

Renato da Gama-Rosa Costa

ENTRE “AVENIDA” E “RODOVIA”:
A HISTÓRIA DA AVENIDA BRASIL
(1906-1954)

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Centro de Letras e Artes da Universidade Federal do Rio de Janeiro, para obtenção do título de Doutor em Urbanismo.

Orientador:

Prof^ª. Dr^ª. Margareth da Silva Pereira

Rio de Janeiro

2006

**ENTRE “AVENIDA” E “RODOVIA”:
A HISTÓRIA DA AVENIDA BRASIL
1906-1954**

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	03
INTRODUÇÃO	08
PARTE I - PRESSUPOSTOS TEÓRICOS E RECURSOS METODOLÓGICOS	26
CAPÍTULO 1 – A CIDADE-MÓVEL	
1.1 – CONCEITOS	
1.1.1 Noções de representação e práticas sociais	29
1.1.2 As redes viárias e as novas relações espaço-tempo nas cidades	35
1.1.3 Circulação e mobilidade	37
1.1.4 Cidade móvel/cidade em movimento: uma nova temporalidade?	43
CAPÍTULO 2 – ESCALAS DE INVESTIGAÇÃO	
2.1 – AS PREMISSAS DE ANÁLISE ADOTADAS	49
2.2 – DETERMINAÇÃO DOS RECORTES TEMPORAIS	55
2.3 – ANÁLISE DAS FONTES	
2.3.1 Documentação primária	63
2.3.2 Atores e instituições	66
2.3.3 Mapas e planos urbanos	79
PARTE II – GÊNESES DA NOVA CIRCULAÇÃO VIÁRIA	81
CAPÍTULO 3 – A NOVA CIRCULAÇÃO VIÁRIA, SEU VOCABULÁRIO E SUAS ESPECIFICIDADES	
3.1 AVENIDA: uma palavra e a construção de seus significados	84
3.2 O SUBÚRBIO: a expansão das cidades e a mobilidade desejada	100
3.3 O AUTOMÓVEL NA CIDADE: as novas palavras da expansão urbana	
3.3.1 Circulação, tráfego e velocidade	105
3.3.2 As auto-estradas: nascimento de um conceito	122
CAPÍTULO 4 – A NOVA CIRCULAÇÃO VIÁRIA E SEUS ATORES NO BRASIL	
4.1 OS PRIMEIROS SINTOMAS DE MUDANÇA	130
4.2 A FORMAÇÃO DO PENSAMENTO RODOVIARISTA:	

a atuação dos engenheiros e suas entidades	
4.2.1 Os congressos nacionais de estrada de rodagem	136
4.2.2 As “bandeiras automobilísticas”: o Club dos bandeirantes e os ideais de integração territorial pelas rodovias	152
4.2.3 A rodovia sob o ponto de vista do urbanismo: a contribuição de Armando de Godoy	156
4.3 AS AÇÕES RODOVIARISTAS NO GOVERNO DE WASHINGTON LUÍS (1926-1930)	161
4.4 O AUTOMÓVEL NOS PLANOS VIARIOS PARA O RIO DE JANEIRO: a atuação dos urbanistas	
4.4.1 O Plano Agache (1927-1930)	166
4.4.2 Le Corbusier e a Auto-Estrada para o Rio de Janeiro (1929 e 1936)	173
PARTE III - A ABERTURA DA AVENIDA BRASIL	177
CAPÍTULO 5 – AVENIDA BRASIL: de variante a BR-01 (1939-1954)	
5.1 - A RIO-PETRÓPOLIS	
5.1.2 Os trajetos propostos e o trajeto construído	185
5.2 - A CONQUISTA DO LUGAR: o saneamento da baixada de Manguinhos e a preparação para a abertura da variante	
5.2.1 Realizações e impasses técnicos	193
5.2.2 A Avenida do Norte e as hesitações sobre a instalação do bairro industrial de Manguinhos	197
5.3 - AS OBRAS	
5.3.1 A rede rodoviária do Distrito Federal e as diretrizes para a construção da Avenida Brasil	205
5.3.2 A Comissão de Obras Novas	215
5.3.3 As etapas da obra	219
5.4 - O ÁLBUM DA AVENIDA BRASIL	232
5.5 - AS OBRAS DE DUPLICAÇÃO (1950-1954)	242
CONCLUSÃO	251
BIBLIOGRAFIA	259
ANEXOS	281
Anexo 1 – Quadro de avenidas	
Anexo 2 – O Álbum da Avenida Brasil	
Anexo 3 – Notícias de jornais e periódicos (1939-1952)	
Anexo 4 – O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem	
Anexo 5 – Cronologia	

RESUMO

A Avenida Brasil foi construída entre 1939 e 1954 na cidade do Rio de Janeiro. O processo que culminou em sua abertura pode ser entendido como um marco na recente história urbana carioca. Sua obra está vinculada a dois movimentos, o do rodoviarismo e o dos planos urbanos, com destaque para o sistema viário. A partir da chegada dos veículos impulsionados pelo motor a explosão, ou seja, logo nos primeiros anos do século XX, passou a se estudar a questão da circulação viária na então Capital Federal e a melhor forma de se expandir os limites da cidade. Ao mesmo tempo buscava-se uma melhor integração do vasto território brasileiro apoiado nas rodovias. Neste sentido, a Avenida Brasil participa destes movimentos em duas escalas de atuação dos técnicos do urbano, entre sanitaristas, engenheiros, arquitetos, urbanistas e políticos: a regional, visto que foi aberta como variante da Estrada Rio-Petrópolis, e a local, face ao seu papel preponderante na formação dos subúrbios cariocas. Relacionada a sua construção estão presentes, ainda, as próprias formas de representação de cidade e mobilidade associadas às grandes estradas urbanas. Entre “avenida” e “rodovia”, acredita-se desejável e necessário aprofundar os conhecimentos sobre uma sucessão de iniciativas de planos urbanos locais e regionais que levaram a fazer dos eixos viários, como a Avenida Brasil, um dos emblemas da vida moderna.

ABSTRACT

Avenida Brasil was opened between 1939 and 1954 in the City of Rio de Janeiro. The process which culminated in its opening may be understood as a recent landmark in Rio's urban history. Its construction is linked with two movements: the one of highways and the one of urban plans, highlighting the road system. As of the advent of explosion motor-driven vehicles, or rather, in the early years of the XX Century, people took to studying the issue of road circulation of the then Federal Capital and the best way of expanding the limits of the city. At the same time, people searched for a better integration of the vast Brazilian territory based on highways. To this effect, Avenida Brasil participated in such movements on two levels of action of urban technicians, among health workers, engineers, architects, city planners and politicians: the regional, once it was opened as a variant of the Rio-Petrópolis highway and the local level, thanks to its prevailing role in the formation of Rio's suburbs. Further related to its construction are the forms of representing the city and their mobility associated with great urban highways. Between an "avenue" and a "freeway" it is believed to be desirable and necessary to deepen the knowledge about a succession of initiatives of local and regional urban plans which led to make a highway axis like Avenida Brasil one of the emblems of modern life.

RÉSUMÉ

L' Avenue Brasil a été ouverte entre 1939 et 1954, à Rio de Janeiro. Le processus qui a abouti dans son inauguration peut être compris comme un point important dans l'histoire urbaine de Rio de Janeiro. Sa construction est attachée à deux mouvements : celui du plan routier et celui des plans urbains, surtout ceux des réseaux viars. Dès l'arrivée des véhicules motorisés, au début du XX^e siècle, les études de la circulation viare à la Capitale Fédérale, ainsi que la meilleure façon d'expansion des limites de la ville ont été développées. En même temps, on essayait une meilleure intégration des plusieurs régions du pays à partir des autoroutes. L'action des hygiénistes, ingénieurs, architectes, urbanistes et politiciens dans le projet de l'Avenue Brasil ont été à deux échelles différentes : la régionale, en tant qu'une variante de la route Rio-Petrópolis ; et la locale, face à son rôle à la formation des banlieues de Rio de Janeiro. Sa construction est encore rattachée à la représentation de la ville et de sa mobilité, associées aux auto-routes urbaines. Des discours jusqu'au projet, il est nécessaire d'approfondir les connaissances au tour des projets urbains locaux et régionaux qui ont fait des axes viars, tel que l'Avenue Brasil, l'un des emblèmes de la vie moderne.

Para Felipe e Fernanda.

**Que souberam compreender o longo período
em que me ausentei para a realização da tese.**

AGRADECIMENTOS

Para começar, gostaria de dizer que se a dissertação de mestrado me trazia caras lembranças, este trabalho buscou se beneficiar de minha relação profissional com o objeto da tese. A dissertação de mestrado teve o propósito de ser uma continuação direta da pesquisa iniciada no curso de especialização, utilizando as fontes e a discussão teórica daquela pesquisa. Já a tese surgiu a partir de uma pesquisa iniciada no Departamento de Patrimônio Histórico, em 1998 e do qual hoje sou chefe, com muito orgulho. Esta pesquisa, que resultou no livro *Um Lugar para a Ciência*, lançado pela Editora Fiocruz em 2003, me instigou a que eu desenvolvesse uma tese sobre a Avenida Brasil. Estimulado pela possibilidade de consolidar um campo teórico e de pesquisa em história urbana dentro da Casa de Oswaldo Cruz, resolvi prestar concurso logo na primeira turma de Doutorado em Urbanismo do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (PROURB), da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, em 2002, mesmo ano em que passei a fazer parte do corpo de servidores da Fiocruz.

Recordo que foi um ano extremamente penoso para mim, especialmente no primeiro semestre, quando tive de, ao mesmo tempo, fazer as provas para as duas instituições. Aqui presto meus primeiros agradecimentos: a Andréa Sampaio, minha querida comadre; a Andréa Borde e a Jacques Sillos, que juntos formamos um grupo de estudos, visando nos preparar para ingressar no programa. Lembro-me das salutares e profícuas discussões que tínhamos sobre nossos projetos de pesquisa, que nos permitiram ser vitoriosos no processo seletivo.

Ao longo do curso os encontros com os professores foram dando contornos a tese e eu gostaria de agradecer especialmente a alguns desses professores: Ana Lucia Britto, Lúcia Costa, Rosângela Cavalazzi, Denise Pinheiro Machado e Pablo Bennetti. Mas, desde o início, e até antes mesmo do ingresso no programa, as discussões com minha orientadora muito me auxiliaram a dar corpo ao projeto de tese.

Minha relação com a professora Margareth Pereira vem de longa data. Nos meus agradecimentos para a dissertação de mestrado consta seu nome, claro, pelo auxílio que me prestou na realização

da monografia do curso de especialização e, desde então, um tem acompanhado o trabalho do outro com muita satisfação, segundo o que ela própria já me confidenciou.

Agradeço particularmente ao programa de convênios internacionais que o PROURB vem construindo na última década. Este possibilitou que eu fizesse, entre abril e setembro de 2004, um estágio de doutorado sanduíche, com bolsa da CAPES e através do acordo CAPES/COFECUB, dentro do projeto “saberes urbanos, atores sociais e acesso à cidade”, coordenado pelas professoras Ferial Drosso e Lícia do Prado Valladares. Esta experiência me permitiu enriquecer meus referenciais teóricos e o acesso a instituições de ensino e pesquisa das mais renomadas no mundo, como a École de Hautes Études em Sciences Sociales, a École des Ponts et Chaussées e, em particular, o Institut d’Urbanisme de Paris.

Do contato rico com os professores deste instituto, agradeço especialmente meu orientador, Laurent Coudroy, pelas contribuições generosas e a Anne Fournier, que além de me adotar academicamente, me proporcionou um dos melhores momentos no instituto ao me incentivar a mostrar meu trabalho no seminário *La Vie Urbaine*. Uma prova de fogo, não apenas para o meu francês, mas, principalmente para a discussão teórica. Neste evento descobri, com grata satisfação, que minha pesquisa é inédita aqui e lá, principalmente, o que me motivou ainda mais a seguir adiante.

Desta experiência surge um novo grupo de pessoas a agradecer. Primeiro a Gisele Sanglard, que além de me receber no *chateau*, muito me auxiliou a andar pelas instituições, a me virar com uma cultura e uma língua pouco familiar e a me tornar mais seguro em relação às discussões teóricas da própria tese. Agradeço a Anita Becquerel, brasileira que trabalha no IUP e que me recebeu com carinho e dedicação – aliás, é o que ela vem fazendo há muitos anos a todos os compatriotas estudantes que lá chegam. Obrigado por seu apoio e incentivo.

Do grupo de Paris, não posso esquecer de minha querida Aramires, grande protetora dos estudantes brasileiros que chegam para fazer suas teses por lá. Depois que fiquei absolutamente sozinho em território francês, Aramires e meus colegas de doutorado Ivete Farah e Sérgio Magalhães, foram meu porto seguro para não esmorecer por conta da saudade de casa. Recordo-

me com carinho dos momentos em que saíamos para tomar um café ou uma *panache* e comer uma crepe.

Não poderia deixar de agradecer as professoras Marlice Azevedo e Lélia Vasconcellos, que conheço desde a UFF e que acompanharam em diversas fases, sempre com palavras de grande incentivo, o desenvolvimento de minha tese.

Certamente também não posso esquecer de agradecer meus colegas da Casa de Oswaldo Cruz, que me apoiaram e de certa forma, sofreram junto comigo, em especial todos meus colegas do DPH, Tânia Fernandes e o grupo da História das Comunidades de Manguinhos, que compartilharam horas de alegria e desespero da tese e que souberam trabalhar minha ausência durante a estada na França e agora na reta final da elaboração do texto. Aqui não posso deixar de agradecer em separado Alexandre Pessoa, pelos auxílios luxuosos com os mapas e as ilustrações que alimentaram nossos trabalhos.

Finalmente, quero agradecer minha família. Meus pais mais uma vez por seu apoio e amor incondicional. D. Lizete, pelo apoio “logístico” com Felipe e palavras de incentivo. Fernanda e Felipe por suportarem minha ausência, não apenas física. Quando decidi de que iria me ausentar do país para estudar, pesou muito o fato de Fernanda me apoiar integralmente, embora soubéssemos o quanto iríamos sentir a falta um do outro. Mas eu sabia que Felipe é que iria sentir mais minha ausência. Aliás, difícil dizer se não foi ao contrário.

Hoje vejo com satisfação que todas as dificuldades e percalços valeram a pena, menos pelo fato de me tornar doutor, e mais por ter feito um trabalho que muito me satisfaz.

“O sistema rodoviário nacional reclamava (...) um grande empreendimento nesse sentido – a AVENIDA BRASIL – via de acesso a todas as nossas estradas de rodagem e cujo traçado magnífico (...) se estende por essa região, embelezando-a e valorizando-a”

“Deixando para trás os arranha-céus, ela se projeta através dos subúrbios cariocas”

“A AVENIDA BRASIL proporciona ao viajante, não só o conforto de moderna estrada de rodagem como também todas as sensações agradáveis de viagem rápida, junto da faixa marítima. Contrastando com a grande velocidade dos veículos que percorrem essa avenida, vêm-se, dando vida à paisagem, vagarosos barcos à vela ou a remo, característicos da atividade dessa região, onde o mar acolhe, para o trabalho e para o divertimento, densa população do Distrito Federal”

Álbum da Avenida Brasil, 1945

INDICE DE ILUSTRAÇÕES

1. Foto da obra da Avenida Brasil. *Revista Municipal de Engenharia*, março de 1941. Biblioteca Noronha Santos, IPHAN-RJ. P. 2
2. Foto Jornal O GLOBO, 22 de junho de 2003. Autor: Paulo Barreto. P. 2
3. MAPA atual da região de Manguinhos. Autor: Alexandre Pessoa. P. 4.
4. Quadro da mobilidade em Le Corbusier. GEROSA, 1978: 52. P. 47
5. Abertura da Variante Rio-Petrópolis, vista do Instituto Oswaldo Cruz. *Revista Municipal de Engenharia*. Março de 1941. Biblioteca Noronha Santos. P. 65
6. A Avenida Brasil vista do mesmo ângulo. Acervo DAD/FIOCRUZ. C. 1950. P. 65
7. Perfis de avenidas em HAUSSMANN, 1893: 153. P. 86
8. Perfil de avenida para a Cidade Linear, em SORIA Y MATA 1882 (1913): 13. P. 88
9. Esquema de carrefour a giration de HÉNARD, 1909 (1982): 279. P. 91
10. Desenho de uma rua do futuro de: 351. P. 93
11. Desenho de Harvey Wiley Corbett, ilustrando a cidade do futuro, de 1913. Publicado em COHEN, 1995: 32. P. 94
12. Esquema comparativo de anéis viários de grandes capitais européias, em HÉNARD, 1909 (1982). P. 98
13. Mapa do centro do Rio de Janeiro mostrando as intervenções de Pereira Passos. Publicado em SOUZA, 1913: 387. P. 99
14. Gráfico de Émile Massard. Publicado por LE CORBUSIER, 1925 (2000) : 99. P. 117
15. PLANO VOISIN . Fondation Le Corbusier, Paris. P. 120
16. PLANO VOISIN . Fondation Le Corbusier, Paris. P. 121
17. Foto do stand da Voisin veículos (la voiture des rois) no Álbum da I Exposição Automobilística. Rio de Janeiro. 1925. Acervo Rodolfo Porto d’Ave. P. 144
18. Vista de uma corrida disputada na Avenida Beira-Mar, durante a I Exposição Automobilística. Na placa, agradecimentos ao diretor A. Porto d’Ave. *Álbum...Rio de Janeiro de 1925*. Acervo Rodolfo Porto d’Ave. P. 146
19. Vista da inauguração da Avenida Niemeyer. REIS, 1977: 73. P. 135
20. Plano Catambry. BRASIL, 1973: 107. P. 142

21. Foto da mesa de abertura do IV CNER, de 1926. Ao centro, Washington Luís. Revista Brazil-Ferro-Carril, Rio de Janeiro, ano XVII, n. 483, dez. 1926: 724. P. 148
22. Mapa da Rodovia Pan-americana. RODRIGUES, 1955: 29. P. 151
23. Porto d’Ave em viagem por estradas mineiras. Acervo Rodolfo Porto d’Ave. P. 155
24. Saída da Cinelândia de uma “bandeira automobilística” promovida pelos sócios do Club dos Bandeirantes, em frente da sede do clube. Revista A Bandeira, Rio de Janeiro, agosto 1927. Biblioteca Nacional. P. 156
25. Washington Luís em viagem entre São Paulo e Santos. REIS FILHO, s.d.: 54. P. 163
26. Perspectiva da Praça do Comércio em AGACHE, 1930. P. 167
27. “Esquema dos cinco dedos” em AGACHE, 1930. P. 170
28. O sistema viário e Ossatura do Plano Diretor em AGACHE, 1930. P. 172
29. Projeto da Auto-estrada para o Rio de Janeiro em SANTOS, 1987: 103. P. 173
30. Estrada União e Indústria, em VASQUEZ, 1998: 75. P. 180
31. Trajetos das estradas Rio-Petrópolis, de 1922, 1926 e 1928. Silveira, 1987:3 P. 185
32. Detalhe do MAPA (imagem 33) mostrando dois dos quatro trajetos estudados e o construído. BRASIL, 1927b. P. 188
33. Imagem da Rio-Petrópolis e da Estrada de Ferro Leopoldina. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Reprodução Marco Belandi. P. 190
34. Mapa Geral das estradas Rio-Petrópolis e Rio-São Paulo publicado no relatório do MVOP de 1927. BRASIL, 1927b. P. 192
35. Imagem de viaduto da Auto-estrada Rio-Petrópolis P. 187
36. Foto tirada do Castelo de Manguinhos para a Baía de Guanabara. OLIVEIRA ET AL, 2003: 71. P. 195
37. Projeto de Jorge Macedo Vieira para o Bairro Industrial de Manguinhos. OLIVEIRA ET AL, 2003: 87. P. 199
38. Projeto paisagístico para o “Bosque de Manguinhos” de Sommers Arquitetos. OLIVEIRA ET AL, 2003: 86. P. 200
39. Mapa Briguiet, 1930, em ERMAKOFF, 2003. P. 201
40. Bairro Industrial em AGACHE, 1930. P. 203
41. Mapa das rodovias do Distrito Federal, de 1938. Acervo Andréa Borde. P. 207

42. Perfil da Rio-Petrópolis. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Reprodução Marco Belandi. P. 210
43. Perfis da Avenida Brasil: o proposto e o construído. SILVA, 1938. P. 212
44. Mapa do trajeto da Avenida Brasil. Revista Municipal de Engenharia, Rio de Janeiro, vol. 8, n. 2, março 1941. Biblioteca Noronha Santos. P. 214
45. Plano viário da administração Henrique Dodsworth para o Distrito Federal. PASSOS, 1941. P. 217
46. Obras na variante Rio-Petrópolis. Março de 1941. Revista Municipal de Engenharia. Biblioteca Noronha Santos. P. 221
47. Getúlio Vargas em visita às obras da variante. 1941. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Reprodução Marco Belandi. P. 223
48. Idem. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Reprodução Marco Belandi. P. 223
49. Getúlio Vargas analisando o mapa do sistema rodoviário brasileiro durante inauguração da Avenida Brasil. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Reprodução Marco Belandi. P. 228
50. Vista da Avenida Brasil recém-inaugurada, no sentido Penha-Centro, com o Aeroclube à esquerda. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Reprodução Marco Belandi. P. 230
51. Foto de 1946 da Avenida Brasil. Acervo Centro Cultural da Light. P. 231
52. Imagem da Avenida Brasil, próxima ao quilômetro zero. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Reprodução Marco Belandi. P. 231
53. Foto da Avenida Brasil, próxima ao Gasômetro. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Reprodução Marco Belandi. P. 240
54. Mapa das rodovias do DER-DF. PEREIRA, 1952. P. 241
55. Inauguração do primeiro trecho das obras de duplicação da Avenida Brasil. Revista Municipal de Engenharia, v. 17, n. 3, p. 198, jul-set. 1950. P. 245
56. Inauguração de obras de duplicação da Avenida Brasil. 1950. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Reprodução Marco Belandi. P. 245
57. Idem. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Reprodução Marco Belandi. P. 246
58. Idem. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Reprodução Marco Belandi. P. 246
59. Idem. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Reprodução Marco Belandi. P. 247
60. Idem. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Reprodução Marco Belandi. P. 247

61. Aspecto das obras finais da duplicação da Avenida Brasil. Ao fundo o Pavilhão de Cursos da Fundação Oswaldo Cruz. DER-DF, 1958. P. 249
62. Trevo das Missões. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. P. 250
63. Idem. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. P. 250

ENTRE “AVENIDA” E “RODOVIA”:

A HISTÓRIA DA AVENIDA BRASIL

(1906-1954)



Foto da obra da Avenida Brasil. *Revista Municipal de Engenharia*, março de 1941. Biblioteca Noronha Santos, IPHAN-RJ.

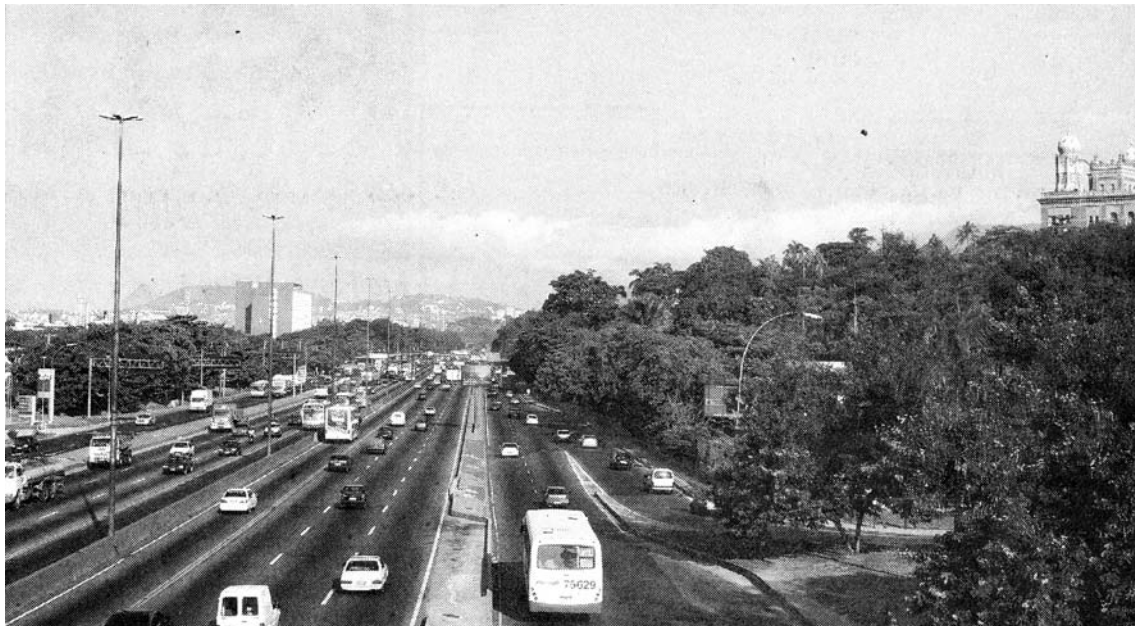


Foto Jornal O GLOBO, 22 de junho de 2003.

