre a institucionalização do urbanismo na Prefeitura é inegável, pois, seções são criadas encarregadas de estudos sobre espaços livres, sistemas de parques e sistema viário e membros da comissão são comissionados e especialistas contratados, de acordo com os tamas. A Comissão,não remunerada, possuía autonomia para contratar e pagar peritos.

Na prática, sobrepõe-se a outros órgãos da prefeitura, como a própria Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas, à qual é oficialmente subordinada. Seus Projetos de Alinhamento são aprovados diretamente pelo Prefeito.

A sua criação parte, contudo, de diferentes propostas. Em pesquisa realizada diretamente no acervo pessoal do engenheiro José de Oliveira Reis, que funcionou como seu presidente, verificamos que, segundo proposta redigida pelo próprio engenheiro[20], ela deveria ser constituída por 12 membros, com mandatos de 6 anos, sob a presidência do Secretário Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas, onde quatro desses membros deveriam pertencer às diversas repartições e departamentos municipais[21].

---

[18] Segundo entrevista já citada com os arquitetos Estélio Roxo, Sylvio Proença e Rachel Sisson (2002)

[19] Martins, Mário. Os Problemas da Cidade e a Organização do Plano Diretor, Revista da Diretoria de Engenharia – RJ – n°.VI – vol. IV. Novembro de 1937, PDF. Mario Martins foi integrante da Diretoria de Fiscalização de Obras e Instalações em 1937.

[20] Acervo José de Oliveira Reis / cx. 22 – Arquivo da Cidade do Rio de Janeiro – texto sem data redigido por José de Oliveira Reis, do que seria a constituição da Comissão do Plano da Cidade. Alguns dados contradizem o que há publicado em artigos da RME.

[21] Acervo José de Oliveira Reis / cx. 22 – Arquivo da Cidade do Rio de Janeiro - Há também uma segunda via da constituição com emendas feitas a caneta, provavelmente de março de 1939 (conforme data presente), que modifica o mandato de 6 para 5 anos e o número de membros de 12 para 15, sendo 5 da prefeitura, e não mais 4. Há também uma sugestão de modificação do termo comissão para conselho.

A comissão deveria ser, segundo ele, dividida em temas: tráfego e vias de comunicação; zoneamento, estética urbana, sítios e monumentos; parques, jardins, estádios, higiene e salubridade; legislação e finanças. Essa proposta, entretanto, não foi implantada[22].

Em 1945, a Comissão passa a denominar-se Departamento de Urbanismo[23] – DUR, subordinada à Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas, na gestão do Prefeito Filadelfo de Azevedo e, posteriormente, Departamento de Engenharia Urbanística[24].

Ao longo do tempo, passam por sua chefia diversos técnicos. O engenheiro José de Oliveira Reis, entretanto, se destaca por sua atuação junto a Comissão: é seu diretor nos anos de 1937 a 1945, e, após a criação do DUR, de 1945 a 1948. Oito anos depois, retorna como diretor de 1956 a 1960. Seu nome está presente nos projetos das obras de grande visibilidade como a abertura da Av. Presidente Vargas, da Av. Brasil e a urbanização da Esplanada do Castelo. Posteriormente, a transformação da Comissão em Departamento de Urbanismo-DUR, em 1948, Affonso Eduardo Reidy alterna duas vezes a direção do DUR com J. O. Oliveira Reis e em 1951 e em 1960 o Departamento é dirigido por Hermínio de Andrade e Silva, um dos integrantes da formação inicial de 1937.

No período de 1937 a 1945, na administração do Prefeito Henrique Dodsworth são membros da Comissão: Armando Stamile, Hermínio de Andrade e Silva, José Otacílio de Saboya Ribeiro, Aldo Botelho, Jorge Ernesto de Miranda Schnoor, Nelson Muniz Nevares, Edwaldo Moreira de Vasconcelos, Joaquim de Oliveira Sampaio e Domingos Paula de Aguiar.

Um constante colaborador e consultor da Comissão do Plano da Cidade é o engenheiro Saboya Ribeiro, autor de vários projetos para a cidade[25]. Em fins da década de 40, entretanto, parece se dar um ponto de inflexão em sua intensa produção destinada à Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, quando o urbanismo modernista se consolida como opção junto aos meios oficiais.

---

[22] O engenheiro José de Oliveira Reis ainda sugere nomes que não faziam parte da prefeitura para sua composição: Raul Caracas, Sampaio Correia, Nestor de Figueiredo, Marcelo Brandão, Carvalho Neto, Santiago Dantas, Luiz Aranha, Carlos Maul, Leitão da Cunha, Pires do Rio, Guilherme Guinle, Luis Admundo, Filadelfo de Azevedo, Maurício Jopert, Dulcídio Pereira, Afrânio Peixoto e Henrique Lage.

[23] Decreto-lei n°. 8305 de 06 de dezembro de 1945, aprovado pelo Presidente da República José Linhares.

[24] Segundo entrevista já citada com os arquitetos Estélio Roxo, Sylvio Proença e Rachel Sisson em 2002.

[25] Ao longo de sua vida profissional, o urbanista também divulga um conjunto de princípios teóricos, que o aproxima do campo do planejamento urbano de raíz americana, em que estão presentes o planejamento regional e a instituição de instrumentos de gestão urbanística.