APRESENTAÇÃO

A história da Avenida Brasil está diretamente vinculada ao processo de expansão do Rio de Janeiro e de formação de sua área suburbana no século XX. Sua história está, ainda, interligada ao desenvolvimento do rodoviarismo no Brasil, por ter sido aberta como uma variante da Rio-Petrópolis, uma das primeiras estradas construídas especialmente para o uso do automóvel.



MAPA atual da região de Manguinhos.

A Avenida Brasil foi aberta como um caminho alternativo aos tradicionais percursos realizados pelo interior dos bairros da zona da Leopoldina ou, ainda, por mar ou de trem para se chegar à antiga Estrada União-Indústria (1860). Seu traçado, ao longo do litoral da Baía da Guanabara, facilitou o acesso a Petrópolis e daí a esta estrada, até então a mais utilizada para se chegar à região de Minas Gerais.

De fato, desde os primeiros anos do século XX, mais precisamente a partir da gestão de Pereira Passos na prefeitura (1903-1906), se estudava uma forma de ligar o Centro da cidade aos bairros situados depois da ponta do Caju, como Manguinhos, Bonsucesso, Ramos, Olaria e

Penha, até Irajá, tendo como ponto de partida a Avenida Rodrigues Alves e o cais do porto.

Por outro lado, também se considerava a necessidade de se criar uma via que permitisse o acesso mais direto à capital federal. A ligação interurbana com as regiões de Minas e São Paulo seria assim estudada pelos planos urbanos desenvolvidos a partir da segunda metade da década de 1920, como, por exemplo, pelo Plano de Remodelação, Extensão e Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro, de autoria do urbanista francês Donat-Alfred Agache (1927-1930), no plano do Bairro Industrial de Manguinhos, de Jorge Macedo Vieira (1927), e no plano para o Rio de Janeiro, de Le Corbusier (1929 e 1936).

A primeira tentativa, sem sucesso, para a abertura de uma ligação à região de Petrópolis e à Estrada União-Indústria, que atendesse à circulação de veículos automotores, data de 1906. Durante as duas décadas seguintes, seu projeto foi discutido em diversos *fóruns*, como nos primeiros congressos brasileiros de estrada de rodagem, iniciados em 1916 e organizados pelo Automóvel Club do Brasil, órgão criado em 1907, ele próprio ligado à gênese do rodoviarismo no Brasil.

No início da década de 1920, a abertura da rodovia continuava apenas um projeto, entretanto, em 1922, seria empreendida uma primeira viagem por carro a Petrópolis, reunindo alguns sócios do Automóvel Club. As dificuldades impostas pelo trajeto entre o centro do Rio e a cidade serrana fizeram com que a viagem levasse alguns dias, mas este primeiro caminho logo começou a ser melhorado, sendo inaugurado em 1926 pelo ministro da Viação e pelos sócios daquela entidade.

Projetos diferentes e mais ambiciosos para a nova rodovia foram realizados, entre 1926 e 1927, até a inauguração da Estrada Rio-Petrópolis em 1928, aproveitando trechos do caminho de 1922, durante a presidência de Washington Luís (1926-1930), ele próprio um membro ativo do Automóvel Club do Brasil. Ele faria desta estrada, juntamente com a primeira Rio-São Paulo, as

grandes realizações de seu governo, sintetizadas no seu lema: “Governar é abrir estradas.”

Inicialmente, foram feitos cinco estudos para a nova rodovia, a cargo da equipe do Ministério de Viação e Obras Públicas (MVOP). Dentre as propostas, a pelo litoral – e, portanto, à “beira-mar da estrada de ferro Leopoldina” – foi considerada a menos exequível à época, segundo os próprios técnicos. Este trajeto, entretanto, seria retomado duas décadas depois e daria origem ao que se chamou à época Variante Rio-Petrópolis, a hoje Avenida Brasil. O projeto proposto por Viera para o Bairro Industrial de Manguinhos, ao adotar o mesmo trajeto pelo litoral para uma Avenida Norte, estaria confirmando o traçado da futura Avenida Brasil.

A abertura definitiva da variante adotando, portanto, o trajeto pelo litoral, ocorreria durante o Estado Novo (1937-1945), responsável também pela sua designação – enfim – de Avenida Brasil. As obras de sua abertura couberam ao prefeito Henrique Dodsworth, através da Comissão de Obras Novas da Secretaria Geral de Viação e Obras.

Diferentemente do que os técnicos haviam pensado em 1926, o trajeto pelo litoral, adotado então em 1939, passou a ser considerado a melhor opção para a circulação intra-urbana com destino à serra e a São Paulo. Buscava-se assim resolver, inclusive, os problemas que já se revelavam no trânsito das áreas internas dos bairros da zona da Leopoldina, ocorridos apenas uma década depois da abertura da rodovia Rio-Petrópolis. José de Oliveira Reis (1977: 112) nos atesta:

Antes da abertura da Avenida Brasil, a saída e entrada do Rio de Janeiro efetuavam-se pelas chamadas Estradas Rio-São Paulo e Rio-Petrópolis. Constituíam antes um verdadeiro suplício, pela travessia da região suburbana, tanto da Central quanto da Leopoldina. O trajeto era feito através de ruas estreitas com um tráfego cada vez mais intenso. O novo trajeto, realizado em região inteiramente livre, às margens da Baía, foi a solução mais lógica, inteligente e econômica.

Desde 1939, a Avenida Brasil passaria a desenvolver um papel estratégico no processo de expansão do Rio, bem como nos planos rodoviários nacionais discutidos no final dos anos 1940. De fato, a Avenida Brasil foi classificada como a primeira estrada federal (BR 01), em 1948, pela Secretaria Geral do MVOP, atendendo à proposta administrativa montada com a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DNER) e do Fundo Rodoviário Nacional. Em 1951, o Plano Rodoviário do Distrito Federal projetaria um anel viário em torno do perímetro urbano do Rio de Janeiro, onde a avenida apareceria mais uma vez com destaque e, em 1955, seria inaugurado o Trevo das Missões, facilitando a ligação das estradas Rio-Petrópolis e Rio-São Paulo às avenidas das Bandeiras e Brasil, tornando realidade a ligação tão desejada desde os primeiros anos do século.

INTRODUÇÃO

Relevância do tema e estado da questão

A despeito das aberturas na década de 1990 das vias que permitem hoje escoar o tráfego intra e inter urbanos do Rio de Janeiro, as chamadas linhas ‘vermelha’ e ‘amarela’, a Avenida Brasil permanece como a principal via de ligação entre o Centro da cidade e alguns bairros suburbanos, que se desenvolveram com o próprio processo de sua abertura. Esta história nunca foi plenamente contemplada pelos estudos de história urbana do Rio de Janeiro. É indiscutível que a Avenida Brasil representa um marco visível da presença do automóvel na vida de nossa cidade e nos discursos sobre o próprio desenvolvimento econômico do país. É também inegável sua importância na estruturação não só de uma nova forma urbana, mas de uma nova imagem de cidade e de vida urbana.

Raros estudos sobre a história da abertura de grandes avenidas na cidade do Rio de Janeiro contemplaram quase que exclusivamente a Avenida Rio Branco (antiga Avenida Central) e a Avenida Presidente Vargas, mas, como dissemos, a Avenida Brasil não atraiu o olhar dos pesquisadores. Por outro lado, a questão do pensamento urbanístico é visto ou de forma muito abrangente ou muito específica (LIMA, 1995; KLEIMAN, 1994-2001; BENETTI, 1997).

Análises mais amplas sobre a importância da rede viária na configuração das cidades brasileiras e seu papel no Rio de Janeiro foram feitas por Mauro Kleiman, principalmente a partir de sua tese de doutoramento, em 1994, e de seu trabalho para a Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (ANPUR), em 2001.

Este autor reconhece o grande investimento em redes viárias, feito a partir dos anos 1950, e considera os períodos anteriores como introdutórios deste processo, não se detendo sobre eles. Ele baseia suas análises em dados estatísticos, incluindo os investimentos em redes de infraestrutura urbana realizados no período que vai de 1938 a 1998. O privilégio da rede viária, no seu entender, se dava por ser mais visível à população, correspondendo melhor aos interesses políticos. O primeiro período analisado pelo autor, 1938-1965, é, segundo ele próprio, o que melhor traduz as alterações sofridas na estrutura viária anterior.

Pablo Benetti (1997), assim como Kleiman, aborda algumas destas questões em sua tese de doutorado. Benetti dedica parte de sua tese às avenidas do Rio de Janeiro e à análise das idéias que associam a rua a um canal de circulação automotora. Ele relaciona o período que vai de 1926 a 1940 às questões em torno do automóvel, da circulação nas cidades e dos sistemas viários no Brasil, tendo como fonte o plano de Agache para o Rio e as inspirações decorrentes da Société Française des Urbanistes (SFU). Benetti privilegia, em seu estudo, a Avenida Presidente Vargas, aberta na mesma época que a Avenida Brasil, associando-a, assim, à presença do automóvel na cidade do Rio de Janeiro.

Evelyn Lima, em seu estudo sobre a abertura da Avenida Presidente Vargas, também chamou a atenção para o uso militar que o poder público fez das avenidas, principalmente as abertas por governos autoritários como Mussolini, em Roma; as da Alemanha nazista, ou mesmo, segundo a autora, como Haussmann, em Paris. Da mesma forma, a autora reconhece em Henrique Dodsworth um autoritarismo que possibilitou a abertura da Presidente Vargas:

Assim como Haussmann teve a coragem de descaracterizar o Quartier Latin (...), também nosso interventor do Estado Novo (...) não hesitou em varrer do traçado de nossa cidade habitações e monumentos religiosos, numa conquista voraz do espaço urbano, onde apenas os interesses de classes dominantes eram observados. (LIMA, 1995: 15)

Ainda que esta visão mereça comentários mais críticos, concluímos que o tom do livro de Lima é de denúncia a um tipo de intervenção que destrói o patrimônio arquitetônico e o tecido urbano tradicional, como sugere o subtítulo de seu trabalho (“uma drástica cirurgia”). Por fim, seu trabalho registra como a abertura da Avenida Presidente Vargas, ao destruir o tecido tradicional de uma parte da cidade, estaria introduzindo novas imagens do poder público, associadas ao autoritarismo e às políticas de transportes associadas ao automóvel.

Além dos trabalhos já citados, estudos importantes relacionados ao rodoviarismo e ao automobilismo foram feitos por Nestor Goulart Reis Filho (REIS FILHO, s.d.), que trabalhou a história das rodovias de São Paulo, Silva Telles (TELLES, 1984) e Ângela de Castro Gomes (GOMES, 1994), que trabalharam a história da engenharia no século XX, mas sem contemplar estudos de caso.

No plano internacional, nos últimos anos alguns estudiosos vêm aprofundando as análises sobre alguns desses temas e parecem confirmar a importância do assunto, neste momento em que mais uma vez se reavalia a cultura técnica em relação às cidades. Desde a década de 1980, o tema

dos transportes, por exemplo, tem interessado particularmente aos historiadores. Em 1985, foi organizado, por iniciativa da *Régie Autonome des Transports Parisiens* (RATP), o seminário *Crise de l'Urbain - Futur de la Ville*, com participação de diversos pesquisadores como Marcel Roncayolo, Jean-Louis Cohen, Gabriel Dupuy, Jean-Pierre Gaudin, Jacques Le Goff, entre outros, muitos dos quais começaram a se dedicar especificamente às *redes* de infra-estrutura urbana.¹

De um modo geral, este seminário teve o intuito de instaurar um diálogo entre os responsáveis pelo planejamento urbano e os transportes, analisando-os, sobretudo, pelos aspectos qualitativos e contemplando temas como evolução dos modos de vida, o imaginário e os símbolos urbanos. Enfim, conferindo à história das técnicas um olhar social reflexivo, que permanece, em muitos países, ignorado.²

O *Institut Parisien de Recherche Architecture Urbanistique Société* (IPRAUS), com o apoio do Ministério dos Transportes da França, passou a se dedicar a um programa de pesquisa específico sobre os transportes terrestres desde 1990, mas poucos são ainda os estudos históricos que procuram adotar um caso específico de abertura de uma rodovia.³

Temas sobre o automóvel e a cidade vêm igualmente despertando interesse dos historiadores da técnica, da engenharia e das cidades, norte-americanos e de outros centros europeus, contribuindo por revelar um novo campo de investigação em história. Publicações como *Automobiles of America*, tida como uma das que mais simbolizam a preocupação norte-

¹ Os textos do seminário foram lançados em Roncayolo (1987).

² As conferências foram organizadas segundo quatro eixos de pesquisa: modos de vida e mudanças urbanas; rede, atores e territórios de comunicação; serviços públicos e espaços coletivos, modos de gestão e cultura de empresas; rede de videoconferências, lugar de experimentação social. Os trabalhos apresentados foram reunidos em Roncayolo (ib).

³ Destacamos os trabalhos de M. Lambert-Bresson, *Etudes des transformations de Nîmes et d'Avignon au XIXe siècle à la suite de l'implantation du chemin de fer*; *Lotissements, chemins de fer et aménagement urbain à Paris dans la première moitié do XIX siècle*, de A. Térade; e *Autoroutes urbaines: effets sociaux, enjeux spatiaux dans les villes*

americana com este assunto, é uma compilação de textos feita em 1968 pela equipe da *Automobile Manufactures Association*, que ensaiou naquela época algumas investigações sobre a influência do automóvel nas alterações socioeconômicas da América.

Mas foi também entre o fim dos anos 1980 e 1990 que o nome de Clay MacShane passou a se destacar como historiador da motorização na América. Em 1994, ele publicou *Down the Asphalt Path: the automobile and the American city* e, em 1997, *The Automobile: a chronology of its antecedents, development and impact*. Em seus trabalhos, MacShane vem contribuindo para a história do transporte urbano e fica claro que ele é um dos poucos a compreender os complexos temas relacionados à adoção do automóvel para os americanos urbanos, suburbanos e rurais, e as enormes alterações provocadas pelo automóvel na vida de seus usuários e dos habitantes das grandes cidades.

Da obra de MacShane, destacamos a publicada nos *Annales de la Recherche Urbaine*, “*De le rue à l'autoroute. 1900-1940*” (MACSHANE, 1984), onde ele analisa a evolução do sistema viário nos Estados Unidos. A estruturação de seu texto corresponde à estruturação cronológica adotada nesta tese e ainda à adotada por Benetti, revelando que estas questões possuem uma regularidade a partir mesmo do surgimento do automóvel e das grandes transformações introduzidas por este novo meio de transporte nas cidades. Voltaremos a este texto ao longo de toda a tese, principalmente no capítulo metodológico e nos dois primeiros capítulos empíricos.

Este trabalho se aproxima da perspectiva histórica e cultural adotada por MacShane ou pelos estudiosos franceses já citados, entre os quais se destacam Marcel Roncayolo (pela forma de abordagem teórica) e Gabriel Dupuy, que, na mesma direção, avança e aprofunda questões que

internationales du Moyen-Orient, de A. Deboulet. Resenhas publicadas pelo boletim *La lettre de l'IPRAUS*, de junho de 2003.

nos interessam, e que ainda não vêm sendo estudadas para o caso brasileiro.

De fato, no seu livro *L'urbanisme des Réseaux*, Dupuy (1991) descreve a importância que a evolução dos meios de comunicação e de transportes trouxeram às cidades, onde traça a evolução dos planos urbanísticos chamando a atenção para o olhar dos planejadores sobre a questão das redes urbanas, com relevância para os meios de transporte. Este estudioso do assunto inicia seu levantamento com o plano de I. Cerda para Barcelona, reconhecido como o primeiro técnico a se preocupar com estas questões, e destaca ainda o projeto de *Broadacre City*, de Frank Lloyd Wright. Dupuy chama a atenção também para o fato de que não têm aparecido na história do urbanismo estudos sobre a organização territorial em rede. Sobretudo quando se analisa diretamente os planos, onde essa questão foi relevante. Para ele, os autores desses planos foram soberbamente ignorados e até mesmo marginalizados (DUPUY, 1991).

Não pretendemos repetir o perfil da pesquisa deste autor, mesmo porque nosso objeto de estudo contempla o Brasil, mais especificamente o Rio de Janeiro, e nossas fontes privilegiam a historiografia produzida aqui. Porém, um olhar mais atento sobre esses planos pioneiros contribuirá, sem dúvida, para traçarmos paralelos e assim buscarmos um diferencial para a nossa tese, que compartilha em parte dos mesmos anseios.

Neste início de século XXI, a organização da I Conferência Internacional sobre História do Transporte, do Tráfego e da Mobilidade, T²M Conference, mostrou clara visibilidade sobre a importância da história dos transportes e da tecnologia à compreensão da forma da cidade contemporânea, apontando, entretanto, alguns desafios para os historiadores, além dos já apontados por Dupuy.

Um dos temas recorrentes nesta conferência, da qual participamos, foi o estudo da 'mobilidade', termo que vem se sobressaindo em relação à palavra 'circulação', procurando com isso abranger questões que incluam todo o tipo de acesso à cidade. No encontro, que continuou

recebendo poucos historiadores de cidade e do urbanismo em benefício dos que se dedicam à história dos transportes e da tecnologia, tivemos a oportunidade de apresentar um texto (COSTA; PEREIRA, 2003), ainda introdutório, relativo à articulação entre a presença do automóvel e os planos urbanísticos.

No entanto, chamou-nos a atenção um trabalho que não só retoma, reforça e é ainda mais incisivo que Dupuy sobre as relações entre os transportes, a mobilidade e o tráfego para as questões da história urbana e do urbanismo, como ainda desenvolve questões teóricas e metodológicas sobre o tema. Este trabalho sublinha pontos analisados por Roncayolo (Op. Cit.), colocando em foco a própria historiografia, como de resto também já o fazia Bernard Lepetit (OP. Cit.), permitindo articular com mais clareza os novos estudos culturais, tanto ao tema do transporte, quanto às visões que os próprios analistas construíram e constroem sobre eles em suas relações com a cidade.

Tratou-se do artigo de Günter Dinobl (2003), que analisa como os estudos de transporte foram tratados primeiramente pelos engenheiros, ao estudarem prioritariamente a história das ferrovias através do viés da mobilidade industrial – tema que, a partir da Segunda Guerra Mundial, passou a interessar tanto aos acadêmicos quanto aos historiadores.

Dinobl afirma que tais estudos, entretanto, se preocupavam menos com a questão cultural ou até mesmo com a cultura técnica, do que com a questão do avanço tecnológico trazido pela evolução dos meios de transporte. A proposta de seu trabalho é fazer da historiografia da história dos transportes uma narrativa cultural, o que também nos mobilizou ao buscar estudar tanto o tema da abertura da Avenida Brasil quanto a relação entre o automóvel e a forma urbana.

Por sua vez, a história dos meios de transportes no Brasil, como mostra o livro de Telles (Op. Cit.) sobre a história da engenharia brasileira, se apresenta ainda um campo de atuação dos engenheiros e o tipo de narrativa historiográfica privilegia a da técnica. Não temos a pretensão

aqui de abrir um novo campo de investigação acadêmica, mesmo porque os trabalhos anteriores de Nestor Goulart e Mauro Kleiman – os primeiros a estudarem o rodoviarismo – ou os de Benetti e Lima – sobre o automóvel e a cidade – já apontam neste sentido. Nosso objetivo, entretanto, é o de contribuir com uma narrativa cultural sobre um tema ainda pouco explorado pela historiografia urbana brasileira, apresentando um estudo de caso específico.

Tanto do ponto de vista da técnica quanto da história cultural e urbana das cidades do Brasil, a nossa tese traz como principal contribuição a estes campos de investigação urbana, a história da abertura de um eixo viário e suas implicações na dinâmica urbana, em suas múltiplas escalas. Pretendemos buscar o ideário e as tensões históricas deste processo, através da análise de um objeto em específico e dos grupos de atores que dele participaram. Procuraremos igualmente privilegiar essa análise associando-a a questões maiores em torno do automobilismo e do rodoviarismo. Por fim, procuraremos observar as articulações dessas questões às noções que perpassam a cultura técnica no período, como as idéias de circulação e mobilidade urbanas, e do próprio desenvolvimento do urbanismo no Brasil.

Gourdon (2001) é outro autor que nos trouxe uma chave interpretativa do tipo de intervenção que pretendemos abordar, como já salientou Marcel Roncayolo (2001: 8): o crescimento nas cidades respeita menos os tecidos urbanos e suas formas, na verdade, os destrói. Gourdon detalha esta afirmação ao dizer que a cidade construída se adaptou à chegada do automóvel, sofrendo transformações morfológicas consideráveis e inutilmente destrutivas. Nas áreas periféricas, segundo Gourdon, ocorreu o inverso: o automóvel modelou à sua forma o espaço e o modo de vida periurbano. Podemos concluir que, nas cidades (espaço construído), o automóvel destruiu as estruturas urbanas existentes (a exemplo do que ocorreu nas áreas antigas do Rio por onde passaram as avenidas Presidente Vargas e Central). Nas áreas periféricas (espaços a construir), o automóvel ajudou seu desenvolvimento, não sem acarretar inúmeros

impactos, como pretendemos exemplificar através da história da Avenida Brasil.

Objetivos

Esta tese enfoca, prioritariamente, o processo de abertura da Avenida Brasil, buscando analisar as diferentes representações de que este eixo viário foi objeto por parte dos seus diferentes defensores, par e passo com o lento amadurecimento do pensamento rodoviário na primeira metade do século XX. Ela enfoca, ainda, as tensões entre os diversos papéis na forma de estruturação urbana que lhe foram atribuídos em sucessivas propostas urbanísticas e aqueles que também passou a desempenhar.

De fato, a invenção do automóvel não representou, de início, uma ameaça às cidades, como nos mostra o perfil das primeiras avenidas abertas entre os fins do século XIX e início do XX. Os problemas trazidos por ele ao meio urbano desencadeariam reações em tempos diversos nos planejadores urbanos pelo mundo de acordo com a especificidade de cada país. Na França, na década de 1920, urbanistas como Le Corbusier começaram a se preocupar com isso. Nos Estados Unidos, esta reação se deu também nas décadas de 1920 e 1930, impulsionando os estudos sobre as auto-estradas e formas mais rápidas de se sair e de entrar nas cidades. Pode-se dizer que, no Brasil, uma relação positiva e favorável com o automóvel prevaleceu até a década de 1970, haja vista a expansão urbana do Rio de Janeiro para a Barra da Tijuca, toda concebida a partir da mobilidade automobilística.

Como já mencionamos, esta tese enfoca, ainda, o impacto da abertura da Avenida Brasil nas transformações do processo de urbanização do Rio de Janeiro. A tese enquadra, assim, o próprio processo de transformação de parte das estruturas urbanas da cidade diante de uma nova tecnologia de circulação e transporte, com a difusão do automóvel, buscando observar o processo

que levou ao fato de que sua abertura possa ser vista como um momento chave e de ruptura na forma de suburbanização do Rio de Janeiro.

Pretendemos historicizar a abertura da Avenida Brasil nos perguntando por que, como e por quem ela foi aberta. Preocupa-nos, principalmente, entender em que contexto histórico se deu sua abertura, analisando desde o momento em que tiveram início as primeiras discussões, em 1906, sobre uma ligação entre a cidade do Rio de Janeiro, então capital federal, e Petrópolis, cidade de veraneio dos governadores brasileiros, situada na região serrana do estado e importante entreposto de ligação entre o Distrito Federal e Minas Gerais. Nossa tese se desenvolve até 1954, ano em que, com a inauguração da duplicação final de suas pistas e do Trevo das Missões, se concretizam as intenções de se ligar o Centro do Rio às regiões de Minas Gerais e São Paulo, e que, com o projeto do anel viário em torno do Rio de Janeiro, são criadas estruturas ainda mais ambiciosas para o crescimento do perímetro urbano do Rio de Janeiro e, agora, sua metropolização.

O próprio processo em que se deu a abertura da Avenida Brasil nos coloca diante de alguns desafios para escrever sua história. Primeiro, ao estudar sua abertura como uma “avenida”, estaremos relacionando-a à história das políticas de expansão do perímetro urbano do Rio de Janeiro e sua influência na formação dos espaços de periferia.

No recorte temporal adotado, a cidade do Rio de Janeiro conheceu um crescimento demográfico espantoso, absorvido tanto pela ocupação chamada “Zona Sul” (Botafogo, Flamengo e Copacabana), quanto para as áreas localizadas ao norte da cidade. Este crescimento levaria o Rio a pensar diversas estratégias para o seu desenvolvimento urbano, como os planos de remodelação e de conjunto ou, especificamente, os de infra-estrutura viária. A Avenida Brasil teria um papel crucial neste sentido, principalmente para a noção que se tem hoje em dia do espaço urbano denominado Grande-Rio.