O MODELO DE GESTÃO DA ADMINISTRAÇÃO DO PREFEITO HENRIQUE DODSWORTH

Na década de 30, as formas de gestão das municipalidades encontram-se divulgadas na literatura técnica produzida na cidade do Rio de Janeiro, em especial, exemplos adotados nos E.U.A. Os assuntos mais freqüentes são o planejamento urbano[26], com ênfase no instrumento do zoneamento, tema já em discussão a partir do Plano Agache e o planejamento regional, esse último introduzido em meados da década de 1930 a partir da divulgação do plano regional para a Região de Nova York[27]. Entre nós, autores como Saboya Ribeiro e Armando de Godoy[28] são sensíveis a essa temática, que se reflete em seus artigos ou livros.

O engenheiro Saboya Ribeiro ao divulgar e propor[29] conselhos de gestão da cidade, comissões, e até a criação de uma nova profissão, o técnico municipalista, exerce grande influência na estruturação da Comissão do Plano da Cidade. A gestão da cidade, segundo ele, deveria se dar através de comissões, entre elas uma destinada ao plano da cidade, apolítica e fora dos quadros administrativos, cujo fim seria acompanhar seu crescimento e as ações de planejamento e melhoramentos.

Seu modelo são os conselhos ou comissões independentes de representantes eleitos utilizados pela administração local nos E.U.A. Seus exemplos são as cidades de Chicago e Nova York e outras do estado de New Jersey[30]. Nesse país, a introdução do sistema de gestão de cidades por comissões inicia-se por volta de 1900[31] e irradia-se por vários estados, chegando a 400 cidades por volta de 1915. Algumas contemplando a figura do "manager", um técnico sem vinculação política que gerencia vários departamentos municipais.

---

[26] Nichols, J.C. Impressões sobre o problema urbanístico do Rio de Janeiro, Revista Municipal de Engenharia, n°.4, R.J., julho 1938 , pág. 434 a 435. Wiener, Paul.L. Rumos da arquitetura e urbanismo nos E.U.A.., Revista Municipal de Engenharia, n°. 3, R.J., maio 1942, pág. 136 a 145. Procedentes dos E.U.A., defendem o planejamento local e regional.

[27] O plano regional de Nova York atingiu uma área de 100,00 km2, 22 condados e 420 municípios, para uma população futura (1960) de 20 milhões de habitantes.

[28] Godoy, Armando. O Urbanismo nos Estados Unidos, Revista da Diretoria de Engenharia, Rio de Janeiro, nº14, ano III, 1935, p. 205 e Saboya Ribeiro, J. O. Op. cit., 1953; _As conseqüências sociais e econômicas dos princípios do urbanismo, Revista do Clube de Engenharia, R.J., nº 14, novembro 1935, pág. 711 a 719.

[29] Saboya Ribeiro, J.O. A cidade e o estado, urbanismo problema político, evolução urbana do Brasil, Rio de Janeiro, 1936, p.130.

[30] O estado de New Jersey introduz essa figura em 1913 e o de N.York em 1915. Saboya Ribeiro já propõe uma Comissão do Plano da Cidade para a cidade de São Luís do Maranhão, quando Prefeito em 1936.

[31] Essas comissões têm início em Galveston, Texas, para fazer frente à reconstrução após um vendaval em 1900. Saboya Ribeiro, J.O. A cidade e o estado, urbanismo problema político, evolução urbana do Brasil, Rio de Janeiro, 1936, pág.87.

O principal instrumento de planejamento desse modelo é o zoneamento, que se irradia nos E.U.A., consolidando-se como instrumento por volta de 1930. Além de instrumento de planejamento, visa expressamente, como afirma Saboya Ribeiro, preservar as propriedades dos efeitos de crescimento da cidade.[32]

O que podemos constatar, porém, é que a Comissão do Plano da Cidade, embora inspirada em complexas formas de gestão por comissões utilizadas nos E.U.A., ao longo de sua atuação, não fortalece o seu papel organizador do espaço. Importa-se a feição institucional, mas priva-se o modelo adotado do seu caráter ordenador.

A atuação da Comissão do Plano da Cidade, por outro lado, orienta-se prioritariamente para a realização de grandes obras, que acabam por substituir outras iniciativas de planejamento e regulação do espaço, ainda que expressas no Decreto-Lei nº 6092/37, que a havia criado. Ao longo do tempo, fica clara a preponderância do caráter obreiro da administração, cujas inúmeras intervenções acabam por tornar-se a principal tarefa.

O poder de decisão sobre obras, o caráter executivo da administração do Prefeito H. Dodsworth, a predominância de engenheiros nos quadros técnicos e a possibilidade de alavancar recursos com a anuência direta do Presidente Getúlio Vargas fazem com que o foco principal da Comissão se encaminhe para a realização de um conjunto e obras, reunidas, contudo, sob a denominação de um plano da cidade.

Para tanto, torna-se necessário estabelecer um complexo arranjo de coordenação, inclusive , financeira, que permitisse a realização do conjunto de intervenções no menor tempo possível. Inicialmente, após 3 anos de criação da Comissão é editado o Decreto-lei 2.722 de 30 de outubro de 1940, assinado pelo Presidente Getúlio Vargas, que dispõe sobre a execução de planos de urbanização e que institui o instrumento das Obrigações Urbanísticas, relacionadas ao valor dos lotes resultantes após a urbanização completa, a serem usadas como caução de financiamentos dos planos[33].