Em segundo lugar, o desafio é articular estas questões a um quadro mais amplo. De fato, ao estudar sua relação com a Rio-Petrópolis, isso nos levará a associar sua abertura à de uma “rodvia”. Neste caso, optamos por assim fazê-lo por meio do estudo dos atores e das instituições relacionadas ao desenvolvimento do automobilismo e do rodoviarismo no Brasil, levadas a cabo pelos diversos governos que se detiveram no projeto e na realização da obra.

Neste processo, quais foram os atores interessados em sua abertura e quem foram os responsáveis efetivamente pela obra? Por outro lado, quais foram as escalas privilegiadas em discursos e planos? Intra ou interurbana? E como essas escalas foram ou deixaram de ser articuladas entre elas e com as diversas áreas da cidade?

Procuraremos compreender as ações realizadas por alguns grupos de *planejadores urbanos* no período – quais sejam, engenheiros sanitaristas num primeiro momento, urbanistas num outro momento, bem como administradores públicos. Para se entender as dimensões do pensamento destes atores face aos problemas introduzidos pela circulação automobilística, pelo rodoviarismo e pelo processo de industrialização e crescimento do país, na primeira metade do século XX, a tese comparará as discussões locais às de outros urbanistas e atores de outras nacionalidades, especialmente franceses e norte-americanos, que também se debruçaram sobre elas.

Como se vê, o presente trabalho se propõe a estudar a abertura da Avenida Brasil, vinculando-a duas escalas de investigação em história urbana, proporcionada pelo próprio objeto. Primeiro, ao nível da cidade e da metrópole, ao estudá-la como eixo de ligação entre o Centro e os bairros da periferia da cidade do Rio de Janeiro, pensado desde os anos 1910. Na década de 1940, ao mesmo tempo em que a avenida representava uma opção de acesso à Estrada Rio-Petrópolis, pretendia contornar os problemas de trânsito nas áreas de Ramos, Bonsucesso, Olaria e demais bairros da Leopoldina, Zona Norte da cidade. Da mesma forma, alguns defensores da

obra buscavam urbanizar uma área de baixa concentração demográfica na época, a Baixada Fluminense. Assim, essa escala de análise exige e possibilita que a estudemos como uma via *intra-urbana*, como uma *avenida*.

Entretanto, sua abertura vinculada às estradas Rio-Petrópolis e Rio-São Paulo também exige e possibilita que a estudemos, ao longo do período cronológico adotado, como uma via de ligação, primeiro entre duas importantes cidades do Distrito Federal (Rio e Petrópolis) e, num segundo momento, entre importantes regiões econômicas (Rio de Janeiro e Minas Gerais e, mais tarde, Rio e São Paulo). Ao longo do processo que culminaria em sua efetiva abertura, entre os anos de 1939 e 1947, a Avenida Brasil passou a representar a resposta à criação de um canal de ligação entre as metrópoles das regiões Norte e Sul do país e, a partir de um dado momento, a ligação entre a capital federal e as demais capitais do continente americano. Isso nos leva a estudar a história de sua abertura às origens do rodoviarismo brasileiro. Essa segunda escala, e suas implicações para a própria cidade, permite que a estudemos também como uma *rodovia*.

Nossa tese poderia adotar uma ou outra escala de investigação, mas acabamos por acreditar que não seria correto a partir da própria história do objeto em questão. Escolher uma escala seria desvalorizar, desrespeitar a história daquela que ainda é considerada a *porta* de entrada do Rio de Janeiro. Além do mais, as nossas próprias pesquisas mostraram que estas noções de escalas diversas não eram assim tão nítidas para os atores envolvidos em sua construção. Podem estas duas escalas, em um primeiro momento, representar apenas *uma* visão de cidade ou de desenvolvimento urbano? Se não, como justificar que Washington Luís, que construiu sua carreira política em cima do automobilismo e do rodoviarismo, tenha sido, ao lado de Prado Júnior, um dos responsáveis pela vinda do urbanista Agache ao Rio de Janeiro? A questão importante que parece se desenhar é que estas escalas de atuação na cidade e no território passam a se tornar mais perceptíveis para os atores sociais, a partir de uma nova tecnologia de

transporte que surge na virada do século XIX para o século XX: o automóvel.

Hipóteses de trabalho

No presente trabalho, nos interessa a noção de morfologia desenvolvida por Roncayolo, no que diz respeito à forma e à circulação, ou seja, as modificações sofridas nas cidades a partir da formulação de um urbanismo *aberto*, surgido na Europa, principalmente após a derrubada das muralhas nas cidades e sentido mais fortemente ao longo do século XIX. Ou, se preferirmos, a noção de um crescimento ilimitado, de uma dissolução urbana, que, segundo Françoise Choay (1996), marcaria uma diferenciação fundamental na concepção da cidade no século XX.

As tensões surgidas nas cidades na virada do século XIX para o século XX ocorreram muito em função da introdução de novas tecnologias e da demanda por uma nova estrutura urbana, que suplantasse as limitações das estruturas das antigas cidades e desse conta das exigências impostas pela circulação e pela mobilidade modernas. O progresso tecnológico seria responsável por definir uma nova época na história humana, acentuando o papel das cidades como elementos dominantes de nossa civilização e na compreensão de um modo de vida urbano por excelência (RONCAYOLO E PAQUOT, 1992).

Para explicar as transformações ocorridas no meio urbano moderno, Roncayolo (1985: 530, tradução nossa) toma justamente o exemplo do surgimento em massa do automóvel:

Trata-se com isso de uma novidade econômica e de civilização, pelo menos em termos quantitativos. Essa novidade não representa a cidade em si, mas corresponde, entre outros fatores, às transformações do mundo urbano, ao seu crescimento, à extensão de sua área e de sua movimentação, à perda do limite entre urbano e rural. Em um certo sentido forte e em grande medida ela é a

cidade, seu movimento e seu adensamento.⁴

De forma progressiva, diversas instituições e vários pesquisadores franceses vêm se preocupando em estudar histórica e contemporaneamente a questão do automóvel e a cidade. As reflexões desenvolvidas na T²M Conference confirmam a formação de um campo próprio de investigação, da qual participam historiadores, urbanistas, engenheiros da área de transporte, entre outros, da Europa e da América.

Alguns estudiosos chamam a atenção para o próprio ineditismo dos trabalhos neste campo (FLONNEAU, 2003a, 2003b). Vimos nos últimos anos aumentarem as discussões, agora, para a própria definição do termo ‘mobilidade’ ou para confirmar o século XX como o século da velocidade, lembrando a célebre frase de Le Corbusier [(1925) 2000: 167]: “A cidade que dispõe da velocidade dispõe do sucesso”.

Na nova imagem desejada e representada das cidades, capitais e metrópoles, a circulação e a economia deveriam andar associadas (RONCAYOLO, 1997). As conexões possibilitadas pelas linhas e estações de trem do século XIX, de um período haussmaniano, por exemplo, dariam lugar, no século seguinte, ao automóvel e às auto-estradas. A forma física das cidades não deveria criar obstáculos para o crescimento urbano, fruto da revolução nos transportes coletivos e individuais.

O estudo do rodoviarismo, como um sintoma das novas representações de mobilidade urbana e de novas formas de compreensão de cidade, associadas ao automóvel, ainda não foi plenamente desenvolvido. No seu surgimento, o automóvel representou um misto de lazer social e esportivo associado a uma camada mais abastada da população urbana, como nos atesta a

⁴ «Il s’agit là d’une nouveauté économique et de civilisation, en termes quantitatifs du moins ; elle n’est pas la ville, mais elle a correspondu, entre autres facteurs, aux transformations du monde urbain, à sa croissance, à l’extension

criação do Touring-Club na França. Seu uso cada vez mais popular fez com que as noções de circulação, associadas à higiene, fossem sendo substituídas progressivamente por outras noções espaciais, como acessibilidade, liberdade de deslocamentos, expansão dos limites urbanos, formação de redes urbanas.

Como principal hipótese de trabalho, portanto, acreditamos que a abertura da Avenida Brasil seria um marco visível desta evolução tecnológica proporcionada pelos meios de transporte e circulação urbanos e teria sido fruto de dois processos de implementação de políticas públicas. O primeiro destes processos estaria relacionado diretamente com as políticas voltadas para a escala da cidade e com a expansão dos seus limites urbanos e com a formação das áreas suburbanas e de periferia do Rio de Janeiro.

Até o início do século XX, as linhas férreas foram as responsáveis por urbanizar as regiões do interior, sendo o principal indutor do desenvolvimento urbano. A ocupação do litoral, especialmente no caso da cidade do Rio de Janeiro, estaria destinada a ocorrer com um outro tipo de via de transporte: as rodovias ou auto-estradas. Num momento anterior, as estradas de terra foram essenciais para a exploração do interior do país. Com o trem, as estradas de terra perdem este papel, que será recuperado no século XX com o advento do veículo a motor de explosão.

Neste processo, a própria Avenida Brasil ajudaria a desenvolver e a consolidar noções referentes à escala intra-urbana, ou seja, as noções de centro e periferia, limites urbanos, portas de entrada da cidade e vias de penetração. O segundo processo estaria relacionado à escala interurbana, isto é, às políticas rodoviaristas, que expandiram a representação do urbano, ao contribuir para a compreensão da relação entre as metrópoles e o automóvel.

A segunda hipótese de trabalho diz respeito ao sítio geográfico. Acreditamos que as

de son 'aire' et de sa mouvance, au brouillage des limites urbain/rural ; en un sens aussi, et pour beaucoup, elle est la ville, le mouvement et l'emcombrement de la ville.»

dificuldades de se abrir uma rodovia no litoral – entre os bairros do Caju e de São Cristóvão e o início da Serra da Estrela – muito se deveram ao fato de a região ser composta por mangues e de ser área disputada pelos poderes público e privado, retardando a abertura da Avenida Brasil por pelo menos duas décadas.

De fato, desde os primeiros anos do século XX, era desejado o saneamento daquela região para possibilitar seu loteamento para fins habitacionais, criando outras vias de comunicação, inclusive rodoviárias, além das vias férreas e fluviais já existentes.

Como veremos, por diversas ocasiões se expressaram desejos de se abrir uma via litorânea na região da Leopoldina, que seria o correspondente da Avenida Beira-Mar, na zona sul, desde 1910. Entretanto, a abertura só foi possível em 1939. Acreditamos que a realização enfim da obra foi possível graças à conjugação de planos urbanos projetados para se resolver problemas viários locais, às ações maduras de se criar uma rodovia de alcance nacional, que se descolasse dos trajetos aproveitados ou próximos aos leitos ferroviários.

Isto nos leva a uma hipótese de trabalho que permeia as outras. Esta se baseia na competição entre ferrovias e rodovias na disputa pela hegemonia do transporte de mercadorias e de público e na solução dos problemas de circulação e mobilidade das cidades, sentidos nas primeiras décadas do século XX.

Na Europa, outros elementos aparecem com destaque nesta competição, como a bicicleta, o metrô, o veículo de tração animal (e não apenas o que utilizava o cavalo, mas também cães), o ônibus, o bonde etc. (DINHOBIL, 2003; FLONNEAU, 2003b; BARLES; GUILLERME, 2003).⁵ Ora, acreditamos ser possível analisar esta competição ao refletir sobre o rodoviarismo no Brasil e as noções de progresso que foram sendo cada vez associadas às rodovias. Sabemos que, hoje, o

⁵ No Brasil, esta disputa e, posteriormente, a vitória do automóvel, do ônibus e do caminhão parecem demonstrar que a competição foi mais desigual, privilegiando sobremaneira os veículos sobre rodas (KLEIMANN, 2001).

Rio de Janeiro depende basicamente das rodovias para o transporte de passageiros e de mercadorias, papel que no século XIX era desempenhado pelas ferrovias. Procuraremos mostrar que esta competição foi se delineando progressivamente durante as primeiras duas décadas do século XX, com a vitória incontestável das rodovias, confirmada pelos estudos de Kleiman (2001).

As primeiras vias abertas para o uso de rodovia ainda adotavam trajetos e formas construtivas semelhantes aos das ferrovias e ainda eram vistas como complementares a essas últimas, tanto do ponto de vista econômico quanto da técnica construtiva e da topografia urbana. De fato, os primeiros trajetos de estradas abertas nos estados brasileiros na década de 1920 aproveitaram trechos de antigas estradas carroçáveis abertas no século XVIII e/ou corriam paralelos aos leitos das estradas de ferro.

Pelo mundo, as décadas de 1910 e 1920 foram marcadas pela concorrência entre dois tipos de transporte urbano: a malha ferroviária, fixa, *versus* a rodovia, dinâmica, livre e aparentemente ilimitada. Pouco a pouco, as discussões ocorridas em diversos fóruns de debates, onde se destacam os congressos nacionais e internacionais de estradas de rodagem, vão contribuir para estabelecer o papel autônomo das rodovias, associando-as a uma nova noção de progresso.

Esta hipótese pode ser comprovada a partir das discussões travadas nos congressos de estradas e da própria análise dos cinco trajetos pensados para a Rio-Petrópolis pela equipe do MVOP, dos quais três seguiam a linha do trem. Assim, apenas o traçado mais tarde adotado para a Avenida Brasil seguia o litoral, acarretando a urbanização das regiões por onde passaria a avenida/rodovia. Este processo mostra claramente que houve uma evolução não apenas da compreensão da utilização das vias abertas especialmente para o uso de veículos sobre rodas, como da própria representação de cidade associada ao automóvel.

É fato, também, que a maturidade do pensamento rodoviarista pode estar representada na

progressiva estruturação das máquinas administrativas das diversas instâncias do governo, que passaram a criar comissões, inspetorias, diretorias, secretarias etc., voltadas especialmente para o estudo das rodovias. Finalmente, acreditamos que o reconhecimento do papel que as rodovias iriam exercer nos planos viários propostos para resolver os problemas da circulação nas cidades está igualmente representado nas ações políticas de governantes como Washington Luís, contratante do plano de melhoramentos de Agache para o Rio de Janeiro, onde as questões viárias teriam grande destaque.

Finalmente, queremos destacar que a construção da Avenida Brasil deve ser entendida como o coroamento da organização de um sistema de comunicação brasileiro e/ou de um planejamento territorial em grande escala, que tem nas rodovias os grandes elementos indutores do desenvolvimento do país, e não o início, como geralmente vem sendo considerado o rodoviarismo nos estudos históricos.

PARTE I

PRESSUPOSTOS TEÓRICOS E RECURSOS METODOLÓGICOS

No percurso de análise de “discursos” e “planos”, os trabalhos do geógrafo Marcel Roncayolo¹ e do historiador de cidades Bernard Lepetit², foram capitais no sentido de introduzir novas abordagens sobre o estudo da história das cidades. De comum a estes estudos está a questão espaço-tempo e o papel privilegiado da observação dos atores sociais na construção da história da cidade. A partir do estreito convívio intelectual com o pensamento de historiadores como Le Goff e outros³, geógrafos primeiramente como Roncayolo, e mais tarde, historiadores da cidade como Lepetit, entre outros, trouxeram às novas abordagens em história urbana e história do urbanismo, principalmente as noções de **representação e práticas sociais, escala e temporalidades urbanas**. São essas noções que balizam teoricamente as nossas análises dos discursos e dos planos dos atores, individuais ou sociais, por nós estudados, apresentadas a seguir.

¹ RONCAYOLO, M., 1985/2001. RONCAYOLO, M. *La ville et ses territoires*. Gallimard, 1997.

² LEPETIT, B. *Por uma nova história urbana*. Heliana Angotti Salgueiro (org.). São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001. LEPETIT, B. *Carnet de Croquis. Sur la connaissance historique*. Bibliothèque Albin Michel Histoire. Paris: 1999.

³ LE GOFF, et alii. *A Nova Historia*. Edições 70. 1977. LEGOFF, et alii. *Historia: novos objetos*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1995. LE GOFF, et alii. *Historia: novos problemas*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1995.

Para estes autores, as representações da cidade se inserem numa etno-história. Ela decorre de uma larga sedimentação de comportamentos de grupos sociais, onde se transmite e se assimila os hábitos urbanos. A cidade é aprendizado, tanto dos atos como das representações. A representação se preocupa com a acumulação dos gestos e dos ritos, presentes no inconsciente, se interessa pelas justificativas sociais dadas às práticas, à valorização do trabalho, à combinação dos espaços e de seus referenciais, a tudo que corresponde à *memória* da cidade (RONCAYOLO, 1997).

Para Bernard Lepetit, a escolha de uma escala de investigação é um dos pontos mais importantes do ofício do historiador. Escolher uma determinada escala tinha para ele o objetivo de "*modificar a conformação e a organização dos objetos*" (LEPETIT, 2001: 223), sem que com isso a escala escolhida significasse ser mais "verdadeira" que outra. Segundo Lepetit não há hierarquia entre as escalas. Os macro fenômenos não são mais "reais" que os micro fenômenos, ou vice-versa. A variação de escalas apresenta, somente, outras visões ou representações de uma noção de mundo por si só complexa e inesgotável.

O conhecimento de que a cidade é complexa, tanto quanto que as próprias noções de espaço e de tempo são construções históricas e culturais, fez consolidar o conceito de *temporalidades urbanas*, apresentado, sobretudo, por Lepetit e resumidamente explicado como *expressões do tempo nas cidades e dos tempos das cidades* (LEPETIT e PUMAIN, 1993). A cidade não evolui de forma linear. O tempo nas cidades não se apresenta como camadas que vão se sobrepondo umas às outras. É ainda muito mais complexo. "*Passado, presente e futuro se inscrevem sobre a mesma linha*" (Ibidem: VI). Cada espaço na cidade possui uma materialidade, uma duração e um ritmo próprio e relativo. A nova história urbana deve se esforçar em elaborar uma nova ferramenta intelectual que permita pensar um mundo temporalmente menos mecanizado (Ibidem, 1993).

Nas metrópoles do século XX, a evolução das técnicas nos meios de transporte com certeza introduziu novas formas de percepção do tempo e dos espaços urbanos. A nova mobilidade transformou radicalmente a noção de proximidade. Em outras palavras, a proximidade, que até então dizia respeito ao espaço, passa a ser uma questão de tempo (CHALAS, 2000). O sistema de transportes é considerado como o promotor de uma verdadeira reviravolta na forma de estruturação tradicional das cidades, permitindo a circulação rápida entre centro e periferia, e criando uma nova concepção e percepção do espaço e do tempo das e nas cidades (PUMAIN, 1993; RAMINELLI, 1997).

A história da Avenida Brasil nos ajuda a refletir sobre os processos que passaram a transformar o automóvel no principal meio de transporte urbano brasileiro, deixando praticamente ao abandono demais meios de transporte, como as linhas férreas e o transporte fluvial. O espaço de tempo entre a concepção de seu projeto e a realização de sua abertura revela as alterações das representações de cidade dos diversos atores envolvidos com as políticas expansionistas e de desenvolvimento da cidade e com os motivos, planos e trajetos que culminariam na abertura e na construção da própria avenida.

CAPÍTULO 1.

A CIDADE MÓVEL

1.1 CONCEITOS

1.1.1 Noções de representação e práticas sociais

As inquietações sobre as formas de escrita da história foram centrais nos trabalhos da chamada Escola dos Anais, em torno de Marc Bloch e Lucien Febvre, ainda nas primeiras décadas do século XX, e continuaram a ser alimentadas pela geração de Fernand Braudel, antes de mais tarde delinear com clareza uma nova atitude historiográfica. Estes pensadores tiveram o mérito de colocar em discussão o papel da história escrita até então e do próprio historiador, e, contra uma história absoluta, factual e linear, passaram a pôr em questão a própria forma da narrativa histórica.

A chamada *Nova História*, herdeira deste grupo, está ligada a três processos. Primeiro, introduziu novos problemas, que relativizaram o papel da própria história; segundo, adotou novas abordagens, subvertendo as narrativas factuais e os grandes temas ligados à vida política; e, finalmente, revelou novos objetos, ampliando o campo epistemológico da história (LE GOFF ET AL., 1977, 1995a, 1995b). Segundo Philippe Áries (LE GOFF ET AL, 1977), mais que isso, a nova história mostrou-se preocupada em rever as abordagens do passado, ao mesmo tempo em que se preocupava com temas do presente mais imediato. A metodologia utilizada para os estudos históricos no passado “(...) insistia sempre mais no inventário, na classificação e no tratamento das fontes do que na construção do discurso”,⁴ o que passaria a ser privilegiado nesta nova atitude historiográfica.

A Nova História relativiza visões consolidadas, como a do tempo que evolui sempre de forma progressiva e voluntarista. Ao contrário, estuda-se um tempo “(...) que se repete, que evolui em espiral, que tem nós e volta atrás, um tempo manhoso, enganador e cheio de sinuosidade” (Ibidem: 28). A revisão proposta por ela procura reabilitar as culturas face à modernidade em contraposição a uma visão progressista do tempo. Sendo assim, não existiria *o real*, como um absoluto, e sim uma pluralidade, uma diversidade de visões e experiências, que passam a serem vistas como uma construção ao mesmo tempo social e histórica, reforçando “a tendência da história a se internar no nível do cotidiano, do ordinário, dos pequenos” (LE GOFF ET AL, 1995b: 13).

Como se sabe, a Nova História em Chartier (1988) se apóia em três conceitos: representação, prática e apropriação. O conceito de representação nos auxilia a compreender que a história é um processo de construção individual ou que se dá a partir de grupos sociais e suas

⁴ O uso deste termo, *discurso*, está assim justificado segundo Michel de Certeau: “Por *discurso* entendo o próprio gênero histórico, ou melhor, na perspectiva de Michel Foucault, ‘uma prática discursiva’ – o conjunto de regras que

experiências. O de prática relaciona-se com as atuações destes para legitimar sua existência e reforçar sua identidade. Por fim, o conceito de apropriação nos auxilia a perceber como os discursos, marcam, perpetuam ou põem em risco a existência desses grupos.

Entre o ato de representar e as práticas, existem os interesses e as intencionalidades dos grupos sociais, que expõem o poder pela legitimação de seus discursos de forma às vezes conflituosa, às vezes consensuada, mas nunca indiferente. Esses discursos produzem estratégias que buscam efetividade, hegemonia ou mesmo dominação. Para Chartier (1988), as lutas entre diferentes representações são importantes para compreender os mecanismos pelos quais um grupo se impõe sobre o outro. Neste sentido, a nova história busca visualizar como eles se formam e quem os compõe. O objetivo final desta identificação dos atores é mostrar que a história não se faz sem a participação destes, que a história não é desencarnada.

Um dos primeiros historiadores a usar os conceitos de atores sociais foi, sem dúvida, Lewis Mumford em seu texto para a *Architectural Record*, “*What is a City?*”, datado de 1937. O questionamento de Mumford denotava a preocupação cada vez mais freqüente de arquitetos, planejadores, sociólogos e historiadores frente ao crescimento e à urbanização dos grupamentos humanos, intensificados a partir da revolução industrial.⁵

Em uma de suas respostas à indagação inicial, Mumford faz referência a uma cultura urbana, através da arte, de uma estética coletiva e finalmente do teatro. Para Mumford, a cidade é um teatro: o teatro da ação social. A cidade é o local do *drama* social. Mas a noção de representação, tal qual foi utilizada a partir do final dos anos 1980 pelos historiadores, parece ter muito mais proximidade com a noção de inconsciente coletivo, forjada no início do século XX e

caracterizam uma prática discursiva.” *Archéologie du savoir*, Gallimard, 1969, *apud* Le Goff et al (1995. p. 43).

⁵ “A cidade em seu sentido completo (...) é um complexo geográfico, uma organização econômica, um processo instrumental, um teatro da ação social, e um símbolo estético da unidade coletiva. A cidade promove arte e é arte, a cidade cria o teatro e é teatro. Ele está na cidade, cidade como teatro, onde as atividades mais propositivas são

que foi insuflada, ainda, com a retomada dos estudos da Escola de Chicago, atentos à diversidade social.

Importantes contribuições para uma nova história urbana escrita nesta perspectiva vieram a ser introduzidas nas décadas de 1980 e 1990 com Marcel Roncayolo e Bernard Lepetit. Para Roncayolo, tido como um dos grandes nomes da escola geográfica francesa, as representações de cidade são um sistema de idéias socialmente compartilhado de modo ora tenso, ora de forma mediada e mais ou menos coerente, por diferentes grupos de atores sociais. A cidade se constrói e é percebida a partir de um constante jogo entre *representações* e *práticas* individuais e coletivas que interferem continuamente tanto na forma material, física, construída da cidade, como nos comportamentos sociais e, portanto, nas formas de *representar* a vida em sociedade e a cidade materialmente construída na ação cotidiana.

Roncayolo vem se empenhando para mostrar que a noção de morfologia, tão usual nos textos escritos por arquitetos e urbanistas, seja ampliada. Ele acreditava já na década de 1980 que “a noção de morfologia seria mais conveniente se não se limitasse apenas à descrição racional dos objetos urbanos e de sua organização (...), mas se se estendesse também à divisão nas cidades pelos grupos sociais e funções”⁶ (RONCAYOLO, 1997: 90, tradução nossa). Nesta medida, Roncayolo estaria preocupado mais com a interpretação social das formas do que com sua codificação e classificação.