---

[32] Saboya Ribeiro, J.O. A cidade e o estado, urbanismo problema político, evolução urbana do Brasil, Rio de Janeiro, 1936, p.92.

[33] Posteriormente, o Decreto-Lei n.3.532 de 21 de de agosto de1941, aprovado pelo presidente Getúlio Vargas, altera dispositivos do decreto-lei n. 2.722/40.

Posteriormente, H. Dodsworth[34] regulamenta a execução do Decreto-lei nº 2.722/40. No mesmo dia, são aprovados os planos de urbanização da área atingida pelo prolongamento da avenida do Mangue, para abertura da avenida Presidente Vargas[35] e da Esplanada do Castelo.[36]As Obrigações Urbanísticas ficam previstas para aplicação em todos esses planos, sendo posteriormente estendidas, inclusive, para a Esplanada do Morro de Santo Antônio e para a abertura da Avenida Diagonal.[37] Com essas normas, ficam estabelecidos os passos considerados necessários para a execução dos planos, com a definição dos procedimentos financeiros, incluindo-se quanto às desapropriações resultantes da implementação dos projetos.

Pela primeira vez, segundo José de Oliveira Reis, empregando-se esse tipo de letra hipotecária, emitida pela prefeitura, pode-se levantar junto ao Banco do Brasil o empréstimo na totalidade do empreendimento, que, por esse mecanismo, se tornava auto-financiado. Ainda, segundo o autor, evita-se assim a majoração de impostos ou recorrência à "Taxa de Melhoria" tão divulgada por alguns[38].

Para a realização das intervenções são efetuadas modificações na estrutura municipal, em especial, na Secretaria Geral de Viação e Obras. Através do Decreto n.° 7.101 de 15 de setembro de 1941, H. Dodsworth aprova a criação de quatro Serviços Técnicos Especiais: avenida Presidente Vargas e Esplanada do Castelo; Morro de Santo António e Avenida Diagonal; Variante da Estrada Rio-Petrópolis; e o Túnel do Leme. Este último foi, posteriormente, transformado em Serviço Especial dos Túneis.[39]

OS PRINCÍPIOS DO URBANISMO DE MELHORAMENTOS VERSUS O URBANISMO MODERNISTA

A Comissão do Plano da Cidade reflete, ao longo de sua existência e após a sua transformação em Departamento de Urbanismo – DUR, a adesão do meio técnico oficial aos princípios de urbanismo de melhoramentos e sua passagem para o urbanismo modernista. Em

[34] Decreto nº 6.896 de 28 de dezembro de 1940.
[35] Decreto n. 6.897 de 28 de dezembro de 1940.
[36] Decreto nº 6.898 de 28 de dezembro de 1940.
[37] Decreto n.° 7.064 de 31 de julho de 1941.
[38] Reis, J. O. Reis. Op. cit., 1994.
[39] Decreto nº. 8 222 de 11 de setembro de 1945.

outras palavras, trata-se da passagem da aceitação das propostas do Plano Agache e de sua superação.

Em 1936, Le Corbusier propõe a negação das idéias e propostas de Agache[40], por entender que representam aquilo com o que se deveria romper. Assume uma posição diversa da adotada por ocasião da visita de 1929, quando não se opõe claramente à Agache, que se encontrava em vias de elaborar o seu plano para a cidade.[41] Em artigo (1936)[42] denominado "Le Préfet Passos" exalta as obras do antigo prefeito e sua visão grandiosa, omitindo o Plano Agache que acabava de ser concluído há seis anos e alerta para a possibilidade dos efeitos positivos das obras de Passos serem mais uma vez obtidos a partir de sua contribuição.

Na XI Feira Internacional de Amostras da Cidade do Rio de Janeiro (1938), onde são apresentados os projetos da Comissão do Plano da Cidade, já estão presentes sinais do embate entre os princípios acadêmicos e os modernistas. Apesar do Plano de Conjunto ser uma proposta viária,, as maquetes dos projetos já demonstram o aproveitamento dos terrenos por uma tipologia arquitetônica, onde estão presentes edificações em "redent", pilotis e a abertura de áreas livres, ao contrário das propostas de quadras do Plano Agache. A arquitetura modernista, em série, se antecipa ao urbanismo modernista.

Nesse mesmo ano, Affonso Eduardo Reidy (1938), arquiteto da Prefeitura, em artigo publicado na Revista Municipal de Engenharia[43] discorda da proposta de Agache para a Esplanada do Castelo, quadras com áreas internas, com deficiências, segundo ele, de ventilação e iluminação e propõe o aproveitamento das quadras ainda vazias dentro dos novos princípios. O arquiteto P. de Camargo Almeida, também alerta para as desvantagens das

---

[40] Em carta a Oswaldo Costa de 22/04/1930 já lamenta o fato do plano ter sido conferido a um arquiteto à margem da "era maquinista". A correspondência está transcrita em Silva Pereira, Margareth, Cecília R. dos Santos et al, Le Corbusier e o Brasil, São Paulo, Tessela/Projeto, 1987.

[41] Naquela ocasião (1929) Le Corbusier afirma que não mostraria nenhum plano para o Rio, pela simples razão que não estudara a questão. Encontrava-se interessado em planejar a nova capital do Brasil Sobre o tema cf. Martins, Carlos A. Ferreira. Le Corbusier en la conquista de America, in As origens das políticas urbanas modernas na América Latina, 1900-1945, IPPUR, 1994.

[42] *"...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".* Le Corbusier. "Le Préfet Passos", Revista da Diretoria de Engenharia, nº IV, R.J., setembro 1936, pág. 243 a 244.

[43] Reidy reproduz trechos de Carta de Atenas, 4º Congresso CIAM de 1933, em que é denunciado: "o sistema das ruas de nossas cidades de hoje são heranças das eras passadas quando eram traçadas para pedestres e veículos de tração animal", Reidy, A. E. Urbanização da Esplanada de Castelo, Revista Municipal de Engenharia, R.J., setembro 1938, pág. 604 a 607.

propostas de quadras de Agache e propõe a sua substituição por quadras dentro dos princípios modernistas[44].

A adesão aos princípios modernistas na Prefeitura do Distrito Federal já pode, portanto, ser observada a partir de 1938. No período de 1930 a 1938, após a conclusão do Plano Agache, os projetos de alinhamento (PA) relativos a quadras da área central na Esplanada do Morro do Castelo eram definidos de acordo com as diretrizes do Plano Agache, ou seja, quadras fechadas com pátio interno. A partir de 1938 esses projetos são revogados e substituídos por projetos que contemplam quadras abertas.

Mas, no quadro geral, ao final da década de 30 e início da de 40, as propostas do urbanismo modernista - a separação de vias para veículos e pedestres, a concentração em torres e a ausência de divisão em lotes - não são amplamente aplicados, ao contrário dos critérios arquitetônicos. Algumas propostas contidas em artigos publicados dirigem-se para uma cidade ideal e não para uma cidade existente[45], evidenciando as dificuldades de aplicação dos princípios modernistas na escala da cidade.

A passagem da vertente melhoramentos para a modernista nos é também indicada, pelo fato de que, até meados da década de 30 e início da década de 40, engenheiros como Saboya Ribeiro, consultor da Comissão e José de Oliveira Reis, seu diretor, são responsáveis pela urbanização de diversos bairros, projetos em que a ênfase se encontra nas definições de parcelamento, sistema viário e praças, típicas do urbanismo de melhoramentos. Já nas décadas de 40 e 50, o profissional responsável é aquele que se apóia sobre a arquitetura, como Affonso Eduardo Reidy. Consolida-se um campo de projeto para os arquitetos dentro do campo maior do urbanismo anteriormente ocupado pelos engenheiros-urbanistas, num processo que se caracteriza pela forte atuação dos técnicos da Prefeitura, tanto na produção de projetos quanto na divulgação de idéias.

A passagem da Comissão do Plano da Cidade para o Departamento de Urbanismo - Dur, em 1945, coincide com o fortalecimento da corrente do urbanismo modernista e de seus

---

[44] Almeida, P. C. Projeto de Remembramento do Centro do Distrito Federal, Revista Municipal de Engenharia, Rio de Janeiro, maio 1939, p. 263 a 281.

[45] Szilard, A. Cidades de Amanhã. Revista Municipal de Engenharia, nº 3, R.J., julho 1943, pág. 161 a 166. Szilard, A. Projetos Regionais. Revista Municipal de Engenharia, nº 1, R.J., janeiro 1944, pág. 17 a 20. Ribeiro, J. O. Saboya. Os Núcleos Residenciais do Futuro. Revista Municipal de Engenharia, nº 4, R.J., outubro 1943, pág. 225 a 229.

arquitetos, pertencentes aos quadros da Prefeitura, que chegam aos principais postos de comando. Em 1948, o engenheiro José de Oliveira Reis é substituído na chefia do Departamento de Urbanismo, que se segue à Comissão do Plano da Cidade, pelo arquiteto Affonso Eduardo Reidy. A partir desse ano, por oito anos o Departamento de Urbanismo será ocupado pelos arquitetos A. E. Reidy ou Hermínio de Andrade e Silva, defensores dos princípios modernistas.

AS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PELA COMISSÃO E SUA INTEGRAÇÃO À CIDADE

Os primeiros projetos desenvolvidos pela Comissão são apresentados na XI Feira Internacional de Amostras da Cidade do Rio de Janeiro, em 1938[46], e inclui entre outros: a urbanização das áreas das esplanadas do Castelo e do Santo Antônio, decorrente dos desmontes dos dois morros e a urbanização do aterro da Glória e do Flamengo. Nessa feira, também, é apresentado o projeto do prolongamento da Av. do Canal do Mangue, a futura Av. Presidente Vargas. Juntamente com o prolongamento da Avenida do Mangue, são projetadas outras vias (Imagem 1), entre elas a Avenida Diagonal, cortando área de desmonte do Morro de Santo Antônio e ligando a Lapa ao Campo de Santana, atual Praça da República.

Entre os projetos desenvolvidos pela Comissão, estão as Avenidas Tijuca, Trapicheiros (atual Heitor Beltrão), Maracanã, Radial Oeste e Jacaré-Faria-Timbó, o Canal interceptor Paulo de Frontin, a Estrada Grajaú-Jacarepaguá, a duplicação da Ponte dos Marinheiros, o Corte do Cantagalo, o Balneário de Ramos, um segundo túnel ligando botafogo à Copacabana e a duplicação do Túnel do Leme.