É importante lembrar que a noção de representações e as ideologias de cidade permitiram que Roncayolo desenvolvesse sua definição de morfologia e que afirmasse que a cidade é representação ou um conjunto de representações. Este autor está preocupado, assim, em entender

focadas e trabalhadas, através de personalidades conflitantes e cooperativas, eventos, grupos, para culminar em maiores significados” (MUMFORD, 1996: 185).

como um sistema de idéias, que traz em si questões como pluralidade, interdisciplinaridade e rede, se inclui num sistema de representação mais amplo, que vai desde a percepção de um espaço concreto à interpretação geral do mundo – mística, científica ou filosófica – e dá à cidade forma, desenho e estrutura.

Por outra parte, ele está igualmente preocupado em identificar quem são os portadores dessas representações entre as classes dominantes, as elites dirigentes e os profissionais da cidade e, enfim, as representações que vêm de seus habitantes, de modo mais geral, e de todos que usam permanentemente ou não a cidade. Ele também se fixou em entender o processo que legitima o jogo entre as representações e as práticas. Para este geógrafo, representação de cidade e representação da sociedade caminham lado a lado.⁷

Sabemos que o meio urbano possui uma representação e práticas próprias da cultura urbana, diferente de uma cultura rural. Por exemplo, “dentro deste contexto, os grupos sociais não são passivos. As transformações no modo de vida são trazidas pelas representações sociais, ao mesmo tempo em que transformam o mundo urbano – e mais largamente em interação – a economia e a civilização de um país” (RONCAYOLO, 2001: 529, tradução nossa).⁸

Os trabalhos desenvolvidos por uma geração de estudiosos reunidos na *École des Hautes Études en Sciences Sociales* (EHESS) em Paris, dentre os quais Roncayolo e Lepetit, permitiriam um grande avanço nas formas de tratar a cidade, seus construtores e suas formas.

⁶ «La notion de morphologie conviendrait mieux, si l'on posait qu'elle ne se réduit pas à la description raisonnée des objets urbains et de leur arrangement (...) mais s'étend aussi à la répartition dans la ville des groupes sociaux et des fonctions.»

⁷ Roncayolo (1997: 91, tradução nossa) sublinha: “Por trás dos objetos urbanos, e sua organização espacial, nos esforçamos em descobrir a ação da sociedade que os constrói, os utiliza e os interpreta. (...) As formas se subordinam geralmente aos aspectos demográficos, funcionais e sociais da cidade.” “*Derrière les objets urbains, leur arrangement, on s'efforce de retrouver l'action de la société qui les construit, les utilise ou les interprète.*” Atento ao fato de que as formas urbanas definem barreiras ou cristalizam hábitos, ele conclui: “Em certo sentido, existe [também] uma lógica de formas urbanas, que não é [tampouco] apenas inércia.” (Idem) “*En ce sens, il existe une certaine logique des formes urbaines, qui n'est pas seulement inertie.*”

Em fins dos anos 1980, o historiador Bernard Lepetit também passou a contribuir para a construção de uma nova historiografia sobre as cidades. Lepetit se preocupava igualmente com os sistemas urbanos e a interação social, fixando-se, entretanto, mais detalhadamente, nos recursos metodológicos, como recorte geográfico ou espacial e, assim, na questão da escala de análise: "A evolução dos sistemas urbanos é analisada a partir das interações entre a escala microscópica dos comportamentos individuais e a escala macroscópica das configurações urbanas, entre a dinâmica rápida da conjuntura e a dinâmica lenta das estruturas" (LEPETIT, PUMAIN, 1993: V, tradução nossa).⁹

Bernard Lepetit trouxe uma contribuição para a historiografia urbana, sobretudo na sua preocupação em rever "(...) conceitos desgastados, como 'mentalidades', 'longa duração', e contribuir com análises da 'ação na situação', que ressaltam a liberdade dos atores individuais e o interesse de seus diferentes percursos biográficos microistóricos em vez das generalizações de 'classes'" (SALGUEIRO, 2001: 12.).

O autor em questão ressaltou o papel dos atores individuais na nova história urbana ao associar as categorias sociais às práticas, que ele chamaria de *dinâmica experimental dos atores e de suas trajetórias*. Esta constatação da participação dos atores sociais levou-o a reformular o papel do estudioso dedicado à história como o único capaz de escrevê-la, para passar a entender aquilo que chamamos de *sistema de críticas*: "A sociedade é agora vista como produto da interação, como uma categoria da prática social" (LEPETIT, 2001: 227). Ou seja: "A sociedade volta a ser o objeto privilegiado da história. Ela não é mais definida como uma das dimensões particulares das relações de produção ou das representações do mundo, mas como o produto da

⁸ «Dans ce contexte, les groupes sociaux, ne sont pas passifs, les changements de modes de vie ont été portés par les représentations sociales, en même temps que changeaient le monde urbain – et plus largement (en interaction) – l'économie et la civilisation du pays».

interação, como uma categoria de prática social”¹⁰ (LEPETIT, 2001: 239).

A tese de M. S. Pereira sobre o Rio de Janeiro, defendida em 1988, sob orientação de Roncayolo, já utilizava o conceito de representação e, talvez, como um dos primeiros historiadores de arquitetura e urbanismo a fazê-lo. Além disso, ela privilegiava as representações tanto sociais quanto individuais, contemplando a trajetória intelectual, artística e técnica de dezenas de arquitetos, paisagistas e urbanistas.

O livro *Le Corbusier e o Brasil* (SANTOS, 1997) também colocou o foco na biografia intelectual daquele arquiteto, tentando apontar a convergência entre as visões de arquitetura e urbanismo e a de Le Corbusier naqueles anos. Heliana Angotti Salgueiro (1992), logo em seguida, também defendeu sua tese de doutoramento, orientada por H. Damisch, seguindo a nova abordagem teórica da *École des Hautes Études en Sciences Sociales* consolidada na década de 1980. Salgueiro teria o grande mérito de dar maior visibilidade a essa nova abordagem historiográfica ao organizar e traduzir os trabalhos de Lepetit no livro *Por uma Nova História Urbana* (LEPETIT, 2001), divulgando uma série de conceitos que vinham sendo teoricamente apontados, aos quais aquele historiador deu ainda maior clareza, sobretudo em relação à noção de escala e tempo.

E como lembra Salgueiro (2001) apoiada, então, nos discursos da Nova História, sobretudo na herança deixada por Roncayolo e Lepetit, falar hoje de espaço urbano é falar do espaço das práticas sociais ou de um ponto de convergência de enfoques pluridisciplinares.

⁹ «L'évolution des systèmes urbains est analysée à partir des interactions entre l'échelle microscopique des comportements individuels et l'échelle macroscopiques des configurations urbaines, entre la dynamique rapide de la conjoncture et la dynamique lente des structures.»

¹⁰ Heliana Salgueiro (2001), ao resumir os conceitos colocados pelo historiador, os expõe na seguinte ordem: 1) *a cidade e o espaço* (dado a sua proximidade com a geografia); 2) *o tempo e o território* (tema de sua tese de doutorado em história, de 1976); 3) *redes urbanas e representações espaciais* (tema de seu doutorado em geografia, de 1987); e, por último, *as viagens e as categorias de análises individuais* (segundo seus estudos mais recentes).

1.1.2 As redes viárias e as novas relações espaço-tempo nas cidades

Uma noção que várias vezes utilizaremos diz respeito justamente ao tempo nas cidades. Vejamos como Lepetit nos introduz à noção de temporalidades urbanas. Segundo ele, a historiografia francesa concebe, depois dos trabalhos de Labrousse e Braudel, no pós-guerra, cada momento histórico como a combinação de vários tempos que ocorrem em ritmo e em escala espacial próprios a cada um deles¹¹. A noção de temporalidades urbanas foi introduzida por Lepetit justamente no estudo da relação entre as vias públicas e a materialidade urbana, servindo para que ele entendesse que a cidade possuía tempos diversos. A noção tradicional de que a cidade evolui no tempo de forma linear e programada não mais se sustenta. Os tempos nas cidades estariam marcados como que por camadas, descompassos, processos.

De fato, os descompassos de tempo estão fortemente marcados no tecido urbano das cidades: as vias urbanas, por exemplo, têm maior duração do que os lotes, que, por sua vez, dependem das formas e dimensões urbanas, mas resistem mais tempo do que os imóveis erguidos em seu interior (LEPETIT, 2001: 139). Fernand Braudel (apud LEPETIT, 2001: 146) afirmava que o espaço se organizava num sistema triplo de formas: a localidade ou região; uma rede de assentamentos sociais hierarquizados e conectados por sistemas de transporte; e, por fim, zoneamentos múltiplos. Todas estas formas espaciais se combinam de maneira variável, conforme os lugares e os momentos, e se desenvolvem em durações diferentes:

Os especialistas que estudam o urbano diferenciam seu objeto, sobretudo, pela

¹¹ Para Lepetit, a historiografia crítica do passado se constrói num processo de reconstrução permanente. A memória urbana exprime as impressões do passado com base no presente. “Podemos analisar a historicidade como um processo temporal complexo, no sentido de que o sistema vê seus elementos surgirem de uma pluralidade de tempos descompassados cujas modalidades de combinação geram mudanças a cada instante.” A “(...) cidade está inteira no presente. Ou melhor, ela é inteiramente presentificada por atores sociais nos quais se apóia toda a carga temporal” (LEPETIT, 2001: 138, 145, 197).

escala que eles privilegiam, no tempo e no espaço das cidades. Cada disciplina possui sua própria percepção das temporalidades urbanas, segundo uma escala de tempo e de espaço à qual estão vinculados os processos que são analisados.¹² (LEPETIT, PUMAIN, 1993: V, tradução nossa)

Ao explicar esses descompassos, Lepetit, citando o exemplo do tempo da rede viária e dos lotes, confirma, assim, o interesse pelas questões trazidas pela circulação viária nos estudos contemporâneos sobre o urbano. Não por acaso, a primeira obra lançada por Lepetit (1985) tratava da história da rede de transporte e a organização do espaço na França.

Ora, a cidade é o sítio privilegiado para revelar as marcas feitas pelo *cruzamento* e não apenas pelas *sobreposições* de ações, atitudes, tempos, processos, discursos. Sendo assim, a cidade se revela mais um *texto* que propriamente uma forma. Cabe ao historiador interpretar esses textos, estabelecendo as correspondências entre a forma da cidade e a do discurso.

1.1.3 Circulação e mobilidade

Entre os diferentes conceitos a partir dos quais a *cidade moderna* foi discutida no século XX, a tese trata de analisar as concepções e questões surgidas em torno dos termos ‘circulação’ e ‘mobilidade’, procurando entender, prioritariamente, como estas questões estiveram e ainda estão presentes nos estudos sobre as metrópoles do século XX. Estes termos, hoje em dia, são usados de forma às vezes semelhante, às vezes distinta, para referenciar, sobretudo, os problemas trazidos pela presença do automóvel nas cidades. A diferença entre estes termos é sutil.

Desde sempre, o homem se preocupou com a troca de mercadorias que garantissem seu sustento e o de suas famílias. As estradas e vias por onde eram levadas estas mercadorias

¹² «Les spécialistes qui étudient l'urbain différencient leur objet surtout par l'échelle qu'ils privilégient dans les temps ou dans l'espace des villes. Chaque discipline a sa propre perception des temporalités urbaines, selon l'échelle

deveriam facilitar e estimular a melhoria do transporte, fazendo surgir, assim, as primeiras noções sobre circulação entre e no interior dos assentamentos urbanos.

O termo ‘circulação’, em urbanismo, já foi largamente usado pelos primeiros técnicos das cidades, que faziam uso dele da mesma forma que a biologia e a medicina. O termo está de certa forma mais identificado às primeiras discussões e preocupações presentes no século XIX, relacionadas ao desenvolvimento das cidades, trazidos pela forte industrialização das economias urbanas e carregava, em si, uma perspectiva *progressista*.

Podemos verificar esta questão, por exemplo, nos projetos de Idelfonso Cerda para Barcelona, tido como o primeiro dos urbanistas modernos a se preocupar com estas questões (RONCAYOLO, PAQUOT, 1992) e ainda nos relatórios de técnicos e empresários encontrados nos arquivos do Musée Social, em Paris. Esta perspectiva perduraria, assim, nas primeiras décadas do século XX e diria um desses empresários: "Hoje em dia, a intensidade da circulação automobilística mede o grau de evolução de um país na via do progresso"¹³ (RENAULT, *apud* JOSSE, 1934: 106, tradução nossa)."

Ora, para Cerda, uma urbanização perfeita começava pela criação de casas e ruas-tipo, criação de anéis viários e pela descentralização das cidades, no que pode ser considerada como radical e inovadora a proposta formulada a respeito da cidade industrial e suas formas de expansão e circulação (MEYER, 1997). Cerda trabalhava com a idéia de anéis viários em torno das cidades, como forma de expandir os limites das velhas cidades, utilizando as linhas férreas. O autor catalão afirmava que “a sociedade de hoje, mais que nunca, possui senso de dignidade própria, e não se adaptará a viver por muito tempo restrita nesta espécie de camisa de força na

de temps et d'espace à laquelle se situent les processus qu'elle analyse.» Assim Lepetit e Pumain iniciam a introdução, intitulada “Tempos das cidades”, da obra *Temporalités Urbaines*.

¹³ «*Aujourd'hui, l'intensité de la circulation automobile mesure le degré d'évolution d'un pays dans la voie du progrès.*»

qual se encontra atualmente”¹⁴ (CERDA, 1867, apud SICA, 1981: 247, tradução nossa).

Porém, é Hénard quem desenvolve proposições fundamentadas no automobilismo. Uma das maiores preocupações para este urbanista, de certa forma, visionário era estudar a influência que o progresso da ciência e da indústria modernas poderiam trazer à construção e ao aspecto da cidade futura (HÉNARD, 1982). Hénard se situa na continuidade do pensamento científico ilustrado no século XIX por Idelfons Cerda, como assinala J. L. Cohen: “A classificação dos cruzamentos e a invenção do sistema giratório lançam a política de segregação das circulações que se tornarão centrais em todas as doutrinas de planejamento do século XX”¹⁵ (COHEN, 1982a: XI, tradução nossa).

Hénard é conhecido ainda por seus diagramas para as maiores cidades européias (além de Paris, Londres e Berlim, entre outras) que enfatizavam modelos de anéis viários (*perimètre de rayonnement*), propondo resolver os problemas decorrentes de poucas e inadequadas estradas que permitissem a penetração nas cidades e sua expansão. Seus anéis viários deixariam que as estradas se conectassem à cidade por diversos pontos traçados de forma racional e mesmo matemática.

Os dois urbanistas, Cerda e Hénard, seriam os maiores responsáveis por dispensar à cidade atenções em relação à circulação e à mobilidade, antevendo em décadas o que hoje é tido como uma das maiores preocupações nas cidades modernas. Sobre este ponto, Dupuy enfatiza ao dizer: “quem poderia imaginar que estes precursores [O. Wagner, F. L. Wright, T. Garnier e Le Corbusier, entre outros] sejam, hoje em dia, os mestres a pensar o urbanismo moderno?”¹⁶ (DUPUY, 1991: 11, tradução nossa).

¹⁴ “La Società che oggi piu che mai possiede il senso della propria dignità, non si adatterà a lungo a vivere costretta in questa camicia di forza nella quale attualmente si trova imprigionata.”

¹⁵ «La classification des carrefours et l’invention du système giratoire, s’amorce la politique de ségrégation des circulations qui deviendra centrale dans toutes les doctrines d’aménagement du Xxe siècle.»

Conforme os estudos e seminários organizados pelo Institut Parisien de Recherche Architecture Urbanistique Société e artigos da revista *Urbanisme*, o termo ‘mobilidade’ tem sido usado mais recentemente para tentar dar conta de todo o tipo de acesso à cidade, ou seja, o uso mais democratizado dos transportes urbanos e das cada vez mais desenvolvidas técnicas de comunicação, a ascensão social e os deslocamentos entre bairros, cidades, países, e traz em si uma perspectiva *sociológica*, sem com isso deixar de designar a prática propriamente dita do estudo do tráfego rodoviário (WEIL, 1999).

A primeira noção de mobilidade nos foi introduzida pela Escola de Chicago, como já tivemos oportunidade de ressaltar. De fato, em texto de 1925, *La Croissance de la Ville*, de Ernest Burgess, o termo aparece com destaque, chamando a atenção de que a mobilidade representa o *pulso* da aglomeração. Ou seja, a mobilidade estaria associada a possibilidades de deslocamentos específicos. Ela, por si só, não seria uma prova de mudanças nem de crescimento. Esta pode ser de natureza fixa e estável, decorrente de situações rotineiras e constantes. O que caracterizaria a mobilidade seria o deslocamento em resposta a estímulos novos ou a uma nova situação. “Uma tal modificação de deslocamentos é chamada mobilidade” (BURGESS, 2000: 143). Seria o automóvel o responsável por este novo estímulo que teria feito surgir a noção de mobilidade? Tudo leva a crer que sim.

Para a Escola de Chicago, de um modo geral, o vocábulo ‘mobilidade’ significaria um dos critérios de avaliação, descrição e explicação dos fenômenos sociais, principalmente no que se refere à posição, à distribuição e aos deslocamentos no espaço urbano. Mais que isso, a mobilidade, do ponto de vista sociológico, é importante para permitir novos contatos sociais. E a distância física tem significação para as relações sociais se for interpretada como distância social (RONCAYOLO, PAQUOT, 1992).

¹⁶ «Qui pourrait imaginer que ces précurseurs soient aujourd’hui les maîtres à penser d’un urbanisme moderne?»

A noção progressista associada ao automóvel, então, começa a aparecer mais claramente na década de 1930, como podemos perceber no relatório de Baron Petiet, apresentado na publicação de 1934, *Le problème des transports*:

O automóvel, dotado da possibilidade de mobilidade, de penetração e de adaptação praticamente ilimitadas, é capaz de completar e de prolongar, infinitamente, a obra do cavalo e da locomotiva. Por sua vez, é capaz de fornecer à atividade humana as forças novas do progresso coletivo e do bem-estar social.¹⁷ (PETIET, 1934, *apud* JOSSE: 93, tradução nossa).

O termo aparece, neste mesmo ano, no texto de Lewis Mumford (1934: 235-239), *Technics and Civilization*, ao falar do desenvolvimento do motor à explosão e a revolução desta técnica na vida das cidades. Lewis Mumford vai ser um dos primeiros teóricos a criticar a submissão das cidades ao automóvel, para ele uma ameaça (DUPUY, 1995), sendo responsável por iniciar este tipo de debate, encontrado nas discussões mais recentes sobre transportes urbanos.

A evolução dos termos ‘circulação’ e ‘mobilidade’ caminha *paripassu* com a evolução do próprio estudo da história urbana, hoje mais preocupada com a história social do que com uma história baseada em fatos apenas. Não por acaso, a própria evolução das técnicas nas cidades – entre elas figurando com destaque os meios de transporte, sobretudo o automóvel – desencadeou os estudos sociais sobre as funções das aglomerações urbanas e suas necessidades.

Em 1999, a revista *Urbanisme* publicou um número especial sobre um congresso de urbanismo realizado em Bordeaux, intitulado *Ville en Mouvement – Stratégies urbaines & transports*, onde a mobilidade era um dos temas mais discutidos. Marc Weil, um dos participantes, se preocupou em explicar o significado atual deste termo, que tanto pode estar associado à visão contemporânea de deslocamento, quanto pode se referir à *mobilidade*

residencial para designar uma mudança de local de moradia, ou à *mobilidade social*, para evocar uma mudança de posição social. Finalmente e de uma maneira mais usual, o termo designa a própria prática de se referir à técnica de se estudar o tráfego rodoviário (WEIL, 1999).

Roncayolo, ao discorrer sobre a situação e os problemas do urbanismo presente, chama a atenção para o fato de que a questão contemporânea não está associada à estética ou mesmo à funcionalidade, e sim às práticas sociais e ao modo de se morar nas cidades influenciados, sobretudo, pelos meios de transporte:

Esta decomposição analítica das funções e das necessidades das cidades é ao mesmo tempo, resultado e explicação da importância dada à circulação. A mobilidade suplanta a aproximação ou o convívio. Ao lado dos projetos de urbanismo, nascidos do passado com a arquitetura, sobressaem os modelos de transporte, construídos pelos engenheiros, essencialmente. (...) É o que entendemos por *traffic-architecture*. Assim, a técnica de circulação comanda as etapas urbanas, facilita efetivamente a diluição da cidade em espaços múltiplos e a difusão do habitar.¹⁸ (RONCAYOLO, 1997: 171, tradução nossa)

Segundo Roncayolo, esta lógica estaria mais próxima à da fragmentação e não mais de uma segregação, ou zoneamento, ou ainda de um urbanismo ordenado, e sim a de uma urbanização mais generalizada, de uma *multiterritorialidade*. Ao mesmo tempo, uma outra visão atual sobre o crescimento das cidades vem se somar a esta, nos explica o autor, e diz respeito à sua centralidade: o acúmulo de observações sobre o crescimento das cidades ao longo dos séculos confirma “(...) a forte correlação entre cidade e circulação, que expressa o efeito de centralidade exercido pela cidade, sem que se deduza, em contrapartida e sem uma outra forma de processo, a

¹⁷ «L'automobile, doné de possibilités de mobilité; de pénétration et d'adaptation pratiquement illimitées, est capable de compléter et de prolonger infiniment l'oeuvre du cheval et de locomotive. Est venue, à son tour, d'apporter à l'activité humaine des sources nouvelles des progrès collectif et de bien-être individuel.»

¹⁸ «Cette décomposition analytique des fonctions et des besoins est à la fois résultat et explications de l'importance attachée à la circulation. La mobilité supplée la proximité ou l'enchevêtrement. A côté des projets de l'urbanisme, nés des confins avec l'architecture, des modèles ont vu le jour, contruits par les ingénieurs, modèles de transport pour l'essentiel.»

parte da geografia natural e à da história”¹⁹ (RONCAYOLO, 1997: 93, tradução nossa). A cidade hoje se insere numa nova lógica urbana.

1.1.4 Cidade-móvel/cidade-movimento: uma nova temporalidade urbana?

Para Gabriel Dupuy (1991: 82, tradução nossa), "a apreciação da velocidade das circulações nas redes urbanas introduziu uma nova temporalidade”.²⁰ Nos estudos sobre a cidade contemporânea, presentes na coleção *Histoire de la France urbaine – La Ville Aujourd'hui* (RONCAYOLO, 2001), as transformações ocorridas na civilização, na paisagem e nas condições de vida ocasionadas pela chegada em massa da motorização são plenamente compreendidas e aceitas, tal é o entendimento que se tem hoje sobre estas transformações.

Nota-se isto em questões tais como: a hierarquização do sistema viário (rua, estrada, auto-estrada); os problemas do congestionamento e da densidade do tráfego sentido entre as zonas centrais da cidade e os eixos de circulação; na vida social da rua, diretamente afetada em certos pontos; nas vantagens, nas necessidades e na dependência do transporte individual; entre outras (RONCAYOLO, 2001: 530-531).

Na introdução da segunda edição de *La Ville Aujourd'hui*, uma das revisões que aparecem com destaque nos estudos sobre cidades, desenvolvidos nas décadas de 1980 e 1990, diz respeito à mobilidade e à acessibilidade. Esta coloca em questão o sistema de organização do Estado e a

¹⁹ «la très forte corrélation entre ville et circulation, qui exprime l'effet de centralité exercé par la ville, sans que l'on déduise pour autant, sans outre forme de procès, la part de la géographie naturelle et de l'histoire.»

noção de território, que passa do contínuo ao descontínuo, dentro de um jogo de escalas mal marcado e reduzido a um simples papel de suporte às redes técnicas e pessoais (Roncayolo, 2001:: 14).

Um dos processos desencadeadores dessa mudança de representação nas cidades foi introduzido ainda nas primeiras décadas do século XX. No caso francês, "o automóvel se tornou, assim, entre as duas grandes guerras, uma peça importante da indústria mecânica parisiense, associando cidade e periferia imediata" (RONCAYOLO, 2001: 9).

Yves Chalas nos introduz a uma outra associação entre cidade e automóvel: a de que essa associação estaria entrando no campo do evidente, tal a cumplicidade entre os dois termos e a compreensão que se tem hoje sobre crescimento e deslocamentos urbanos proporcionados pela mobilidade automobilística. Ao juntar os dois vocábulos, 'ville' e 'mobilité', corre-se o risco de fazer surgir um neologismo 'ville-mobile' (cidade-móvel), uma das representações essenciais de cidade emergente (CHALAS, 2000: 105). Chalas e Roncayolo concordam que a mobilidade transformou radicalmente a noção de proximidade.