Os projetos viários desenvolvidos pela comissão, as linhas mestras do Plano da Cidade, partiam do Centro em quatro vias principais radiais (Presidente Vargas, ligação Praça XV à Praça Saes Peña, ligação Praça do Castelo à Conde de Bonfim e para a zona sul, Av. Glória Lagoa), três vias perimetrais litorâneas (Av. Beira Mar, Av. Perimetral e Av. Rodrigues Alves), duas diagonais centrais (Rio Branco e Av. Diagonal) e duas perimetrais mais afastadas

[46] S/ Autor. A Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas na XIª Feira Internacional de Amostras, Revista Municipal de Engenharia, nº 6, R. J, novembro de 1938, pág. 670 a 693.

(ligação Marquês de Sapucaí à Botafogo e ligação Francisco Bicalho à Botafogo).[47] (Imagens 3 e 4).

A urbanização da área do Morro do Castelo é retomada nessa época, já que o seu desmonte está concluído[48]. Nas quadras ainda vazias é adotado o tipo de quadras abertas em lugar de quadras fechadas com área central, como havia sido proposto por D. A. Agache. As quadras, onde se verifica a impossibilidade da adoção dessa solução, permanecem como propostas no plano.

Durante as décadas de 30 e 40, o engenheiro J. O. Saboya Ribeiro atua como consultor/colaborador da Comissão do Plano da Cidade em projetos viárias e de urbanização. Encontram-se, nesse caso, seus projetos para a AV. Botafogo-Leme e para o túnel ligando Botafogo a Copacabana em 1938 e 1940, para a urbanização do bairro Jardim-Lagoa, parte do Leblon em 1939, para a urbanização de parte do bairro de Laranjeiras em 1939, para a Avenida Glória-Lagoa em 1939 e 1940, e para a urbanização da Esplanada de Santo Antônio em 1941.

Seu projeto para o bairro de Botafogo[49] inclui a área da Praia Vermelha e Urca, onde reafirma a proposta de D. A. Agache de localização da Cidade Universitária, ao mesmo tempo em que estabelece novas vias diretas entre os pontos mais importantes, princípio semelhante ao adotado no projeto da Esplanada de Santo Antônio, em 1941[50]. Para essa Esplanada Saboya Ribeiro propõe novos arruamentos modificando em parte o Plano Agache (Imagem 6) e um plano de ocupação a partir de densidades demográficas previstas, com a liberdade para diferentes arquitetos projetarem diferentes construções. Utiliza, porém, alguns princípios modernistas ao soltar as edificações circundadas por área livre.

A Av. Glória-Lagoa parte do Largo da Glória, depois da junção com a Av. Norte-sul, segue pela Rua do Catete, a qual seria alargada para 50 metros e passa pelo Largo do Machado

[47] Acervo José de Oliveira Reis / cx. 27 – Arquivo da Cidade do Rio de Janeiro; Revista Municipal de Engenharia, nº.3, jul/43; Passos, Edison. Plano diretor da Cidade do Rio de Janeiro, Prefeitura do Distrito Federal, Departamento de Geografia e Estatística, RJ, julho de 1945, pág. 161 a 170.

[48] O desmonte do Morro do Castelo tem início na gestão do Prefeito Carlos Sampaio (1920-1922). De aproximadamente 5 milhões de metros cúbicos do morro, são retirados cerca de 3 milhões de metros cúbicos. Reis, José de Oliveira. Rio de Janeiro e seus Prefeitos, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977.

[49]. Saboya Ribeiro, J. O Saneamento, extensão e embelezamento do bairro de Botafogo. Revista Municipal de Engenharia, Rio de Janeiro, jan.1935, p.222

até a Praça José de Alencar. Segue pelos fundos dos prédios da Praia de Botafogo, até se encontrar com a Rua São Clemente. Absorve esta última até a altura do Largo dos Leões, onde a avenida volta a margear a encosta da região, atravessando o Humaitá e terminando na Lagoa, junto ao Túnel Rio Cumprido – Lagoa. (Imagem 4).

Junto com a urbanização do Castelo, a Comissão do Plano da Cidade marca, na área central, outra obra que reflete a capacidade de execução da Prefeitura: a abertura da Av. Presidente Vargas[51] (Imagem 5) Há, como afirma José de Oliveira Reis, pontos importantes nessa intervenção: a urbanização lateral, constituída pelo projeto de novos lotes independentes das antigas propriedades, e a oportunidade para a execução da obra, que, possivelmente, em outro momento, não teria se dado[52].

Com a criação da Comissão do Plano da Cidade, o projeto da avenida é apresentado na XI Feira Internacional de Amostras da Cidade do Rio de Janeiro (1938) e a idéia aceita pelo Presidente Getúlio Vargas. Para a sua abertura são demolidas 525 edificações.[53]A Avenida é inaugurada em 1944.[54]

Constante, também do conjunto de obras da Comissão do Plano da Cidade, em 1938, encontra-se o desmonte do Morro de Santo Antônio[55], proposta que data da mesma época da do desmonte do Morro do Castelo e início do século XIX, ambos então justificados por razões sanitárias. O primeiro projeto de urbanização do Morro de Santo Antônio[56] remonta ao ano de 1921, antes do Plano Agache, e não prevê a sua demolição. É definido uma rua partindo do Largo da Carioca, subindo o morro, sobre as curvas de nível, até chegar ao topo onde é

---

[50]Saboya Ribeiro. Urbanização da Esplanada Santo Antonio e de suas adjacências, Revista Municipal de Engenharia, Rio de Janeiro, jul. 1945, p.13

[51] PA nº 3022/38 e Decreto nº 6747/40 e PA nº 3022/41.