Ainda para este autor, a noção atual de cidade-móvel se justifica segundo três elementos associados à noção de mobilidade. Primeiro, o elemento da *submissão*: falar de mobilidade nas cidades antigas era falar da primeira noção de vida coletiva e de relação com o mundo. A prática social que se tinha de mobilidade anteriormente era de complementaridade ao sedentarismo. Depois, pouco a pouco, e sem que se percebesse, a mobilidade se tornou fundadora das redes de convívio e das formas de apropriação e de representação dos territórios, até conferir à rigidez (*fixité*) um papel subalterno: "O [homem] urbano se tornou o homem da mobilidade. Não é mais o homem que se fixa para se integrar. É o homem que se integra ao fluxo" (CHALAS, 2000: 107,

²⁰ «L'appréciation de la vitesse des circulations dans le réseau est relative à une nouvelle temporalité.»

tradução nossa).²¹

O segundo elemento diz respeito à *dependência*. A forma sedutora como se vende a mobilidade hoje em dia representa uma lógica de dependência. Esta pode acarretar duas ilusões e reações: num extremo, pode significar uma luta contra a mobilidade; em outro extremo, a mobilidade pode ainda ser vendida como se fazia no início do século XX, ou seja, ser a resposta de prazer e de bem-estar de se morar na cidade. Ambas noções revelam, também, uma lógica de *ruptura* da cidade-móvel com a cidade antiga.

Esta ruptura pode levar ao terceiro e último elemento da cidade-móvel, que diz respeito à sua noção de *independência*. A relação atual polarizada de interpenetração e confronto entre o fluxo e o habitat revela o ponto extremo onde pode chegar esta relação. A mobilidade pode vir a assumir uma territorialidade própria, independente:

Com a mobilidade se desenvolve, por consequência, uma nova espécie de espaço urbano, que pode se chamar espaço-transporte ou transporte-espaço, ou seja, o espaço do transporte ou meio de locomoção, do fluxo que se faz espaço, que é espaço ele mesmo. (...) A partir desta noção de divisão entre a cidade e o transporte, o lugar e a circulação, o imóvel e o móvel, o compacto e o fluido, o fechado e o aberto etc., a concepção de uma pós-modernidade urbana, fundada sobre essas noções e essas realidades, de cidade-móvel, de cidade-movimento, de cidade em movimento, ou mesmo sobre as noções de espaço-transporte e de transporte-espaço, ainda não foi desenvolvida plenamente.²² (CHALAS, 2000: 108-109, tradução nossa)

Essas obras (CHALAS, 2000 e RONCAYOLO, 2001), assim como a de Dupuy, *L'Urbanisme des Réseaux*, estruturam o desenvolvimento da nossa tese em relação às novas

²¹ «L'urbain est devenu l'homme de la mobilité. Ce n'est plus l'homme qui se fixe pour s'intégrer. C'est l'homme de s'intégrer par le flux.»

²² «Avec la mobilité se développe par conséquent une nouvelle sorte d'espace urbain que l'on peut appeler 'espace-transport ou 'transport-espace', c'est-à-dire du transport ou mieux du mouvement, du flux qui si fait espace, qui est espace lui même (...). Du fait de cette bipartition entre la ville et le transport, le lieu et la circulation, l'immobile et le mobile, le compact et le fluide, le fermé et le ouvert, etc., la conception d'une postmodernité urbaine fondée sur les notions et les réalités de ville-mobile, de ville-mouvement, de ville en mouvement, ou celles d'espace-transport ou de transport-espace, n'est guère encore développée et ne demande qu'à l'être.»

investigações do urbanismo, frente às revoluções tecnológicas introduzidas no começo do século XX, sobretudo pelo automóvel. O trabalho de Dupuy nos auxiliará a compreender melhor a noção de mobilidade e de rede viária introduzida por esse meio de transporte. No seu capítulo metodológico, Dupuy explica que "a rede, como concepção e não como objeto, emerge progressivamente dentro da história recente porque dá conta de uma nova organização do espaço"²³ (GUILLERME apud DUPUY, 1991: 10, tradução nossa). O autor considera precursora a obra de Françoise Choay, *Urbanisme: utopies et réalités, une anthologie*, de 1965, e classifica a autora como uma das primeiras pesquisadoras do urbanismo a se preocupar com esta matéria.

O desenvolvimento dos meios de comunicação que hoje transformam a noção de cidade, ou seja, seus limites, morfologia, densidades, teve início na segunda metade do século XIX, não apenas a partir do desenvolvimento dos meios de transporte, ou seja, a partir do transporte a vapor e do bonde, mas com a canalização das redes de infra-estrutura como água, esgoto, gás, energia e comunicação. Dupuy (1991: 40, tradução nossa) nos diz: "De Haussmann a Le Corbusier, passando por Cerda, Hénard, Soria y Mata, Howard, Sitte e Wright, os espaços de circulação de homens e de bens, os condutores de fluidos, de energia e de informação figuraram nos projetos de cidade."²⁴

A exemplo da análise de Dupuy sobre os projetos desenvolvidos na Europa, cabe-nos identificar nos planos realizados para o Rio de Janeiro, e selecionados como fontes, a parte dedicada às questões de circulação motora, canalização dos fluxos e zoneamento.

A relação entre o urbanismo e a mobilidade na obra de Le Corbusier foi estudada pelo italiano Gerosa, em 1978. A partir da obra do urbanista, o autor estabelece um glossário, onde ele

²³ «Le réseau, comme concept et non comme objet, émerge progressivement dans l'histoire récente parce qu'il rend compte d'une nouvelle organisation de l'espace.»

descreve os termos ‘*mouvement*’ (movimento), ‘*circulation*’ (circulação), ‘*trafic*’ (tráfego), ‘*mobilité*’ (mobilidade), ‘*parcours*’ (percurso) e ‘*accessibilité*’ (acessibilidade).

O termo ‘movimento’ estaria relacionado aos deslocamentos, associando-o à noção de processo e transformação. ‘Tráfego’ seria a manifestação do deslocamento e ‘percurso’, sua tradução no espaço. ‘Acessibilidade’ seria o termo a ser usado com o sentido mais amplo, indicando as possibilidades de ligação entre habitação, vias e meios de transporte. ‘Circulação’ teria o sentido da ação de se mover, de caráter contínuo e sucessivo.

Para o termo ‘mobilidade’, o autor italiano identifica nove sentidos na obra de Le Corbusier: 1) a sucessão dos espaços – percurso; 2) a transformação do espaço interno em espaço externo; 3) a dupla utilização da arquitetura e de seus elementos no espaço e no tempo; 4) o movimento das arquiteturas e de seus elementos; 5) o movimento do espaço; 6) os percursos propriamente ditos e suas configurações – a *promenade* arquitetural; 7) o deslocamento do indivíduo; 8) o deslocamento dos veículos; e, finalmente, 9) o deslocamento das informações e da energia (GEROSA, 1978: 17-19).

Gerosa apresenta, ainda, um quadro mostrando a evolução destes termos na obra do urbanista francês. O período entre 1914 e 1925 se identificaria com as questões de circulação propriamente ditas, que ele apreende a partir das obras dos pioneiros nestes estudos, como Hénard. É neste período de tempo que Le Corbusier desenvolve seus projetos de Cidade-Jardim, a Cidade sobre Pilotis e a Cidade Contemporânea, e sua obra *Urbanismo*. As estruturas urbanas apresentadas nestes estudos mostram a evolução de seu pensamento em questões como o deslocamento entre o centro e a periferia; a rede viária, da rua à auto-estrada elevada; e o transporte: do comum à classificação por tipos de veículo.

²⁴ «D’Hausmann à le Corbusier, en passant pour Cerda, Hénard, Soria y Mata, Howard, Sitte et Wright, les espaces de circulation des hommes et de biens, les conduites par les fluides, l’énergie, voire l’information, figuient

Quadro da evolução do termo mobilidade na obra de Le Corbusier (1914/1925)

	Type du déplacement	Support physique du déplacement	Signification du déplacement	Structure urbaine
Cité-jardin (1914-25)	Non défini	Rue	Accès aux maisons-type	Constitution du binôme maison-rue
Ville sur Pilotis (1915)	Transports en commun véhicules lents véhicules rapides piétons	sous-sol sol naturel sol surélevé sol surélevé, toits	Non énoncée	Différenciation verticale du sol de la ville. Ouverture des toits aux déplacements. Début de la rupture du binôme maison-rue.
Ville Contemporaine (1922) Urbanisme (1925)	Transports en commun véhicules lents véhicules rapides sur distances courtes véhicules rapides sur distances longues	sous-sol sol naturel ou sol surélevé autoroutes surélevées de traversée	Déplacements entre le centre et la banlieue par les transports en commun.	Les transports en commun modulent les compartiments de la ville.

GEROSA, 1978.

A evolução sugerida por Le Corbusier nos conduz a um outro aspecto importante: as redes se desenvolveram claramente em função de responder a necessidades surgidas por conta da modernização das cidades, como nos chama a atenção Gabriel Dupuy (1991: 36, tradução nossa): "A necessidade de melhoria da higiene urbana, de facilitar os transportes, de dar melhores condições de vida às classes pobres, foram imperativos e essenciais à época da criação das redes."²⁵

A grande revolução no século XX, afirma Dupuy, foi marcada pelo automóvel sobre duas formas: transporte individual e transporte coletivo por ônibus. Esta revolução ficaria marcada nas cidades em especial por exigir alterações nos sistemas viários e na dinâmica da circulação urbana interna.

Os estudos de Gabriel Dupuy sobre a cidade e o automóvel contribuem, ainda, para uma nova noção de territorialidade urbana, ou seja, a de um território próprio para este transporte

dans les plans de villes.»

²⁵ «La nécessité d'améliorer l'hygiène, de faciliter les transports, de donner de meilleures conditions de vie aux classes ouvrières, furent des impératifs essentiels à l'époque de la création des réseaux.»

individual. Segundo o autor, esta compreensão passou antes pela mitologia criada em torno de seu aparecimento. Seriam várias as razões, mas, entre elas, duas se destacam. Na primeira, o automóvel trouxe uma representação de *distinção social*, mais que o cavalo e a carruagem. Na segunda, representou *liberdade*, que, por sua vez, pode ser assim expressa resumidamente: nos demais meios de locomoção, o homem *é transportado*, enquanto que neste veículo o homem *viaja* (Dupuy, 1995: 21). O automóvel pode se deslocar para diversas direções e a qualquer hora, ao contrário do trem e do metrô, por exemplo, que estão presos a uma malha geográfica e de horários fixa e preconcebida. Ele possibilitava uma fuga da cidade para o campo, em busca de um contato maior com uma natureza sadia, perdida pelo desenvolvimento das aglomerações urbanas.

CAPÍTULO 2.

ESCALAS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 AS PREMISSAS DE ANÁLISE ADOTADAS

O desenvolvimento de uma tese em história, como chama a atenção Bernard Lepetit (2001: 204-205), é comandada pelo encadeamento "(...) dos pontos de vista analíticos e das modalidades sucessivas de observação: escolha das grades interpretativas 'locais', seleção das fontes e métodos de tratamento". O próprio desenvolvimento da pesquisa é que esclarece e explicita o objeto, construído e que não é dado de antemão.

Ainda neste sentido nos diz Lepetit (2001: 204-205):

O modelo histórico encontra-se submetido a dois níveis de validação. Cada um de seus elos explicativos é localmente posto à prova das observações empíricas correspondentes. Em seguida, ele é confrontado, em seu conjunto, com o desmentido eventual da dinâmica social: os processos teóricos que explicita extraem sua validade de sua não-contradição com a mudança social observada. Processo e experiência: de certo modo, a generalização opera-se por analogia.

Do ponto de vista metodológico, contamos nos beneficiar de análises que enfocaram o impacto da abertura de rodovias de trânsito intenso em áreas urbanizadas, como o estudo feito por Kevin Lynch (1982) sobre as transformações urbanas ocorridas na área de Mission Valley, localizada na periferia de San Diego. Depois de um forte período de urbanização, aparece com destaque a abertura de uma auto-estrada. Apesar das preocupações do autor estarem mais focadas nas repercussões sociais da urbanização na região, seu trabalho traz importantes contribuições à tese.

Lynch usa este caso como modelo (e método) para demonstrar que tal transformação não foi um fato isolado nos Estados Unidos. Muito pelo contrário,

a história desta transformação não é excepcional em se tratando de uma cidade norte-americana. (...) Ela diz respeito à implantação de uma auto-estrada; à reorganização de um bairro de negócios a fim de se resolver os problemas de estacionamento e de crescimento urbano; a pesados incentivos fiscais; enfim, à vontade de qualquer indivíduo, ainda que tardia, de sair de seu isolamento. (LYNCH, 1982: 3)

Gabriel Dupuy e Alain Sarfati sublinharam os efeitos que as tecnologias causam nas áreas de expansão das cidades, cujo exemplo pode ser dado a partir do estudo de Lynch para a região de San Diego. Sarfati (apud DUPUY, 1991: 11) afirma ser a periferia o local onde melhor se percebe as transformações necessárias introduzidas pelo urbanismo das redes:

A periferia vai nos obrigar a pensar mais em termos de redes, de circuitos, de ligações, de forma mais linear e cruzada, em escalas muito diferentes. Não podemos ignorar as grandes transformações ocasionadas pela distribuição, pela comunicação e pela informática. E é a periferia que vai absorver esta modernidade, é sobre ela que aparecerão os maiores efeitos.

Na verdade, acreditamos que a abertura da Avenida Brasil pode, em certa medida, ser comparada ao caso de Mission Valley. Podemos, ainda, colocar o caso de estudo em paralelo a centenas de iniciativas semelhantes em cidades brasileiras, da mesma forma que Lynch faz com outros exemplos ocorridos nos Estados Unidos e na Europa ¹. Entretanto, nossa abordagem neste trabalho é mais específica e voltada para aspectos da própria história urbana do Rio de Janeiro.

No nosso caso, embora o iniciemos de forma semelhante à obra do autor norte-americano, comparando fotos de época com fotos atuais, onde é visível a transformação sofrida no meio urbano por onde passa o eixo viário, não pretendemos desenvolver questões contemporâneas de natureza antropológica, sociológica ou ambiental. Poderíamos estudar, por exemplo: os impactos sofridos pelo meio ambiente da região de Manginhos em consequência das poluições trazidas pela Avenida Brasil; as transformações ocorridas na vida cotidiana dos habitantes das áreas do entorno; o processo de ocupação irregular ocorrido nas áreas litorâneas; o uso dos espaços públicos pela população, entre outros, como fez Lynch com Mission Valley. Reafirmamos: nosso olhar é histórico.

A opção de Lynch não foi mostrar a partir de quando ocorre esta mudança na região de Mission Valley. Ele a situa apenas na década de 1960. Tampouco é de seu interesse revelar em que contexto e quem foram os responsáveis por estas transformações. Importante, entretanto, é a crítica que ele faz aos planejadores urbanos envolvidos nos projetos. Segundo o autor, esses

¹ San Antonio, Detroit, Massachussets, Minneapolis, São Francisco, Los Angeles e Seattle, entre outros (Estados Unidos); Milão, Lausanne, Estocolmo e a região do Rio Tâmis.

técnicos não se interessavam em analisar como a região absorveria o impacto após o plano. Ainda imperava a visão de que a região progrediria e de que não se teria consequência negativa alguma. Da mesma forma, planejaram a abertura da Avenida Brasil, décadas antes, segundo esta lógica.

A noção de escala em um estudo urbano também tem características de uma ferramenta metodológica, como já dizia Lepetit (2001: 210), que escolher uma “consiste em selecionar um nível de informação que seja adequado ao nível de organização a ser estudado” e que “(...) a consideração das variações de escala situa-se inicialmente do lado do objeto” (LEPETIT, 2001: 206). Percebemos isso claramente na história da abertura da Avenida Brasil, quando a associamos às tensões surgidas nas cidades em relação aos problemas de circulação e mobilidade e ao desenvolvimento do rodoviarismo, que levava, ele próprio, estas tensões a uma dimensão que ultrapassava a da cidade.

Lepetit afirma, ainda, que a variação das escalas depende também da importância que se dá aos atores no processo. O papel dos atores sociais não é neutro, como vimos em Chartier, e seu papel contribui para alertar o pesquisador para a sua própria atitude frente ao objeto que se quer estudar, onde sua variação “não é o apanágio do pesquisador, nem, sobretudo, o produto de construção da pesquisa. É antes de tudo a parte que cabe aos atores” (LEPETIT, 2001: 206). A todo o instante, a tese estará envolvida com estas definições, tanto ao nível topográfico, ou seja, do terreno propriamente dito, quanto ao nível da organização espacial, isto é, a do território, onde está presente a prática dos atores. Para Lepetit, seria possível, através da análise de uma observação pontual, obter uma leitura completamente diferenciada de um processo global.

O recurso metodológico da atenção à escala, construída no jogo social dos atores, é essencial para nosso trabalho. Principalmente por estarmos interessados em analisar o processo que possibilitou a abertura da Avenida Brasil.

Neste sentido, buscaremos trabalhar dois níveis de investigação urbana. Primeiro,

relacionando-a à história de uma ligação entre o Centro da cidade do Rio de Janeiro e a hoje chamada Zona Norte, cujas preocupações são iniciadas pelos projetos de Pereira Passos (1903-1906) ao abrir a Avenida Rodrigues Alves, junto à região do cais do porto.

Nas décadas seguintes, engenheiros como Adolpho Morales de los Rios (c. 1910) e Jorge Macedo Vieira (1927) vão se preocupar com esta ligação ao sugerirem uma via de extensão da Rodrigues Alves a partir também da região portuária, principalmente em função da expansão industrial para a área vizinha, que incluía o bairro de Manguinhos. Agache iria respeitar essa tendência de expansão da cidade ao sugerir também a criação de uma zona industrial para Manguinhos.

O segundo nível de investigação será a partir de uma escala mais abrangente, quando estudarmos sua construção em relação aos processos de abertura de estradas, uma vez que ela foi finalmente aberta como uma variante da auto-estrada Rio-Petrópolis inaugurada por Washington Luís. Neste sentido, nos interessa estudar, inspirados nos trabalhos de Margareth da Silva Pereira (1988) sobre a história intelectual do urbanismo, o que ela designa como ‘arqueologia’ do pensamento rodoviarista no Brasil. O processo de abertura da Avenida Brasil revela um lento amadurecimento das reflexões sobre as relações entre o automóvel e a cidade e a própria *autonomização* do pensamento técnico frente às soluções adotadas nos traçados das redes rodoviárias.

Ao que estamos acostumados a ver hoje em planejamento urbano, as questões viárias da escala da cidade têm sido tratadas em fóruns específicos, como se fizessem referência apenas aos problemas de trânsito local. E as questões relativas aos problemas de deslocamentos entre as cidades têm sido tratadas por órgãos ligados ao rodoviarismo. Veremos que essas noções não eram assim tão distantes para os planejadores urbanos.

Não podemos deixar de lembrar que é em torno dos anos 1930 que Le Corbusier, ao

projetar uma auto-estrada para o Rio de Janeiro, estaria também pensando a cidade não apenas ao nível do município. Em seu projeto urbano para o Rio de Janeiro, estas questões das escalas local, interurbana e internacional estão conectadas. Agache também tinha uma noção mais ampla de escala, haja vista seu esquema dos cinco dedos, onde aparece claramente os vetores de crescimento do Rio de Janeiro, sendo um deles o correspondente ao trajeto de uma via litorânea pela região de Manguinhos. Agache estaria, assim, fazendo a passagem de se pensar a cidade como metrópole a pólo regional.

Por questões inerentes ao objeto de estudo, analisaremos as questões viárias e rodoviárias restritas ao Distrito Federal e suas interfaces com os projetos de alcance nacional. Optamos por não incluir o estado do Rio de Janeiro. A Avenida Brasil, via de entrada e saída da capital federal, como variante da Estrada Rio-Petrópolis, recebeu este nome no trecho situado nos limites do Distrito Federal, depois estado da Guanabara. Na departamentalização das estradas de rodagem, organizada segundo a lógica de criação dos Departamentos de Estrada de Rodagem nos estados, a Avenida Brasil passou ao domínio do DER-DF, em 1948.

De fato, depois de sua abertura, a Avenida Brasil foi classificada como BR-01 por este departamento, pois apresentava claramente características de uma auto-estrada urbana, ao ligar o centro do Rio às áreas dos subúrbios e da região metropolitana e a outros grandes eixos de circulação nacional, como o interior do país e as regiões Norte e Sul. Num momento anterior, mais precisamente a partir das discussões empreendidas durante o Congresso Pan-americano de 1929, a via de acesso do Distrito Federal seria o tão sonhado eixo de ligação entre a capital brasileira e as demais capitais do continente americano.

2.2 DETERMINAÇÃO DOS RECORTES TEMPORAIS

Estudos sobre o automóvel e a cidade costumam identificar alguns períodos comuns sobre a evolução deste transporte no meio urbano. Essa periodização foi levantada por Clay MacShane (1984) e por Barles e Guillerme (2003). O primeiro texto, *De la rue à l'autoroute – 1900-1940*, separa em quatro etapas a presença do automóvel nas cidades norte-americanas, que se inicia em 1894, ano do surgimento do primeiro veículo com motor à explosão nos Estados Unidos, e vai até 1905-1906. Neste primeiro momento, o automóvel aparecia como uma curiosidade tecnológica reservada às classes mais abastadas, e o poder público, salvo leis pontuais de limitação de velocidade e de algumas instruções de segurança, não demonstrava estar muito atento a uma nova realidade que se colocava.

O segundo período, entre esses anos e 1914, está identificado com a fabricação em série de automóveis, desenvolvida por Henry Ford, que vai acarretar de imediato o progressivo barateamento do preço dos veículos e ajudá-lo a se tornar mais popular, embora ainda ligado ao lazer urbano. Em consequência, surgem os primeiros engarrafamentos nas cidades, o que, por sua vez, desencadeia uma série de legislações urbanas específicas para o automóvel na cidade. O terceiro período está delimitado pelos anos de 1914 e 1923, quando se torna fato a presença do automóvel na cidade e este passa a ser o principal meio de transporte urbano nas cidades norte-americanas.

Finalmente, os anos de 1923 a 1940 delimitam o último período, onde se tem o início da lenta desativação, em nível mundial, dos bondes elétricos. Este período é igualmente marcado pelos constantes engarrafamentos urbanos e pelo início, já nessa época, dos conseqüentes estudos sobre os efeitos desastrosos do automóvel para as cidades.

Clay MacShane, ao propor esta interpretação do desenvolvimento do sistema viário nos

Estados Unidos, adota três períodos transversais: 1) a avenida – 1870-1920; 2) estradas e ruas urbanas – 1900-1920; 3) a volta com força da avenida – 1925-1940. Essa cronologia, como chama a atenção seu autor, nos mostra, primeiro, o uso das avenidas como lugar de fruição da cidade, depois como eixos viários desenvolvidos para os automóveis, até a adoção de artérias de grande circulação e velocidade, como forma de permitir a rápida penetração e saída das cidades.

Traffic Congestion: problems and solutions in Paris, 1830-1939, apresentado na T²M Conference por Barles e Guillerme (2003), separa essa periodização em quatro momentos e confirma alguns períodos adotados por MacShane. O primeiro período estudado pelos pesquisadores franceses estaria relacionado à evolução do transporte urbano como um todo, iniciando por volta de 1820/1830 –, e que corresponderia às primeiras ações em relação à pavimentação e a calçamentos, ao aparecimento dos ônibus e bondes puxados à tração animal, das bicicletas, etc. Em Paris, os autores destacam que este período estaria especialmente identificado à atuação dos engenheiros da *École des Ponts et Chaussées*, iniciada ainda no século XVIII.

O segundo momento estaria associado aos anos de pioneirismo do automobilismo, ao surgimento das primeiras leis de trânsito e a uma competição econômica entre as rodovias e as ferrovias. Esse período inicial para a história do automóvel moderno iria do ano do seu surgimento, que varia de país para país, mas que se situa nos últimos anos do século XIX para o XX (1897/1900), indo até as primeiras duas décadas do século XX.

O terceiro período das relações entre o automóvel e a cidade está balizado entre a Primeira e a Segunda Guerra Mundial, mais precisamente entre 1920 e 1939, e corresponderia ao momento de consolidação das indústrias automobilísticas, sobretudo nos Estados Unidos, e do desenvolvimento dos planos de remodelação urbana encomendados pelos poderes públicos, onde aparecem em destaque as questões relacionadas à circulação viária nas cidades. Neste período, se

daria igualmente a vitória do automóvel e do ônibus sobre os trens e os bondes.

O último período englobaria o fim da Segunda Guerra até os dias de hoje, mostrando que o automóvel particular é o meio de transporte urbano por excelência e um *mal necessário* para nossas cidades.

De forma semelhante, Pablo Benetti (1997) identifica uma cronologia relacionada às avenidas brasileiras, separando os períodos de 1830 a 1906, de 1906 a 1926, de 1926 a 1940, de 1940 a 1969 e, finalmente, de 1969 a 1999. *Grosso modo*, o primeiro momento, de acordo com o próprio autor, estaria ligado às questões tratadas pelo higienismo em relação às vias públicas; o segundo teria nas cidades de Paris e Viena fontes de inspiração para a realização de planos urbanos; o terceiro estaria associado às idéias e aos estudos da *Société Française des Urbanistes*; o quarto, às recomendações do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), aos estudos de Le Corbusier e à construção de Brasília; e o último, ao contextualismo.

Antes de entrarmos em análises detalhadas dos recortes temporais que serão adotados no presente trabalho, cabe aqui explicar o que estamos nos referindo como momentos chave e o uso que fazemos da cronologia. A utilização de um ordenamento cronológico dos capítulos não pretende, de forma alguma, retomar a narrativa histórica linear, tão comum a uma forma tradicional de retratar a história, e que já foi suficientemente criticada desde a Escola dos Anais. Ela serve tanto para estruturar a tese, quanto para ordenar de forma mais clara os *fatos* que se tornaram *eventos* importantes durante o período analisado.

Estes eventos podem ser classificados como *momentos-chave*, como bem definiu Charvet (1999), justificados por serem úteis para balizar a história que se pretende interpretar. Os momentos chave resultam da convergência de movimentos cíclicos diversos, de diferentes temporalidades, mas, antes de tudo, estão associados a certas categorias de atores: "É assim que sob a sucessão horizontal da ordem histórica se instaura uma ordem vertical. (...) Os momentos

[eventos] nascem da convergência de diferentes histórias, melhor dizendo, dos reencontros dos atores engajados em diferentes campos de atuação” (CHARVET, 1999: 214). E justifica-se, ainda segundo a autora, para ordenar a abundância de documentos encontrados e analisados.

Bernard Lepetit também usava a cronologia como um recurso metodológico, sempre associada a uma escala de investigação do objeto e dos atores envolvidos, prestando sempre atenção para o cruzamento das diversas temporalidades presentes na cronologia (que podemos aqui interpretar como os *momentos chave*). “As cronologias fazem do presente da ação o tempo da história” (LEPETIT, 2001: 242). Para este historiador, a escala cronológica ou temporal era um elemento determinante para a compreensão de um fenômeno, tanto quanto a escala espacial (LEPETIT, 1999).

Dizia ele ainda sobre a cronologia: "O período cronológico adotado pelo pesquisador determina a identificação dos momentos de bifurcação (rupturas) e de estabilidade (continuidade)” (LEPETIT, 1999: 192). De certo modo, ele acreditava que estes momentos chave, de ruptura ou de consolidação, serviam para unir os atores sociais inscritos num sistema de posições e de relações estabelecidas e definidas na situação e na interação (LEPETIT, 2001).

Nosso estudo escolheu alguns anos como os momentos chave do arco temporal adotado, por entender serem eles marcos importantes para o desenvolvimento das questões propostas. Seriam eles os anos de 1906-1907, 1926-1927, 1937-1939, 1945-1947 e 1954, que definem, assim, períodos de *continuidade* entre momentos de ruptura: 1906-1926, 1927-1937, 1939-1946 e 1946-1954.

Os momentos chave escolhidos coincidem com os adotados por MacShane, em relação ao período que vai da consolidação da presença do automóvel nas cidades norte-americanas até sua popularização (1905-1906/1923). Igualmente, é neste período que se inicia o sistema de rodovias norte-americanas, com a construção, entre 1905 e 1907, da primeira estrada especialmente

concebida para o uso do automóvel, como seria para nós, caso a abertura da Rio-Petrópolis tivesse acontecido em 1906, da maneira como havia sido pensada.

De 1925 a 1940 é o período adotado por MacShane para delimitar os tempos em que o automóvel se revela o meio de transporte urbano por excelência para os norte-americanos, ao mesmo tempo em que as avenidas se desenvolvem para se tornarem as primeiras auto-estradas urbanas modernas. Coincide, assim, com a época das importantes vias de penetração nos centros das cidades, justamente o período em que se estudam, no Brasil, as Rio-Petrópolis e Rio-São Paulo. Até 1940, tem-se o sucesso das auto-estradas norte-americanas, desencadeando projetos específicos para esta nova rede viária, como o projeto de Radburn (1929) e os *parkways*.

Para MacShane, o ano de 1940 é suficiente para delimitar os primeiros momentos do sistema viário norte-americano, iniciado em 1894. Os nossos momentos chave avançam além da década de 1940, devido às singularidades locais. O período de afirmação do automóvel na cidade se prolonga até, praticamente, a inauguração da Avenida Brasil.

Os anos de 1906-1907

O ano de 1906 marca o final da gestão de Francisco Pereira Passos na prefeitura da cidade do Rio de Janeiro. Sua administração e o decisivo conjunto de iniciativas do governo federal implementam obras que darão à capital do país diretrizes para a formação da infra-estrutura urbana, sobretudo viária, a qual ainda permanece até os dias de hoje. Neste mesmo ano, foi pensada a primeira viagem com o uso do automóvel entre o Rio e Petrópolis.

O ano de 1906 marca, assim, o início das questões em torno tanto da melhoria da circulação interna da cidade, a partir das primeiras leis de tráfego urbano, quanto da abertura de rodovias. Em 1907, o fato de a capital federal possuir 35 automóveis motivou a criação da

instituição associada ao desenvolvimento do rodoviarismo brasileiro: o Automóvel Club do Brasil. Ele seria o responsável pela organização dos primeiros congressos brasileiros de estradas de rodagem, iniciados em 1916, onde se discutiram, entre outras coisas, a abertura de um caminho rodoviário para Petrópolis.

Ao mesmo tempo, em Paris, Eugène Hénard desenvolvia seus *Études Sur les Transformations de Paris* (1903-1909). As suas maiores preocupações eram estudar as canalizações de todos os elementos associados a uma cidade sadia e moderna, como o ar e a água, e mesmo as comunicações, como as vias de tráfego, o telégrafo e o telefone. Para Hénard, a circulação nas cidades poderia acarretar, se nada fosse feito em alguns anos, as maiores dificuldades da vida nas grandes metrópoles. Estas associações desenvolvidas por Hénard nos levam a perceber que neste momento as vias urbanas, ruas e avenidas ainda estão vinculadas a um pensamento higienista e sem uma nomenclatura definida. Este primeiro marco temporal nos revela, então, como estas questões aparecem nos projetos dos urbanistas da época, inclusive nos de Pereira Passos. Este engenheiro havia trabalhado na Comissão de Melhoramentos da Cidade de Rio de Janeiro, em 1875, quando a organização de um plano geral de alargamento e retificação de vias com fins higienistas caminhava ao lado das propostas de embelezamento da cidade. Essas questões, sem dúvida, seriam retomadas nas obras por ele realizadas entre 1903 e 1906, revelando este compromisso higienista.

Os anos 1926-1927

Estes anos delimitam importantes marcos temporais de nosso estudo. Em 1926, inicia o governo de Washington Luís na presidência da República, último governo da chamada República Velha. Sua presidência iria coroar uma sólida carreira política baseada no rodoviarismo, iniciada

ainda em 1908, como secretário de Justiça e Segurança Pública do Estado de São Paulo. Washington Luís desenvolveria sua ascensão política assumindo mandatos sucessivos de deputado estadual, prefeito e governador de São Paulo, ao mesmo tempo em que participava da diretoria do Automóvel Club do Brasil. Os anos de 1926 e 1927 marcam o início dos projetos e das obras da Rio-Petrópolis, inaugurada em 1928; do projeto de urbanização do Bairro Industrial de Manguinhos; do Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento para a cidade do Rio de Janeiro, a cargo de Agache; da criação do Club dos Bandeirantes; da criação da Diretoria de Estradas de Rodagem de São Paulo, primeiro órgão rodoviário brasileiro; e da criação, pelo governo federal, da Comissão de Estradas de Rodagem Federal, cujo primeiro trabalho foi justamente abrir a Rio-Petrópolis.

Todos esses eventos convergentes fazem desses anos um momento de acirramento dos debates sobre a forma e a expansão da cidade, ocorridos par e passo com o desenvolvimento do rodoviarismo, culminando em uma nova representação de cidade associada ao automóvel.

Os anos 1937-1939

Em 1937, tem início o Estado Novo, com Getúlio Vargas, que havia sido ministro de Washington Luís. Vargas vai continuar, e mesmo incrementar, os projetos rodoviaristas iniciados por seu antecessor. Ainda em 1937, inicia-se igualmente a gestão de Henrique Dodsworth na prefeitura do Rio de Janeiro. Ao aprofundarmos as pesquisas sobre esses momentos, cuidaremos de não entrar pela história da política, matéria que com certeza não teremos condição de desenvolver. As referências políticas aqui mencionadas servem apenas como cenário do momento histórico analisado. Assim, 1937 marca, ainda, o ano da criação do DNER, órgão responsável direto pelo controle e desenvolvimento das obras de aberturas de estradas brasileiras,

e, no ano de 1939, as obras da variante Rio-Petrópolis têm início.

Os anos 1945-1947

Em 1945, ocorre o fim do Estado Novo e o início do período da redemocratização brasileira. Neste ano, o DNER tem sua estrutura interna reorganizada pelo Decreto-lei n. 8.463, dando origem ao Fundo Rodoviário Nacional. Em 1947, tem-se a inauguração do último trecho da já denominada Avenida Brasil, no governo de Eurico Gaspar Dutra, justamente o correspondente à região de Manguinhos. Três anos depois o mesmo Dutra inicia as obras de sua duplicação.

1954

Este ano é marcado pelo suicídio de Getúlio Vargas e representa o início de um período conturbado, onde em menos de um ano e três meses, três presidentes assumem a República brasileira, até a eleição que dá posse a Juscelino Kubitschek, cujo governo está associado à consolidação das ações rodoviaristas e à montagem do parque automobilístico brasileiro, com a Ford e a Volkswagen, que, em 1953, já haviam inaugurado fábricas em território brasileiro. O ano 1954 é marcado pela finalização da duplicação das pistas da Avenida Brasil e um ano depois é concluído o projeto do anel viário para o Rio de Janeiro, formado pela Avenida Brasil, Avenida das Bandeiras, Avenida do Contorno, orla oceânica de Santa Cruz até a Avenida Litorânea e, finalmente, pela Avenida Niemeyer (REIS, 1977). Ocorre, ainda, a inauguração dos Trevos das Missões na gestão do prefeito Alim Pedro, ligando a Avenida Brasil, recém-classificada de BR-01, às estradas Rio-Petrópolis (BR-02) e Rio-São Paulo (BR-03).

Dividiremos os capítulos da tese em três partes, tomando como referência tais recortes temporais, a exceção da primeira parte, que corresponderá à apresentação, introdução e capítulos teórico e metodológico. A segunda parte, intitulada Gêneses, abrangerá o período de tempo que antecede a obra de abertura da Avenida Brasil, qual seja, entre 1906 e 1938, podendo percorrer períodos anteriores, ao buscarmos a origem de certas palavras abrangidas por nosso estudo. A terceira e última parte tratará do projeto e da obra da avenida, adotando preferencialmente o período de tempo entre 1939 e 1954, sem também se furtar de percorrer períodos anteriores, ao privilegiar a relação entre o objeto de estudo e o recorte geográfico.

2.3 ANÁLISE DAS FONTES

2.3.1 Documentação primária

A documentação primária reunida e que forma o *corpus* a partir do qual analisamos os *discursos*, é composta dos relatórios do MVOP e dos relatórios das instituições associadas ao automobilismo e ao rodoviarismo brasileiros, como o Automóvel Club do Brasil e o Club dos Bandeirantes. Estas fontes foram completadas com artigos de engenheiros urbanistas, publicados em periódicos da época, como a *Revista Municipal de Engenharia*, a *Revista do Clube de Engenharia*, a revista *Brazil-Ferro-Carril*, entre outras. Esta última, particularmente, mantinha desde o seu primeiro número, lançado em 1910, uma seção dedicada à *divulgação* e ao *progresso* das rodovias.

Foram também consultados vários arquivos estrangeiros e brasileiros. Parte da pesquisa foi realizada em Paris e compreendeu levantamentos de fontes no *Institut d'Urbanisme de Paris*, *Musée Social*, *la Fondation Le Corbusier*, *L'École Nationale des Ponts et Chaussées* e *Delegacion*

à *l'Aménagement et à l'Action Regionale* (DATAR).

A partir destes arquivos, com acesso e consulta à documentação textual, iconográfica e cartográfica, pudemos estabelecer paralelos entre o pensamento urbanístico internacional e o brasileiro. Este material se compõe, basicamente, de artigos publicados nas revistas *Urbanisme* (década de 1930) e *La Vie Urbaine* (entre 1926 e 1957), dos relatórios sobre os congressos internacionais da estrada (publicados entre 1908 e 1938 nos *Annales de l'École de Ponts et Chaussées*), dos relatórios de Robert Souza e Henri Sellier para o Musée Social e demais artigos onde as questões das estradas e das circulações viárias estão tratadas.

No Brasil, foram consultados os relatórios anuais do Ministério de Viação e Obras Públicas, desde o primeiro, do ano de 1909, até o do ano de 1954, limite de nosso recorte temporal. Tentamos, no caso, perceber as mudanças de discursos que possibilitaram o lento e gradual abandono das linhas férreas e outros meios de transporte, em detrimento da nova mobilidade urbana e econômica proporcionada pelas rodovias.

Nestes relatórios, constam, ainda, as intervenções realizadas para o saneamento da Baixada Fluminense. Procurou-se nas análises desta parte dos relatórios acompanhar as intervenções urbanas pensadas para esta área, especificamente relacionadas ao nosso recorte geográfico. Com este material, pudemos constatar que um dos maiores desafios do projeto era resolver os problemas técnicos provenientes do aterramento da área litorânea, cuja solução permitiria a construção do trajeto da variante da Rio-Petrópolis pelo litoral. A demora para a resolução deste problema tardaria a abertura da variante em pelo menos vinte anos.

Outro conjunto documental diz respeito à iconografia que já havíamos levantado por ocasião da pesquisa realizada sobre a evolução do *campus* de Manguinhos, transformada no livro *Um Lugar para a Ciência: a formação do campus de Manguinhos*. As fontes iconográficas revelaram a forte correlação entre o instituto e a avenida, uma vez que em praticamente todas as

imagens catalogadas aparece a figura do edifício principal de Manguinhos – isto é, o Castelo Mourisco –, seja como fundo de perspectiva, seja como vista parcial ou ângulo de tomada fotográfica.



Abertura da Variante Rio-Petrópolis, vista do Instituto Oswaldo Cruz. Revista Municipal de Engenharia. Março de 1941. Biblioteca Noronha Santos.



A Avenida Brasil vista do mesmo ângulo. Acervo DAD/FIOCRUZ. C. 1950.

Essa documentação foi analisada à luz das teorias e propostas urbanas ligadas à introdução do automóvel e a um novo desenho das cidades, que alcançaram repercussão internacional à época. Foram também estudadas fontes secundárias atuais que enfocam as questões referentes à circulação e à mobilidade urbanas, o automobilismo e o rodoviarismo, bem como estudos históricos sobre o Rio de Janeiro, que compreenderam a área de estudo em questão.

A fim de contribuir para uma melhor compreensão do contexto histórico em que se deu a abertura da Avenida Brasil, encontra-se ao final da tese uma cronologia dos principais eventos relacionados às questões desenvolvidas (ver anexo 5).

Finalmente, a análise do Álbum da Avenida Brasil, lançado em 1945 pelo governo Vargas, por ocasião dos trabalhos de construção da via, será a melhor fonte para compreendermos a noção de representação associada ao nosso objeto de estudo. Tal fonte conforma uma grande parte do último capítulo, juntamente com a análise das notícias vinculadas às obras da Brasil, publicadas nos jornais e periódicos de época, como o Correio da Manhã, O Jornal, o Jornal do Brasil, a Revista Brazil-Ferro-Carril, entre outros, entre 1939 e 1954.

2.3.2 Atores e as instituições

À luz das conquistas da nova história, a identificação dos atores e instituições que participaram do processo de circulação dentro e fora das cidades, durante a primeira metade do século XX, nos parece desejável. Não queremos com isso isolar determinada categoria, uma vez que os próprios atores participavam indistintamente de uma e de outra.

Pode-se dizer que, independente do grupo de atores envolvidos, os discursos para a implementação de um projeto nacional visando à abertura de rodovias tiveram sempre um cunho progressista, confiando ao automóvel o papel de integrador e de portador do progresso à nação, iniciado com a chegada dos primeiros veículos automotores ao Brasil. Ao longo do século XX, esta confiança nos automóveis levou a um lento e gradual desmantelamento da malha ferroviária. Hoje, as cidades brasileiras dependem basicamente das rodovias como vias de transporte nacional e urbano. A cidade do Rio de Janeiro não é diferente, possuindo um sistema de trens urbanos e metropolitanos muito aquém de suas necessidades. Parece-nos, de fato, extremamente relevante entender assim as razões históricas e os grupos sociais que fizeram dos veículos sobre rodas o

principal meio de locomoção brasileiro.

Identificamos duas categorias profissionais de relevância para as questões propostas: os políticos, aqui representados pelos administradores e a ação dos órgãos públicos, e os técnicos, abrangendo os engenheiros e urbanistas. De forma similar, a identificação destes grupos foi objeto de textos apresentados na T²M Conference, reconhecendo nos engenheiros e sanitaristas, primeiramente, e depois nas autoridades públicas e nos arquitetos e urbanistas, as categorias profissionais a se preocuparem com as questões do tráfego urbano, decorrente às vezes do processo de industrialização, mas inquestionavelmente impulsionado pela revolução tecnológica e industrial na Europa e nos Estados Unidos.²

Fontes primárias importantes a serem analisadas para os grupos de atores são os congressos nacionais de estrada de rodagem, que ocorreram no Rio de Janeiro por iniciativa do Automóvel Club do Brasil e com apoio do Ministério de Viação e Obras Públicas. Estaremos privilegiando a análise dos congressos realizados durante o recorte temporal adotado para a tese.³ Pode-se dizer que até mesmo pela regularidade que estes congressos alcançaram, as décadas de 1920 e 1930 representam um primeiro momento de consolidação do pensamento rodoviário no Brasil.

A realização dos congressos de estrada no Brasil devem ter sido estimulados, em grande parte, pelos engenheiros da *École des Ponts et Chaussées* – sabe-se que o Brasil era um dos poucos países fora da França que ainda contavam com a presença destes profissionais nas primeiras décadas do século XX (BRUNOT, COQUAND, 1982; PEREIRA, op. Cit.) –, sendo postos em prática pelo Automóvel Club do Brasil.

² Ver os trabalhos de Dinobri (2003), Flonneau (2003a e 2003b), Barles e Guillerme (2003), publicados nos anais desta conferência.

³ Ocorreram congressos nacionais nos anos de 1916, 1922, 1924, 1926, 1933, 1936, 1939 e 1950. Os Pan-Americanos, por sua vez, ocorreram em 1924, em Buenos Aires; 1929, no Rio de Janeiro; 1939, em Santiago do

Cabe aqui também um comentário sobre os congressos internacionais, ocorridos com frequência entre 1908 e 1938, sendo interrompidos pelas Primeira e Segunda Guerras Mundiais.⁴ O primeiro ocorreu em Paris e foi organizado pelo Ministério de Obras Publicas francês, com ampla participação dos engenheiros da *Ponts et Chaussées* e dos automóveis *clubs*. Os demais encontros foram organizados por uma comissão internacional permanente, a *Association Internationale de la Route*, com sede em Paris, criada por ocasião deste primeiro evento. A comissão seria responsável por estruturar as apresentações dos trabalhos em duas seções, Construção e Manutenção, e Circulação e Exploração, que se manteriam, com pequenas alterações, nos próximos encontros. Veremos nestes congressos como eram tratadas as questões em torno das circulações, por eles mesmos denominadas como *dentro e fora* das cidades.

Aqui é importante ressaltar a importância das atividades de pesquisa desenvolvidas por nós no *Institut d'Urbanisme de Paris* (IUP),⁵ que permitiram aprofundar certos temas ligados à problemática da tese, dada a forte matriz francesa no urbanismo nascente no Rio de Janeiro. Interessou-nos particularmente entender como se comportaram frente aos problemas oriundos do aumento do tráfego nas cidades, em função da revolução dos transportes na virada do século XIX para o século XX. De fato, este contato nos possibilitou entender o pensamento dos novos profissionais do urbanismo na França face às questões impostas pelo advento do automóvel e sua consequência na transformação das estruturas urbanas.

Chile; 1941, na Cidade do México; 1951, em Lima; e 1954, em Caracas A maior fonte para referência a estes congressos está em Rodrigues (1955).

⁴ Os relatórios desses congressos (Congrès International de la Route) foram publicados nos *Annales de l'École des Ponts et Chaussées*. O segundo ocorreu em Bruxelas, em 1910; o terceiro, em Londres, em 1913; o quarto, em Sevilha, em 1923; o quinto, em Roma, em 1926; o sexto, em Washington, em 1930; o sétimo, em Munique, em 1934; e o oitavo, em Haia, Holanda, em 1938. Para a referência completa, ver a relação descrita nos periódicos da bibliografia de nossa tese.

⁵ Este centro de formação especializada foi fundado em 1919 como École des Hautes Etudes Urbaines (EHEU) e depois se transformou no Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris (IUUP), em 1924. A instituição tinha prioritariamente como vocação constituir a ciência do urbanismo, possuir um dos maiores acervos em urbanismo na França, além de profissionais da área de transporte (BAUDOUI, 1988).

Na França, constituiu também objeto de nosso interesse o acervo do *CEDIAS-Musée Social*, órgão embrionariamente ligado à gênese do urbanismo como ciência.⁶ As pesquisas em seu valioso patrimônio documental levaram à seleção dos documentos e projetos urbanos que nos auxiliassem na compreensão da representação de cidade na virada do século XIX para o XX, frente aos desafios impostos pela circulação urbana.

A Société Française des Urbanistes (SFU) constitui outro foco de atenção. O objetivo da sociedade era:

reunir uma documentação técnica capaz de estreitar e manter relações com grupos similares no estrangeiro, de centralizar os anseios demonstrados nos últimos congressos urbanos e de estudar a realização prática e a participação em exposições, que podem acontecer tanto na França quanto no estrangeiro, e postas à disposição para consulta, conforme o interesse. (Fonte: www.urbanistes.com. Acesso em 04/06/2002)

De 1911 a 1930, a SFU vai concentrar suas ações nas questões relativas à construção e à melhoria das aglomerações urbanas e rurais e no desenvolvimento do urbanismo como ciência, e nos estudos relativos à criação, à remodelação, ao embelezamento e à extensão urbanas e rurais, traduzidos em planos urbanísticos voltados para as questões da higiene e da circulação nas cidades. É neste período que seus fundadores percorrem o mundo levando as idéias da nova ciência do urbanismo francês. Chama-nos a atenção justamente o trabalho de Agache no Rio de Janeiro.

⁶ Nos seus salões, nasceria uma outra importante referência para o urbanismo moderno: a Lei Cornudet. Foi igualmente em suas dependências que seria criada a Société Française des Urbanistes (SFU), fundada por Eugène Hénard e tendo Agache como secretário geral. Como se sabe, essa instituição seria responsável pela elaboração do texto que daria origem à referida lei, sancionada em 14 de março de 1919, e que seria conhecida como a primeira lei francesa sobre *L'Aménagement, l'embellissement et l'extension des villes*. A partir dela, a atuação dos urbanistas nos planos das cidades teria respaldo internacional. Agache seria um dos seus maiores propagadores pelo mundo. O Plano de Remodelação, Embelezamento e Extensão do Rio de Janeiro seria fruto direto de seu texto. A criação do Musée Social muito deve à pessoa que esteve à frente de todo o processo: Jules Siegfried. A sua trajetória profissional também nos auxilia a compreender a atuação destes primeiros urbanistas. Siegfried, um bem-sucedido comerciante de tecidos, tinha sido prefeito da cidade de Havre, antes de chegar a Paris em 1887, como deputado. Seguiria depois a carreira de senador, até ministro do Comércio. Como deputado, um dos seus primeiros atos foi

Os técnicos

Como se sabe, preocupado com o crescimento das cidades, em função das transformações sofridas pela sociedade moderna dos séculos XIX, e, principalmente, com a mudança do conceito de rua, um grupo de urbanistas presentes na passagem do século XIX para o XX passa a formular teorias sobre circulação e expansão das cidades. É o caso do catalão Idelfonso, do francês Eugène Hénard e do britânico Raymond Urwin.

O interessante é perceber como os problemas e as soluções da circulação para estes primeiros urbanistas tinham uma vertente interpretativa ligada à medicina. Sabe-se que as primeiras intervenções ocorridas nas cidades, em busca de melhores condições de vida, deve-se aos médicos antes mesmo que aos engenheiros, preocupados com a circulação sadia do ar e da água. O nascimento da chamada medicina urbana, segundo Foucault (2002), se dá a partir da busca pela melhoria da saúde das cidades e de seus habitantes, afetada pelo intenso processo de urbanização ocorrido após a revolução industrial.