[52] Reis, J. O. Reis. 50 anos da Av. Presidente Vargas, Revista Municipal de Engenharia, dezembro e janeiro de 1994, pág. 07 a 15. Entretanto, a idéia do prolongamento da Av. do Mangue já era antiga. Desde a abertura de seu trecho inicial de 60 braças com a canalização do mangue, no tempo do Barão de Mauá, em 1857, havia o pensamento de levar-se o canal até o Cais dos Mineiros, junto ao arsenal da marinha. Diante das dificuldades existentes, a idéia foi abandonada. Posteriormente, figurou uma proposta de prolongamento da avenida no Plano Agache, porém sem o canal do mangue, proposta essa que foi abandonada com a revogação do plano.

[53] São demolidas, também, 3 igrejas, a de São Pedro, na esquina da R. São Pedro com R. Miguel Couto, a de Bom Jesus do Calvário, na R. Uruguaiana, esquina com a R. General Câmara, e a de São Domingos, no largo de São Domingos, na Av. Passos, esquina com R. São Pedro.

[54] A Avenida Presidente Vargas parece avançar pelo mar e continuar em Niterói, sob a forma da Avenida Amaral Peixoto. Sobre essa última ver a parte referente a Niterói coordenada por Marlice N.S. Azevedo em Urbanismo no Brasil, org. Maria Cristina da S. Leme, São Paulo, Fupam/Nobel, 1999.

[55] Farme d'Amoedo Fº. O Desmonte do Morro de Santo Antônio, Revista do Clube de Engenharia, R.J., janeiro/maio 1958. Reidy, Affonso Eduardo. Estudo de Urbanização da Área Resultante do Desmonte do Morro de Santo Antônio, Revista Municipal de Engenharia, R.J., julho/setembro 1948.

[56] PA 1390/1921

projetada uma praça. Em 1924, um outro projeto[57] ainda contempla a urbanização do morro na sua forma original.

A esplanada é objeto de diversos projetos, inclusive um de autoria de J. O. Saboya Ribeiro, em 1941, como mencionamos[58]. No projeto figura também a Av. Diagonal, com 50 metros de largura, ligando a Lapa ao Campo de Santana, encontrando-se com a Av. Presidente Vargas. Essa via canalizaria grande parte do tráfego que se faz entre as Zonas Sul e Norte, desviando-o das Avenidas Rio Branco e Mem de Sá, tendo sido revogada à época do Governador Carlos Lacerda[59].

Ainda na década de 40, para a Esplanada de Santo Antônio, são elaborados projetos pelo Departamento de Urbanismo, por José de Oliveira Reis e Hermínio de Andrade e Silva. Em 1949, é aprovado o projeto[60] do Departamento de Urbanismo, de autoria de A. E. Reidy e H. de Andrade e Silva, que estabelece a Avenida Norte–Sul[61], como eixo principal do plano de urbanização e modifica outros projetos para a área.

Entretanto, é somente a partir da administração Dulcídio Cardoso (1952-1954), que são iniciadas as obras do desmonte do morro de Santo Antônio, fornecendo o material necessário para o Aterro do Flamengo[62]. Em 1958, é aprovado o projeto de urbanização[63] da área de autoria do Departamento de Urbanismo por H. de Andrade e Silva, Edwaldo Vasconcelos, Armando Stamile e J. de Oliveira Reis, que será finalmente executado.

Outra proposta da Comissão do Plano da Cidade é a Av. Perimetral. Projetada com caráter de diagonal, servindo como auxiliar da Av. Rio Branco, é uma antiga aspiração de engenheiros que buscavam soluções viárias[64], de distribuição de tráfego, pela ligação junto ao

---

[57] PA 1549/24
[58] PA3612/41
[59] S/ autor. Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro. Prefeitura do Distrito Federal – PDF. Publicação do Departamento de Geografia Estatística, julho de 1945. pág. 161 a 170. Segundo entrevista com J. O. Saboya Ribeiro Filho em 15 de março 2002, como parte da atividade da pesquisa realizada pelos autores, Saboya Ribeiro não privava de boas relações com o governador Carlos de Lacerda (gestão 1969-65), o qual cancelou alguns projetos viários da PDF como a Avenida Glória-Lagoa e a Avenida Diagonal.
[60] PA 5028/49 e 5029/49
[61] O projeto é um complemento do projeto de urbanização da área do Morro de Santo Antônio, aprovado pelo PA 5028, no trecho compreendido entre a Esplanada de Santo Antônio e o Morro da Conceição e urbanização das áreas adjacentes. Modifica os PA 3481, 4368 e 4500.
[62] A obra do desmonte é concluída na administração do prefeito Negrão de Lima (1958-1960) através do Plano de Realizações e Obras da Superintendência de Urbanização e Saneamento – SURSAN.
[63] PA 7214/58
[64] Acervo José de Oliveira Reis / cx. 20 – Arquivo da Cidade do Rio de Janeiro

mar da Av. Beira Mar à Av. Rodrigues Alves (Praça Salgado Filho – em frente ao aeroporto – à Praça Mauá). A proposta já figurava no Plano Agache.

Ao longo de seu traçado, a Av. Perimetral interfere na urbanização de várias áreas, como no entorno do Aeroporto Santos Dummont e da antiga Ponta do Calabouço, aterrada com o desmonte do morro do Castelo. Outra zona de influência da avenida é em seu encontro com a Av. Presidente Vargas, onde se localizariam edifícios públicos como a nova sede do Departamento de Correios e Telégrafos.[65]

Seu primeiro projeto[66], elaborado pela Comissão do Plano da Cidade, com a colaboração de Saboya Ribeiro[67], data de 1938, sujeito a inúmeras modificações posteriores. Neste a via se encontra ao nível do solo, e é usada como valorização da área de vizinhança de Igreja da Candelária e da orla marítima. Anos mais tarde, o engenheiro envolve-se em uma grande polêmica contra a adoção da solução de via suspensa, mas acaba por perder a disputa quando é adotada a solução em elevado no final da década de 50.

Em 1946[68], o prefeito Hildebrando de Góes promove a unificação dos diversos projetos para a avenida, posteriormente alterados em 1954[69], na administração do Prefeito Dulcídio Cardoso. Este último projeto prevê a abertura de um túnel sob o morro de São Bento, para a ligação com a Praça Mauá, o qual não é executado, e livra da demolição a Santa Casa, edificação que estaria comprometendo a implantação da avenida. Ainda na administração de Dulcídio Cardoso, é instituído o Serviço Técnico Especial de Execução da Av. Perimetral[70], que deveria contratar serviços e obras, além de fiscaliza-los[71].

Uma das maiores dificuldades enfrentadas para a sua abertura, segundo Oliveira Reis (1954) foi a existência de edificações como a Santa Casa, o Mercado Municipal e o Ministério da Marinha. Nesse processo, o Mercado Municipal acaba por ser demolido. Diante dessas dificuldades, surge a solução apresentada pelo engenheiro Mario Cabral, Secretário Geral de Viação à época do Prefeito Dulcídio Cardoso, de mergulho das pistas de tráfego.

---

[65] Reis, José de Oliveira. Avenida Perimetral, Revista Municipal de Engenharia, R.J., abril/junho 1954, pág. 59 a 70.
[66] PA 2.947/38.
[67] Segundo entrevista já citada com J. O. Saboya Ribeiro Filho em 15 de março 2002.
[68] PA 4.375/46
[69] PA 6.306/54
[70] Decreto n°. 11.932 de 04 de fevereiro de 1953
[71] Reis, José de Oliveira. Op. cit., 1954.

É, então, elaborado o projeto pelo Departamento de Urbanismo -DUR, que propõe a Av. Perimetral mergulhada em toda a extensão da Praça XV de Novembro, prosseguindo em elevado, atravessando o Morro de São Bento, em túnel e atingindo a Praça Mauá, e daí em elevado até a Av. Rodrigues Alves[72]. Esse projeto é mais tarde modificado na administração de Negrão de Lima (1956/1958), dando lugar ao projeto executado de parte da via em elevado e parte no nível do solo.

Vale ainda destacar, como obra importante da Comissão do Plano da Cidade, a Variante Rio-Petrópolis, atual Av. Brasil, que permite a ligação direta do extremo do Cais do Porto (Av. Rodrigues Alves) à estrada Rio-Petrópolis atual, nas proximidades de Parada de Lucas. Além da função de ligar a cidade ao interior, ela tem a função de intercomunicação dos subúrbios da Leopoldina.

É inegável a presença das intervenções projetadas pela Comissão do Plano da Cidade e, posteriormente, do Departamento de Urbanismo -DUR na cidade do Rio de Janeiro em especial, na área central. Apesar da revogação de projetos originados na Comissão em administrações mais recentes como a Av. Diagonal e a Av. Glória Lagoa, outros foram realizados, alguns integralmente, como a Av. Presidente Vargas, ou com modificações como a Av. Perimetral e a Esplanada de Santo Antônio.

Após 60 anos de elaboração dos projetos pela Comissão do Plano da Cidade, é possível refletir, ainda, sobre a integração dessas intervenções à cidade. No caso da Av. Presidente Vargas, embora super-dimensionada à época de sua inauguração, tendo suas pistas centrais utilizadas como estacionamento na década de 60, ela acaba por fazer parte do espaço utilizado pelos habitantes da cidade. Quanto à Esplanada de Santo Antônio e a Av. Perimetral, essas constituem espaços claramente fragmentados ou até fontes dessa fragmentação na área central. No primeiro caso, sua urbanização de características modernistas não se integra ao entorno, funcionando como bloqueio à livre circulação dos transeuntes. No segundo caso, a sua própria existência promove a divisão e a decadência das áreas por onde passa.

PRINCIPAIS PA'S DA COMISSÃO DO PLANO DA CIDADE

[72] PA 6489/55, assinado pelo diretor do DUR Afonso Eduardo Reidy e Edwaldo Vasconcelos chefe do Serviço Técnico.

PA 2947/38 – Urbanização da Esplanada do Castelo e adjacências; PA 2955/38, 3018/38, 30116/39 – Remodelação das quadras do área central; PA 2977/38 – Avenidas Epitácio Pessoa e Henrique Dodsworth (Corte do Cantagalo); PA 2990/38 – Urbanização do Bairro Peixoto, Copacabana; PA 3021/38 – Urbanização do Centro Bancário, complementar à Av. Presidente Vargas; PA 3022/38 – Av Presidente Vargas; PA 3215/40 - Av Brasil; PA 3576/41 – Urbanização do Alto da Boa Vista; PA 3587/41 – Plano de urbanização para ruas do bairro de São Cristóvão; PA 3651/41 – Urbanização de parte do bairro da Cidade Nova; PA 3815/43 – Urbanização parcial do bairro de Copacabana; PA 3910/43 – Urbanização do Largo de São Francisco; PA 3948/44 – Projeto do Canal Interceptor e urbanização dos rios Maracanã, Trapicheiros e Joana; PA 3949/44 – Abertura da Av. Maracanã e urbanização de parte do bairro da Tijuca; PA 4012/44 – Urbanização parcial do bairro de Botafogo; PA 4051/45 – Urbanização do Largo da Lapa e adjacências.