Foucault (2002: 90) aponta o primeiro objetivo da medicina urbana: “a análise das regiões de amontoamento, de confusão e de perigo no espaço urbano.” A medicina urbana agia, primeiro, na identificação dos locais onde proliferavam a sujeira e a doença, como os cemitérios e os matadouros, para depois serem transferidos para as áreas afastadas dos centros. Segundo, no controle da circulação de ar e água nas cidades. Em nome de um ar mais saudável para a população, principalmente, abriam-se ruas, derrubavam-se morros e bairros inteiros. Terceiro, atuar da mesma forma em relação à distribuição da água e dos dejetos, com um controle maior do subsolo. O filósofo francês chama a atenção para o fato de que, nesse momento, o mais

criar um projeto de lei chamando para a organização dos serviços de higiene e para a criação de um Ministério de Saúde Pública. Fonte: www.urbanistes.com (acesso em 06/05/2003).

importante não era o controle da circulação de indivíduos, mas sim “das coisas ou dos elementos, essencialmente a água e o ar” (FOUCAULT, 2002: 90).

Esta introdução é importante para entendermos as referências sobre circulação percebidas então nos discursos dos primeiros urbanistas e dos médicos contemporâneos seus. Na *Enciclopédia de Higiene e de Medicina Publica*, editada por Jules Rochard, em 1897, o segundo capítulo do livro três, dedicado à higiene urbana, trata da via pública e de tudo o que se refere às dimensões e orientações das ruas. Comparação interessante estudada no momento de analisarmos as ruas e avenidas abertas por Passos no Rio, seus revestimentos, acessórios, calçadas etc.

Uma parte desta enciclopédia é dedicada à circulação urbana. Àquela ocasião, a preocupação com a circulação de veículos já se anunciava, com o adensamento do uso dos veículos puxados a cavalos, dos bondes, dos trens urbanos e dos trens subterrâneos (os metrô). Anunciava-se uma preocupação com a segurança dos pedestres e dos usuários dos transportes. A inquietação era traduzida, inclusive, na circulação nas calçadas e na conservação dos revestimentos, tudo em nome da saúde das cidades e de seus habitantes.

Cerda comparava a cidade a uma máquina complexa, e os males que a atingiam, a vermes que corroíam as vísceras da humanidade. Para ele, somente uma urbanização perfeita extirparia o mal. Para realizá-la, era preciso que a ciência andasse lado a lado com a técnica. Nessa mesma ótica, Hénard (1982: 225) dizia em 1909: “No organismo humano, quando o coração vai à ruína, a circulação do sangue é inteiramente comprometida. Quando o coração bate regularmente, a força e a saúde se espalham por todos os membros. Liberar o centro é acelerar o movimento da periferia, é espalhar por tudo a vida e a riqueza.”

No Rio de Janeiro, segundo Pereira (1988), esta associação entre a medicina e o espaço urbano se inicia por volta de 1830 com a criação da comissão de salubridade, formada por um grupo de trabalho dentro da Sociedade de Medicina no Rio de Janeiro. Em 1831, os membros da

comissão de salubridade da sociedade insistem na realização de um plano geral da cidade do Rio, com todas as suas ruas. Na verdade, estavam exigindo um plano feito por engenheiros especializados da *École des Ponts et Chaussées*. Pareciam, assim, desconsiderar os projetos de embelezamento do arquiteto francês Grandjean de Montigny, feitos em 1820 para o Rio de Janeiro, que introduziu, nesta cidade, as preocupações com a circulação nas ruas da cidade velha, ensaiando formas de abrir novas ruas e de expandi-la para a Cidade Nova⁷.

Ainda segundo a autora, na Europa, a partir do Renascimento, os arquitetos e engenheiros reinstauraram a tradição dos tratados de arquitetura, inaugurada por Vitruvius. Em 1843, coube ao engenheiro Henrique de Beurepaire Rohan apresentar a idéia de uma articulação e de uma comunicação entre as partes da cidade do Rio, dando mostras de um saber científico sobre a totalidade do território. A noção que se tinha sobre intervenção nas cidades, desenvolvida pela medicina, permitiu a estes primeiros urbanistas uma associação nítida entre a cidade e os *organismos* vivos, levando à adoção de termos médicos pela disciplina.

No Álbum da Avenida Brasil, lançado em 1945, o discurso higienista ainda permanecia. Logo na página três, chama-se a atenção para os obstáculos a se vencer: zona pantanosa, insalubre e empestada por endemias (ver anexo 2). Para ilustrar tal trecho, desenho do mangue com grande destaque para os vetores de transmissão das doenças.

Como já foi salientado anteriormente, as primeiras ações para a abertura de rodovias foram empreendidas pelos amantes do automobilismo e pelos clubes e associações automobilísticas, fundadas por engenheiros, como o Automóvel Club do Brasil, com sede no Rio. A evolução do automobilismo e do rodoviarismo, aqui privilegiado nas ações para abertura de

⁷ "Esta foi uma nova percepção de rua introduzida por Grandjean de Montigny em seus projetos: por um lado, marcada pelos edifícios, por outro como eixo de circulação. A exposição de motivos redigida por ele manifesta esta forma de conceber o exercício de sua profissão de arquiteto, que leva em conta tanto a questão do embelezamento, quanto as de circulação e expansão da cidade" (PEREIRA, 1988: 198).

novas estradas no Brasil durante as primeiras décadas do século XX, estaria para sempre vinculada à história desta associação e de outras também chefiadas por engenheiros.

Tais entidades representavam um tipo de associação de cavalheiros da elite, muito comum desde o século XVII, os *clubs*, e que, segundo Needell (1993), conheceu seu apogeu no século XIX, principalmente nas cidades de Londres e Paris. O Rio de Janeiro, por ser capital federal, possuía uma tradição de clubes deste tipo, reunindo uma gama de personalidades da alta sociedade carioca. Podemos citar, por exemplo, o Jockey Club (1868) e o Club dos Diários (NEEDELL, 1993), e ainda o Automóvel Club do Brasil, o Touring Club (1923) e o Rotary Club do Rio de Janeiro (1925). Os associados do Club dos Bandeirantes possuíam a particularidade de agir em nome do interesse por tudo que estivesse relacionado à questão nacional.

O Club dos Bandeirantes foi criado entre 1926 e 1927, com sede no Rio de Janeiro. Verifica-se que este grupo teve importante atuação na década de 1920 e nos debates sobre o desenvolvimento do país. O projeto de defesa nacional deste grupo estava vinculado a propostas de toda a sorte que objetivassem a organização e integração do país, indo desde a valorização do homem brasileiro como fator de produção ao desenvolvimento dos meios de comunicação e transporte (CARVALHO, 1998; COSTA, 2006).

A participação de Getúlio Vargas e Washington Luís neste Clube, por exemplo, contribui para que compreendamos que os ideais de suas gestões de governo, em certo momento, compartilhavam dos mesmos círculos políticos e sociais. A identificação pessoal desses dois governantes aos ideais alimentados pelos sócios do Club, como os em torno da integração e das unidades nacionais, consubstanciados pelo apreço ao desenvolvimento dos meios de comunicação e de transportes, com destaque para o rodoviário, revela uma continuidade de ações e interesses. Esta interpretação segue além da noção de ruptura – que durante os primeiros anos do Governo Provisório de fato ocorreu – hegemonicamente associada às suas gestões, na

historiografia política brasileira, em geral, e na história urbana em particular.

A análise da participação dos engenheiros será enriquecida por fontes primárias reveladas em pesquisa já realizada em acervos da Biblioteca Nacional e do Arquivo Geral da cidade, como o periódico *A Bandeira*, editado pelo Club dos Bandeirantes. Entretanto, não nos foi possível cotejar plenamente a participação do Automóvel Club do Brasil e de outras associações importantes, como o Rotary Club e o Touring Club, por exemplo, pela falta de uma documentação acessível à consulta pública.

Porém, conseguimos identificar que a criação do Touring Club, no início do século XX na França, por exemplo, tinha prioritariamente a preocupação de aliar saúde, higiene e turismo. A explicação parece simples: seus membros desejavam usufruir em suas viagens do mesmo referencial de conforto que possuíam em suas casas. O Touring Club tentava, então, apontar para estes viajantes quais os locais, entre hotéis e albergues, que podiam contar com condições mínimas de higiene ou mesmo de luxo (PETIT apud CHARVET, 1999: 343), fazendo nascer, assim, esta instituição que se reproduziria, não da mesma forma, acreditamos, no Brasil. Seria preciso um estudo mais detalhado e específico que possibilitasse o levantamento de fontes que pudessem esclarecer melhor esta origem. O que não foi possível neste trabalho, infelizmente.

Da mesma forma, não nos foi possível ter acesso aos arquivos do Rotary Club do Brasil, apenas algumas de suas publicações. Entretanto, sabe-se que esta instituição foi criada em 1905, em Chicago, por um advogado chamado Paul Harris, e que se constituía um grupo de ajuda mútua e cuja primeira ação foi trabalhar nas melhorias urbanas de Chicago. Tal grupo se expandiu por outras cidades norte-americanas, a partir de 1908, e pela Europa, em 1912, chegando ao Brasil em 1923, com a criação do Rotary Club do Rio de Janeiro, com caráter assistencialista. Percebe-se, pelas datas, que a criação das filiais acontece no momento em que toda a discussão sobre o automobilismo e o rodoviarismo está presente nas diversas sociedades.

Além de entidades da sociedade civil, alguns engenheiros e arquitetos se destacaram nesse processo, tais como Armando de Godoy (1876-1944) e Adelstano Porto d'Ave (1890-1952). Em Godoy nos interessa ser estudada mais particularmente sua participação à frente do Plano de Remodelação da Cidade do Rio de Janeiro, do qual foi presidente, nos congressos de estradas de rodagem e no Automóvel Club do Brasil. Godoy foi um dos engenheiros que mais reclamaram que a cidade do Rio de Janeiro necessitava de um plano de conjunto⁸ e que mais se dedicou à causa rodoviária.

A carreira de Adesltano Porto d'Ave será estudada a partir de sua participação frente ao Club dos Bandeirantes e ao Automóvel Club do Brasil. Foi como presidente deste último que Porto d'Ave⁹ organizou a I Exposição Automobilística do Rio de Janeiro, em 1925. Mas é como um membro ativo do Automóvel Club do Brasil e do Club dos Bandeirantes que nos interessa analisar sua trajetória.

Os políticos

De fato, os políticos se serviram do rodoviário, principalmente a partir da presidência de Washington Luís (1926-1930), usando-o como força de suas campanhas eleitorais e propostas de governo. Este fenômeno perdurou até a década de 1960, passando por diferentes sistemas de governo, ideologias e partidos políticos, e nas três instâncias da administração pública. Durante o recorte temporal adotado (1906-1954), o Brasil passou, como se sabe, por diferentes governos, República Velha (1889-1930), Governo Provisório (1930-1934), Governo Constitucional (1934-

⁸ Segundo ele, compartilhavam desta mesma vontade engenheiros como Gelabert de Simas, Joaquim Sousa Leão, Marcelo Taylor, Matos Pimenta, entre outros, e o médico José Mariano Filho (GODOY, 1943: 78).

⁹ Porto d'Ave cursou engenharia geográfica na Escola Politécnica do Rio de Janeiro, entre 1909 e 1919. Ele foi projetista do Hospital Gaffrée e Guinle e de outros hospitais da década de 1920, no Rio de Janeiro, integrante da primeira diretoria da Associação Brasileira de Concreto e autor de um projeto para o trecho fluminense da Estrada Rio-São Paulo, não construído. Para mais informações sobre a carreira e formação de Porto d'Ave, consultar o artigo de Sanglard e Costa (2004) e o livro de Telles (1984).

1937), Estado Novo (1937-1945) e o período de redemocratização (1945-1964).

Entretanto, as mudanças na vida política, os diferentes governantes, como Washington Luís, Getúlio Vargas e Eurico Gaspar Dutra, e os prefeitos Antonio Prado Júnior, Henrique Dodsworth e Alim Pedro, para citar apenas os mais representativos, têm suas trajetórias pessoais ligadas à história do movimento automobilístico no Brasil. Foram ainda sócios e/ou diretores de associações, como o Automóvel Club do Brasil e o Club dos Bandeirantes.

A experiência de Pereira Passos com a engenharia ferroviária ¹⁰, aliada à sua participação nos trabalhos da Comissão de Melhoramentos da Cidade de Rio de Janeiro, em 1875, foram decisivas para que Passos fosse convidado a assumir a prefeitura, além de ser fundamental para uma representação de cidade que aliasse questões de higiene com desenvolvimento urbano. Sua gestão forma a gênese do Rio de Janeiro *moderno*. Segundo Margareth Pereira (Op. Cit.), seu sistema de avenida prevalece atual e serviu de base para a forma urbana do Rio de Janeiro até os dias de hoje.

A trajetória política de Washington Luís, como já foi salientada, se fez notar quando se tornou deputado pelo Estado de São Paulo em 1913, ocasião em que era presidente do Automóvel Club do Brasil. Seus primeiros atos legislativos incluem a Lei n. 1.406, determinando o aproveitamento do trabalho de presidiários na construção e conservação de rodovias (REIS FILHO, s.d.). Esta lei se originou de um projeto de lei que visava à reorganização do sistema penitenciário. Convertido como lei em dezembro de 1913, nele “reconhecia-se, pela primeira vez, a competência do governo estadual para construir, conservar e melhorar estradas em regime de administração direta” (REIS FILHO, s.d.: 56). Tal projeto atendia a sua atuação oficial, como

¹⁰ Ao assumir a prefeitura do Distrito Federal, em 30 de dezembro de 1902, convidado pelo presidente da República Rodrigues Alves, o engenheiro Pereira Passos já havia trabalhado para a Estrada de Ferro Central do Brasil, Estrada de Ferro do Corcovado e Estrada de Ferro do Paraná, além de ter exercido os cargos de presidente da Companhia Ferro Carril de São Cristóvão, da Estrada de Ferro de Macaé e da Estrada de Ferro Sapucaí (REZENDE, 1999: 444).

secretário de Justiça e Segurança Pública, cargo que assumiu em 1908, e iniciava uma aproximação com o tema que o tornaria célebre em sua carreira política: o rodoviarismo.

Em 1915, Washington Luís ao assumir a prefeitura de São Paulo, dando início a um programa de construção, conservação e melhoria das rodovias estaduais iria sedimentar a base de sua campanha para o governo do Estado de São Paulo e para a presidência da República, que lhe rendeu os frutos esperados. Ao assumir a presidência da República, em 1926, levaria toda a sua experiência dos governos anteriores, ampliando ainda mais sua imagem de “presidente estradeiro”.

O governo de Getúlio Vargas se revela outro momento importante para a nossa tese, uma vez que em sua gestão a Avenida Brasil foi construída e assim denominada (entre os anos de 1941 e 1942). Na Era Vargas, o rodoviarismo teve continuidade e foi uma base forte de suas políticas públicas, a exemplo de seu antecessor. A dedicação de Vargas ao rodoviarismo e aos planos viários pode ser medida pelos órgãos criados em suas diversas administrações. Depois de um período de ruptura com a política da República Velha, que refletiu na paralisação da maioria das ações iniciadas por Washington Luis, Vargas retoma as discussões sobre o Plano da Cidade para o Rio de Janeiro, ao mesmo tempo em que estabelece uma comissão para que pense numa lei para fins rodoviaristas, que resultaria, anos depois – portanto, no início do Estado Novo – na criação do DNER e da Comissão do Plano da Cidade.

Procuraremos verificar até que ponto o pensamento rodoviarista do governo Vargas foi apoiado pelas políticas de aproximação com o governo norte-americano. Pistas neste sentido são os esforços empreendidos na década de 1930 para o estreitamento das relações com os Estados Unidos, que buscavam assim estabelecer uma união pan-americana, que por sua vez, em última análise, procurava forças políticas para minimizar a influência européia, cujas nações viviam a falência do modelo liberalista. Neste sentido, a construção da Rodovia Pan-Americana, que

ligaria todas as grandes capitais do continente americano, e cujas discussões se iniciaram no mesmo ano da crise da bolsa de Nova York, em 1929, seria muito bem aceita pela política de boa vizinhança de Franklin Delano Roosevelt (1933-1945). Política essa que se traduzia em ações não mais de intervenção, mas de negociações diplomáticas e colaboração econômica.

De fato: “a retórica da solidariedade e os métodos cooperativos no relacionamento com os países latino-americanos facilitavam a formação de mercados externos para os produtos e investimentos norte-americanos, além de garantir o suprimento de matérias-primas para suas indústrias”¹¹. Novamente a rodovia pan-americana, cuja saída da Capital Federal se daria pelas Rio-Petrópolis e Rio-São-Paulo e depois pela Avenida Brasil, se prestaria a ser a via de escoamento de matérias primas e produtos manufaturados a alimentar os Estados Unidos.

Auxilia-nos a fazer esta associação, ainda, o fato de os congressos brasileiros de estrada de rodagem terem ocorrido dentro de uma estrutura extremamente semelhante à presente nos Estados Unidos, desde a primeira Convenção da Boa Estrada (*Good Roads Convention*), de 1893. O artigo de João Cordeiro da Graça (1916), um dos fundadores do Automóvel Club do Brasil, escrito por ocasião do I Congresso de Estradas de Rodagem brasileiro, de 1916, cita esta instituição como modelo a ser copiado no Brasil, para, assim, podermos iniciar uma mentalidade rodoviarista entre nós, brasileiros.

No artigo, Cordeiro explica como funcionavam essas convenções da boa estrada entre os norte-americanos: segundo o autor, os participantes de uma determinada cidade eram convocados pelo governador do estado ou pelo presidente de uma associação de estradas ou, ainda, pelos prefeitos, para discutirem sobre a importância e necessidade de (boas) estradas para o desenvolvimento daquela comunidade. De modo semelhante, esperava-se que assim poderia ser feito no Brasil, mesmo que tivéssemos que aguardar algumas décadas.

O Good Roads Convention, em sua propaganda, mostrou que, como as artérias têm sua função especial no corpo humano, eram necessárias as veias, que têm outras funções no mesmo corpo; assim, o caminho de ferro arterial necessitava, para se completar, da grande viação geral, com suas subdivisões estaduais, municipais e vicinais, formando, como assim disse, o sistema venoso. (GRAÇA, 1919: 10)

Da mesma forma, buscamos identificar neste trabalho, entre políticos, engenheiros e urbanistas, as categorias de atores que lutaram pela hegemonia e dominação do discurso de progresso associado ao automóvel. A investigação de cada grupo isoladamente e suas representações de ‘cidade’, ‘circulação’ e ‘mobilidade’ já poderiam propiciar investigações suficientes. No entanto, queremos apontar que o que confere o diferencial à nossa tese é, primeiramente, o fato de que as ações destes grupos em momento algum foram isoladas e desconexas. E, em segundo lugar, mostrar que as discussões em torno deste tema – o automóvel e a cidade moderna – estão presentes não só nos discursos, como, em certo momento, aparecem para legitimar as representações de cada um deles, envolvendo disputas pela hegemonia das atuações na cidade.

2.3.3 Mapas e planos urbanos

Uma importante fonte de pesquisa para a tese diz respeito à cartografia e aos planos urbanos. Novamente a partir do levantamento inicial desenvolvido para a pesquisa sobre a evolução do *campus* de Manguinhos, verificamos que a cartografia elaborada do Rio de Janeiro, nos primeiros anos do século XX, abrangia apenas a parte central da cidade, não indo além da área do Cais do Porto. Isso demonstra claramente qual a representação de cidade que se tinha à

¹¹ Fonte: www.cpdoc.fgv.br/nav_historia/htm/anos30-37/ev_relit_boavizinhanca.htm

época.

A análise iconográfica feita pela tese, através dos mapas da evolução urbana do Rio de Janeiro, abrangendo o recorte geográfico delimitado, procurará se beneficiar dos mapas referentes à Estrada Rio-Petrópolis, à Avenida Brasil e aos planos propostos para aquela área, que foram identificados como o projeto do Bairro Industrial de Mangueiras, desenvolvido por Jorge Macedo Vieira; o plano de melhoramentos, por Agache; o Plano do Rio de Janeiro, por Le Corbusier; e os planos de conjunto e rodoviários desenvolvidos pela prefeitura do Rio de Janeiro, nas gestões de Henrique Dodsworth e Alim Pedro.

A Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro foi formada entre 1928 e 1929, retomada entre 1931 e 1932 e depois em 1937, na gestão de Dodsworth, possibilitando, entre outras obras, as de abertura da Avenida Brasil. O processo em que o plano evoluiu demonstra como sucessivas propostas urbanísticas acompanharam as diversas representações de cidade.

Constituíram igualmente fonte de análise para nosso estudo os planos clássicos na história do urbanismo, com destaque para o de Cerda para Barcelona, o de Soria y Mata para a Cidade Linear, o de Hénard para Paris, encontrados no Musée Social, e o Plano Voisin, do acervo da Fondation Le Corbusier. Procuramos reter desses projetos, contribuição para o desenvolvimento de uma arqueologia do pensamento voltado às questões de circulação e mobilidade urbanas e sua interface com o rodoviário, o automobilismo e os planos urbanísticos. De fato, segundo Gaudin (1985), a era de ouro dos projetos de embelezamento das cidades passa pelos trabalhos realizados no sistema viário, um dos mais fortes vieses dos planos de remodelação para as cidades. O estudo da abertura da Avenida Brasil, entendido como um processo – que extrapola o simples tempo de sua obra –, procurará deixar mais evidente esta associação.

PARTE II

GÊNESES

Nas cronologias dedicadas à história dos transportes, o período que compreende o primeiro quarto do século XX está marcado pelo surgimento do automóvel nas cidades. A chegada desta nova tecnologia de meio de transporte mecanizado, traria profundas alterações nas dinâmicas urbanas, levando até mesmo à diluição do que até então era entendido como “cidade”. Sua posterior hegemonia sobre outros meios de locomoção urbanos exigiria uma série de atitudes frente a sua presença, que podem ser sentidas desde o estabelecimento de uma nova hierarquização viária, até a criação de instâncias administrativas que fossem capazes de lidar com o novo tipo de mobilidade por ele introduzida. Como vimos com Chalas (2000) e Roncayolo (2001), a combinação do automóvel com a cidade se tornaria uma das representações emergentes essenciais da cidade contemporânea.

Sabemos que essas novas representações não podem se consolidar sem a participação dos

atores que as constroem e as põem em prática. No período abordado nesta parte, a multiplicidade de categorias profissionais envolvidas com a causa automobilística, chama a atenção para a própria dimensão que o tema vai ganhando na sociedade urbana. Atentos às mudanças introduzidas pelas novas tecnologias, os atores vão buscar entender seu significado, seu impacto no meio urbano, suas implicações, seu futuro.

Assim, as palavras associadas às cidades e à vida nas cidades vão ganhar novos elementos e novos significados, como a própria noção de rua, cujo entendimento passará por um processo de problematização. Palavras como ‘avenida’, ‘rodovia’ e ‘auto-estrada’ passam a representar outras noções de circulação, de tráfego, velocidade e ainda outras técnicas de abertura de vias, outros usos e outras relações com a forma na cidade e da cidade.

Para Françoise Choay (CHOAY E MERLIN, 1988), as diferenças entre rua e avenida, por exemplo, trariam à tona discussões sobre tradições urbanas, convivialidade e segurança, que desde então não permitiriam que se pudesse confundir um vocábulo com o outro. Na verdade, neste momento busca-se entender que escalas da forma da cidade estão dialogando com os meios de transporte em geral e com o automóvel em particular.

Roncayolo, enfocando o impacto de novos traçados viários, conclui que no século XX, as auto-estradas passariam a ser um testemunho da influência das grandes infra-estruturas públicas nos destinos urbanos e suburbanos. Neste caso, estamos diante de ainda outras escalas de intercâmbio e de estruturação da forma urbana, diferentes das ruas e avenidas. É um fato indiscutível que as estradas e as auto-estradas passariam a desempenhar importante papel para a circulação de homens e mercadorias, a exemplo do que ocorrera com as vias férreas no século XIX, interferindo no processo de expansão da cidade.

A especificidade dessas novas vias intra-urbanas, periurbanas e interurbanas surgidas entre o fim do século XIX e primeiras décadas de século XX exige estudos igualmente

específicos (RONCAYOLO, 2001) e, é neste sentido que os capítulos 3 e 4, inseridos nesta parte do nosso trabalho visa trazer contribuições. Na verdade, buscaremos mostrar como a abertura da Avenida Brasil exige que sejam levadas em conta uma série de processos e mudanças de atitudes mentais e de formas construídas.

As análises destes processos, embora possam ser vistas como digressões, na verdade são essenciais para se entender a gênese de novas formas de circular e viver nas cidades, próprias do século XX e de seus novos padrões de mobilidade, introduzidos pela mecanização dos meios de locomoção, e, sobretudo, pelo automóvel. Neste sentido, criam-se novos vocábulos, conceitos e atitudes, capitulados pelos atores sociais, seja por meio de seus discursos, da formação de associações, entidades, organização de congressos e demais fóruns de discussão. Em outras palavras, forma-se um campo complexo de debates e ações em torno do automóvel na cidade.