PROJETOS DO ENG. SABOYA RIBEIRO EM COLABORAÇÃO COM A COMISSÃO

PA 2991/38 – Avenida Botafogo – Leme e Túnel do Pasmado; PA 3130/39 – Avenida Glória-Lagoa; PA 3297/39 – Urbanização do bairro Jardim Lagoa, parte do bairro do Leblon; PA 3247/39 – Urbanização de parte do bairro de Laranjeiras; PA 3315/40 – Avenida Glória Lagoa; PA 3335/40 – Túnel ligando Botafogo a Copacabana; PA 3612/41 – Urbanização da Esplanada do Morro de Santo Antônio e Av. Diagonal.

FONTES COMPLEMENTARES

Acervo José de Oliveira Reis no Arquivo da Cidade do Rio de Janeiro, consultas anos 2003 e 2004.

Entrevista com José de Oliveira Reis em maio de 1992.

Entrevista com José Otacílio de Saboya Ribeiro Filho em março de 2002 e junho de 2004.

Entrevista com os arquitetos Estélio Roxo, Sylvio Proença e Rachel Sisson em novembro de 2002.

Imagem 1: Projetos propostos para a Área Central: Av. Presidente Vargas e Diagonal, Esplanada de Santo Anônio.
Fonte: Acervo José de Oliveira Reis no Arquivo da Cidade do Rio de Janeiro PCRJ. Reprodução: Gustavo Alves

Imagem 2: Plano de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro.
Fonte: Reis, J. O. O Rio de Janeiro e seus Prefeitos: Projetos de Alinhamentos. RJ, PCRJ, 1977.

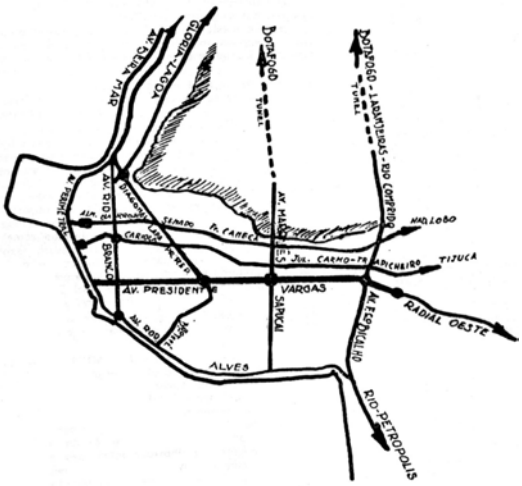

Imagem 3: Principais Eixos do "Plano Diretor".
Fonte: Comissão do Plano da Cidade. O Plano Diretor, Revista Municipal de Engenharia, RJ, n°. 3, vol. X, Julho de 1943. PDF
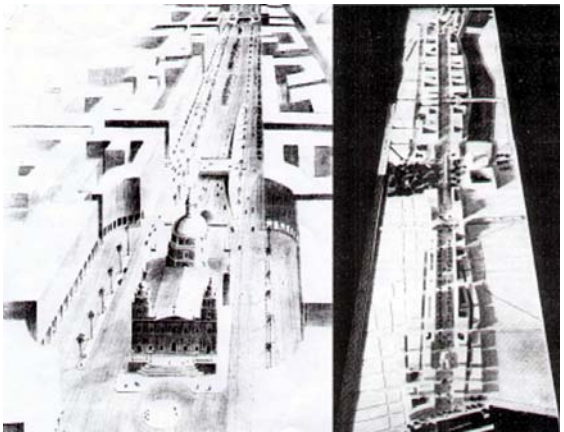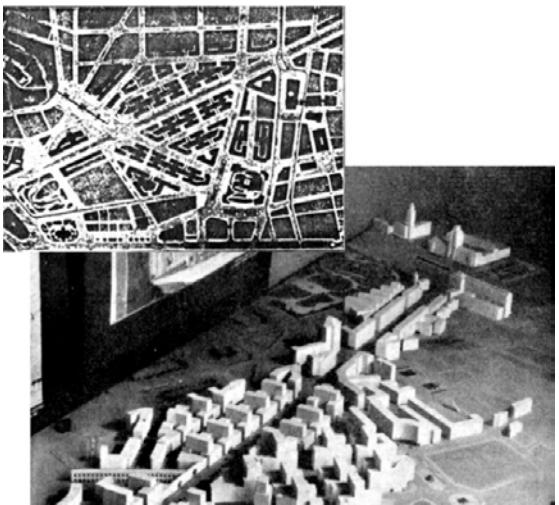
Imagem 4: Av. Glória-Lagoa
Fonte: Visconti, Tobias Ângelo. Estudo da Legislação vigente sobre urbanismo na França, Revista Municipal de Engenharia, RJ, nº 1, vol. VI, janeiro de 1939.