Como veremos, por diversas razões, primeiramente são as vias que vão sendo hierarquizadas diante do próprio crescimento das cidades. Entretanto, aos poucos, e na medida em que o automóvel vai sendo encarado como um novo meio de transporte urbano por excelência, esta tendência se acentua ainda mais, seguindo um raciocínio que privilegia as funções de cada via. Assim, no início do século XX, as “novas” avenidas já precisariam se adaptar aos automóveis, e as próprias cidades se “reformariam” para estar preparadas para recebê-los ou ganhariam novas formas urbanas, como é perceptível no fenômeno da “suburbanização”.

É neste ponto que uma digressão é necessária para que possamos melhor apreender o tema agora das “avenidas” em relação ao crescimento físico das cidades – no nosso caso, do Rio de Janeiro –, a funcionalização das áreas da cidade e de suas vias. Igualmente relevante, o papel dos atores sociais no controle das estratégias de ação tornaria a expressão “automóvel na cidade” um paradigma urbano evidente e um projeto político extremamente bem-sucedido.

CAPITULO 3.

A NOVA CIRCULAÇÃO VIÁRIA, SEU VOCABULÁRIO E SUAS ESPECIFICIDADES

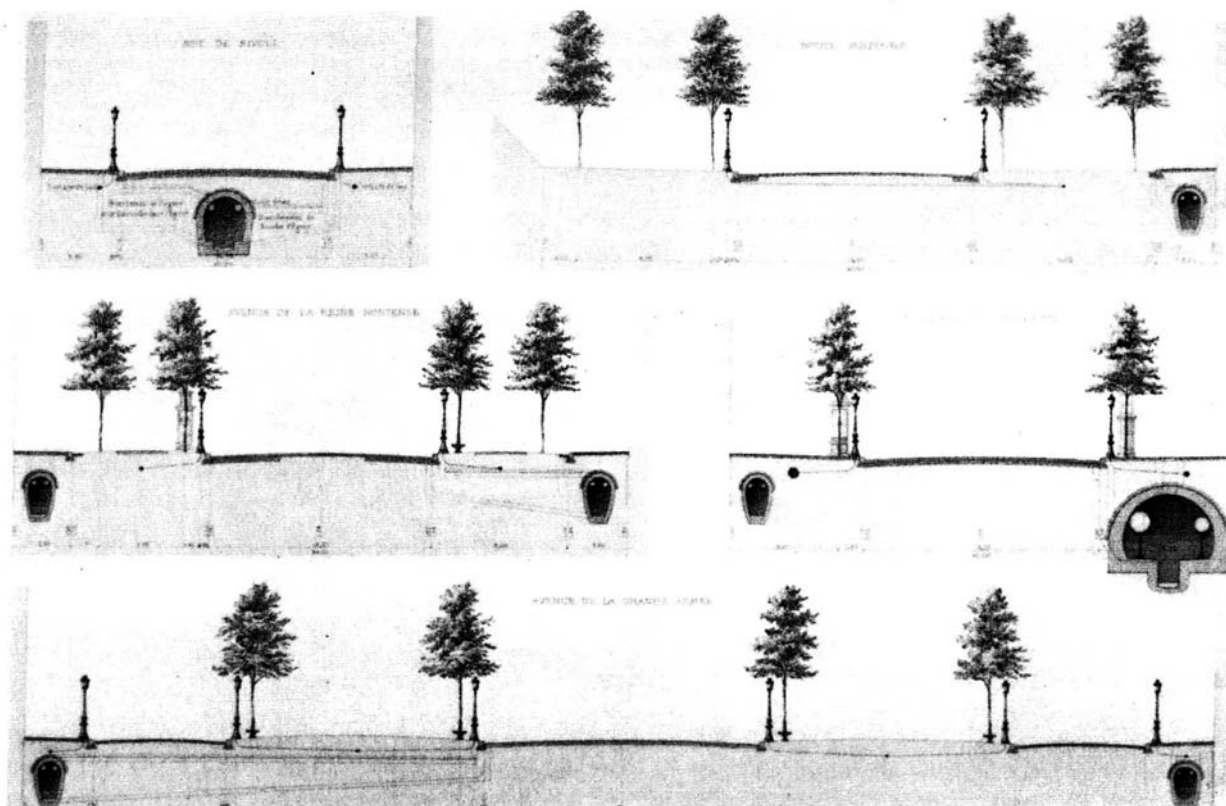
3.1 AVENIDA: uma palavra e a construção de seus significados

Na *Enciclopédia Larousse* (1982) e no *Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement* (1988), 'avenue' é a forma arcaica do particípio passado do verbo 'avenir' (do latim 'advenire'), e o caminho por onde se chega a algum lugar e, por extensão, uma via larga cercada por árvores que também leva a algum lugar. O substantivo 'l'avenir' traz o significado de futuro, posteridade. Portanto, o termo *avenue* tem duas origens: a de "chegar" a um ponto específico e a de "futuro". Empregado no contexto urbano, este vocábulo estaria, assim, associado tanto à noção de futuro de uma cidade, ou seja, sua expansão, seu crescimento, seu desenvolvimento, quanto à noção de acesso a ela. Para o *Dictionnaire* (Op. Cit.), as avenidas ilustram, na França, as ações do Barão Haussmann, que criaria o *sistema de avenidas*, tendo na Champs-Élysées seu modelo copiado no mundo inteiro (1988: 84).

Já o termo '*boulevard*', segundo o mesmo *Dictionnaire*, é de origem alemã e designava as áreas de ronda de uma fortaleza. Pouco a pouco, passa a ser usado para nomear as vias que surgiram com a demolição das próprias fortalezas, geralmente circulares, e seu uso generaliza-se no século XIX. Na Alemanha e na Áustria, os bulevares receberam, ocasionalmente, a denominação de '*ring*' (anel), como no exemplo da conhecida *Ringstrasse*, em Viena. Em alguns casos, no Brasil, por exemplo, este termo foi usado muito pontualmente como sinônimo de avenida, tanto quanto as alamedas (PEREIRA, 2003: 101-102), mas nunca como sinônimo de *rua*.

O caso francês nos interessa aqui em primeiro lugar porque, Haussmann, ao trabalhar um sistema de circulação, talvez tenha sido um dos primeiros a apontar para uma nova problemática: a hierarquização de ruas, avenidas, bulevares e estradas, que ele comparava a um rio e seus afluentes. Pouco a pouco, sua percepção passaria a envolver reflexões técnicas sobre diferentes escalas de influência destas vias: a local (da cidade propriamente dita) e de sua expansão (o subúrbio), a regional e a nacional. Neste primeiro momento interessa observar a escala local mais de perto.

Em dimensões, as ruas deveriam possuir até vinte metros de largura; as avenidas, entre vinte e trinta; e os bulevares, entre trinta e quarenta. O barão justificava a necessidade da criação desse sistema na cidade a partir da constatação do mau estado das ruas parisienses e do congestionamento observado no tráfego nestas vias, que considerava: "ruelas estreitas, imundas e impraticáveis à circulação" (HAUSSMANN, 1893: 26).



23 — Profils de voies publiques nouvelles. D'après Alphand, « Les promenades de Paris »

Perfis de avenidas em HAUSSMANN, 1893: 153.

Entretanto, o maior desafio estaria também na administração das próprias vias, articulando-as com aquelas sob o controle do *Service da Grande Voirie* e com outros tipos de vias públicas, regionais ou nacionais. À época, devido à grande complexidade da própria “rede” de circulação intra-urbana e intermunicipal, como falaríamos hoje, a administração das diferentes vias públicas passaria à competência de diferentes instâncias. É a própria noção de “sistema” e de “rede” que vemos ir ganhando forma aqui.

O que interessa ressaltar é que já em meados do século XIX vai se construindo uma divisão mais clara de competências administrativas (locais, regionais e nacionais) na gestão das vias públicas, bem como uma reflexão mais aprofundada sobre elas, que gera novos tipos de vias, em decorrência de diferenças de funções entre elas.

Ora, assim como no caso francês, o projeto de Idelfonso Cerda para Barcelona, nos fornece outras formas de classificação dos espaços de circulação. Em 1855, no seu 1º projeto para aquela cidade, Cerda, ao reconhecer a diversidade dos novos meios de locomoção e para permitir que evoluíssem perfeitamente, ao invés de hierarquizar tanto os tipos de via, quanto os tipos de função e de ritmo de circulação observados nas diferentes vias (como fizera Haussmann), propôs vias uniformes, mas com uma largura excepcional para a época - 35 metros de largura -, tanto quanto as das projetadas pelo barão.

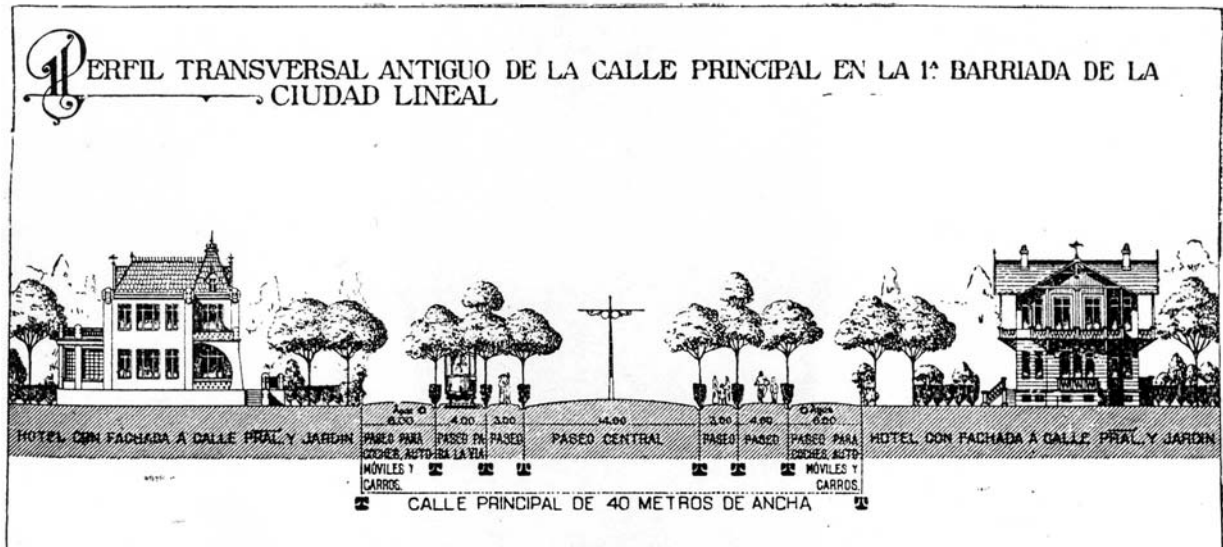
É bem verdade que no caso de Barcelona, tratava-se de pensar a “expansão” da cidade e a construção de novas áreas urbanizadas e não a reforma de um vasto tecido urbano, consolidado em séculos de urbanização, como em Paris. (PEREIRA, 2003)

Em 1859, o projeto de Cerda sofre restrições e as dimensões das ruas passam a ficar mais modestas, o que mostra as hesitações do período. Além disso, elas também passam a obedecer a uma hierarquia, podendo ter 14, 16 e 20 metros de largura, mantendo, entretanto, as separações para pedestres e veículos (CID, 1997).

Por volta dos anos 1880, a questão das diferenças entre os tipos de vias locais já ganhara a atenção de diferentes atores no campo técnico, seja pelas razões de circulação, higiene e embelezamento ou pela própria diversidade crescente dos meios de transporte e locomoção. Soria y Mata, para sua *Ciudad Lineal* (1882), prevê um grande eixo, com larguras de quarenta, sessenta ou cem metros. Esta grande rua, plantada com quatro, seis, oito ou mais fileiras de árvores, teria espaços separados para automóveis,¹ bicicletas, tração animal, bondes elétricos e pedestres. Outras vias do projeto, ruas transversais e ruas limítrofes variavam de vinte a quarenta metros e

¹ Em 1913, data da publicação do texto o qual estamos utilizando, o termo automóvel já era largamente difundido, embora, segundo Georges Benoit-Levy, a idéia da Cidade Linear de Soria y Mata tenha sido primeiramente exposta no periódico *El Progreso*, de Madri, em 1882. Em 1894, foi fundada a Compañia Marileña de Urbanización, que apresentou o projeto de Soria y Mata durante o *Premier Congrès International de l'Art de Construire Villes et*

de dez a vinte metros, respectivamente.



Profil transversal de la rue principale, dans le premier quartier de la Cité Linéaire, dans les environs de Madrid.

La rue principale, de 40 mètres de large, est divisée, dans le premier quartier, par six rangées d'arbres qui forment une allée centrale de 14 mètres, deux allées contiguës de trois mètres, et deux allées pour voitures de six mètres.

Perfil de avenida para a Cidade Linear, em SORIA Y MATA, 1882 (1913): 13.

Os comprimentos dessas vias não foram definidos “a priori”, mas, para romper a uniformidade, de tempos em tempos, Soria y Mata previu que fossem “colocadas praças espaçosas e graciosas – circulares, elípticas ou poligonais – ornadas com fontes decorativas e floridas, monumentos comemorativos como esculturas, obeliscos etc.” A cada trezentos metros, deveriam também ser instaladas o que o engenheiro chamava de *estaciones de conforto*, ou seja, quiosques com banheiros, postos de polícia, cabines telefônicas, painéis de avisos, um ponto de espera do bonde etc. (Idem: 12).

Uma análise da *Enciclopédia de Higiene e de Medicina Pública* (OP. Cit.) nos assinala outras pistas a serem exploradas, neste período de inovações e hesitações quanto às palavras que deveriam designar as vias, suas dimensões (largura e comprimento), seus traçados, suas funções:

Organization de la Vie Municipale (1894). A palavra automóvel empregada aqui já demonstra a difusão deste meio

suas especificidades, em suma. No segundo capítulo da parte dedicada à higiene urbana, a *Enciclopédia* nos dá uma definição genérica de rua: “a de um meio para se permitir a comunicação dos habitantes entre eles e com o exterior”. Reconhecemos aqui uma proximidade com as definições de Cerda, mas qual seria o diferencial de avenida e bulevar?

Para a *Enciclopédia de Higiene*, grandes vias como estas deveriam ser genericamente denominadas *artérias*, ou seja, um meio de *circulação* que precisaria ser mantido cômodo e seguro, como difundido desde Haussmann, e deveriam expressar as reservas de ar saudável das cidades e a oferta aos habitantes de locais para passeios agradáveis e para a prática de exercícios. Para a *Enciclopédia*, a origem do vocábulo ‘*boulevard*’ viria de bola (‘*boule*’) e se diferenciava das ruas, tanto quanto as avenidas, por ser mais arborizada.

De fato, as características morfológicas dos bulevares e, não sem ambigüidades, também das avenidas, fariam destas uma versão mais *luxuosa* da rua e seriam as vias mais largas e arborizadas de uma cidade. Elas teriam divisões que as ruas não possuiriam, permitindo, assim, a colocação de calçadas arborizadas, e a separação por gênero das pistas pavimentadas. Além disso, compreenderiam espaços separados para a circulação de pedestres e de transportes individuais, dos transportes coletivos (bondes e ônibus) e dos transportes de serviços.

Como argumentavam alguns contemporâneos, quanto às dimensões, à largura e ao comprimento, e do ponto de vista da circulação, “as ruas com pouca frequência não precisam de uma largura superior à de duas viaturas. (...) As ruas medianamente freqüentadas exigem a largura de quatro viaturas. (...) As de frequência superior, seis viaturas” (ENCICLOPÉDIE ..., 1897: 54).

Em números, isso significava entre quatro e cinco metros, para o primeiro caso; dez, para o segundo; e 15, para o terceiro. Considerando a inclusão das calçadas situadas nas extremidades

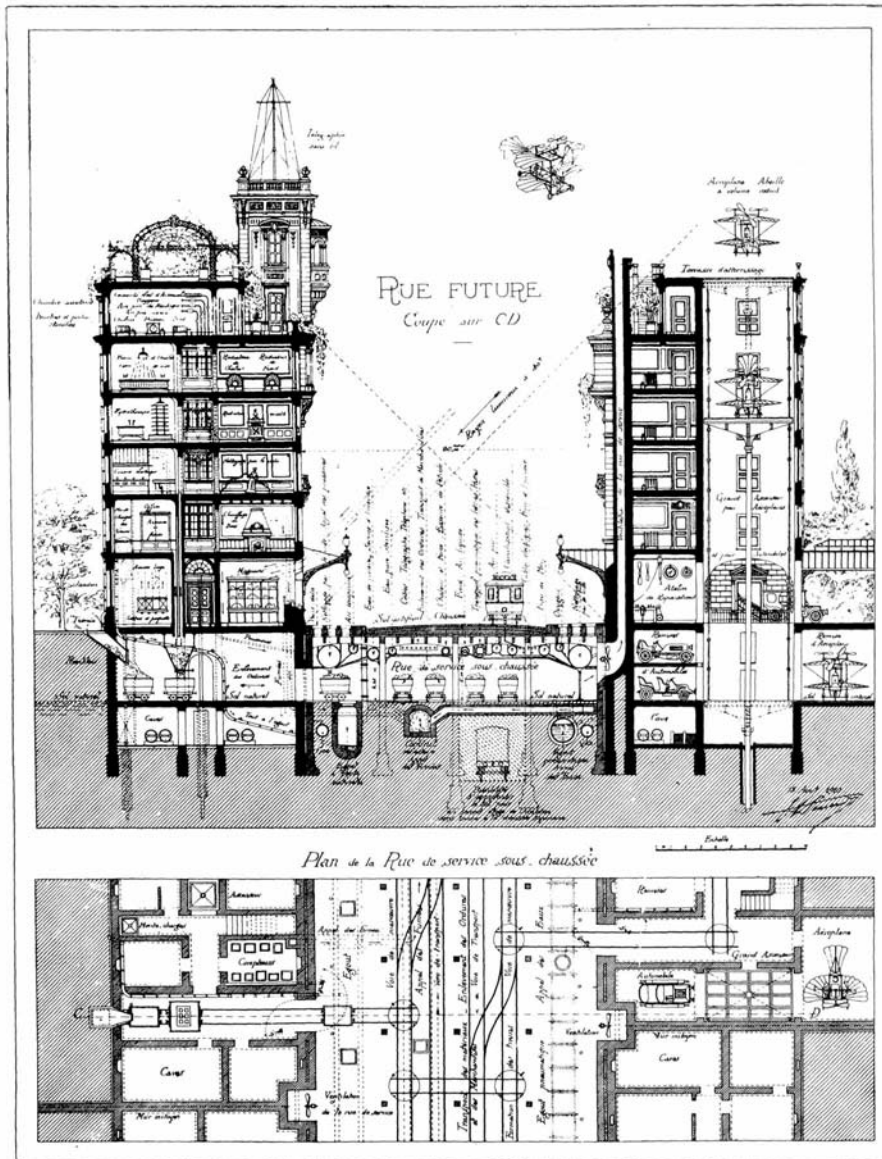
e no interior dessas vias, esses números poderiam chegar a 8,30 metros; e 17 e 25 metros, respectivamente, como vemos números bem menores do que aqueles defendidos pelos reformadores urbanos citados até então.

No comprimento, os bulevares e as avenidas poderiam variar de não menos que dois até 17 quilômetros. Essa mesma obra recomendava, porém, que elas não fossem demasiadamente compridas, pois reconhecia que poderiam provocar *monotonia*. Uma solução para estes casos seria interrompê-las com praças, monumentos públicos e jardins, que, como vimos, também já havia sido preocupação tanto de Cerda quanto de Soria y Mata. Se preocupava, inclusive, em recomendar que fossem o mais lineares possíveis para facilitar a passagem do ar e favorecer a velocidade dos deslocamentos. O que vemos, portanto, é que em pouco mais de 40 anos, desde as intervenções de Haussmann, foi sendo assim definida no sistema de hierarquia de vias locais o que deveria ser uma “avenida”: larga, com largura entre 17 e 25 metros; reta, para permitir a velocidade dos meios de transportes que dela se utilizassem; e longa.

No início do novo século, Eugène Hénard se preocuparia também com o tráfego da cidade de Paris, pois acreditava que em poucos anos, se nada fosse feito, a questão poderia acarretar as maiores dificuldades da vida nas grandes metrópoles. Na verdade, a circulação nas cidades, para Hénard, se articulava com a “canalização” de todo o tipo de elemento associado a uma cidade sadia e moderna, desde o ar puro e a água potável, até os meios de comunicação, como o telégrafo e o telefone.

A partir de uma visão cientificista e classificatória, Hénard divide as ruas em seis categorias: doméstica, profissional, econômica, mundana, ferial e popular. Ele considerou para seus estudos diversos deslocamentos desde a ida e vinda de casa ao comércio vizinho para garantir o alimento à mesa até em direção ao trabalho e aos locais de diversão e de férias; a circulação dos meios de produção e dos serviços; o uso dos meios de transporte e os horários

destes deslocamentos. Esta análise levou-o a classificar e hierarquizar os tipos de vias de acordo com a movimentação socioeconômica da população, que deveria ser, ao seu ver, a base para os estudos de expansão e crescimento das cidades.



Desenho de uma “rua do futuro” para a cidade de Paris, segundo HÉNARD, 1909 (1982): 351.

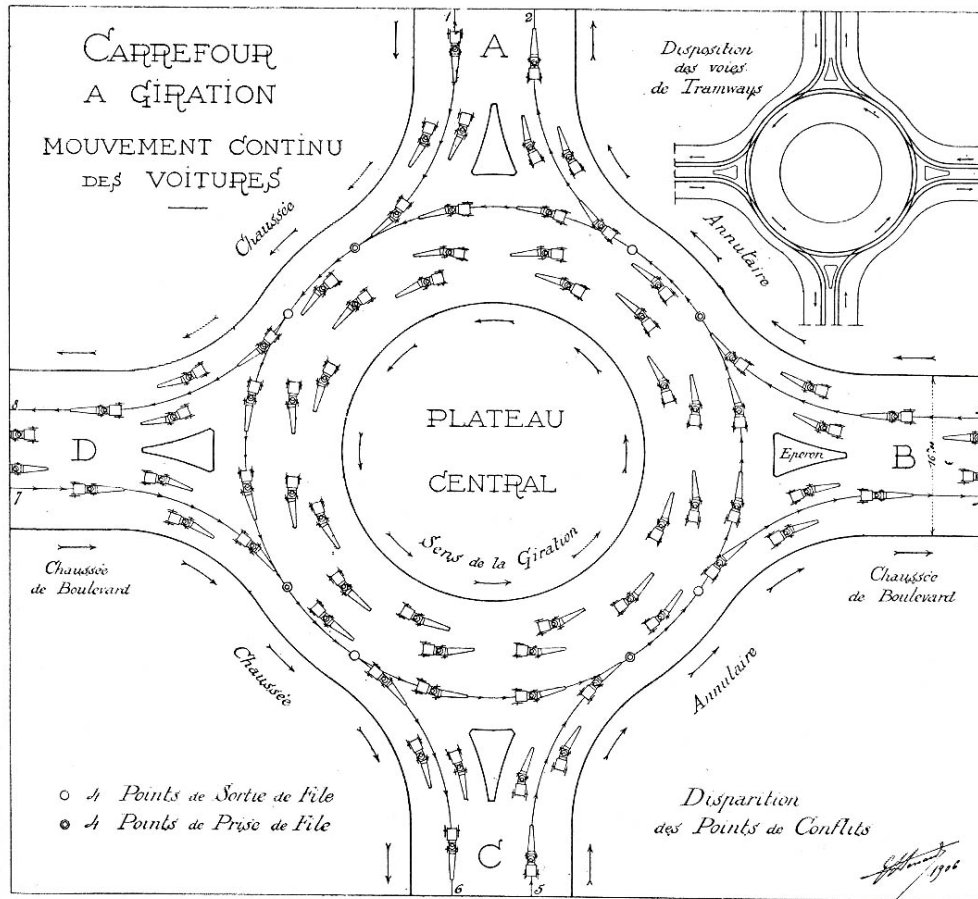
Em sua hierarquização viária, cada tipo de circulação correspondia a um tipo de via com largura específica de caixa de rolamento e calçada. As circulações domésticas e profissionais não necessitavam de alargamento nas vias já existentes destinadas a estes fins. Para ele, a circulação

“doméstica” era semelhante à *circulação capilar do organismo* e revelava a origem da cidade e de uma circulação independente de meios de transporte mecânicos. A “profissional”, bem como a circulação “em função das férias”, poderia da mesma forma contar com o sistema de circulação existente dos trens urbanos e metropolitanos. A circulação “popular”, excepcional, estaria fora desta associação, pois parecia imprevisível.

Os dois tipos de circulação que mais preocupavam o urbanista francês eram a “econômica” e a “mundana”, por constituírem a essência da vida das cidades e por provocarem os maiores movimentos de veículos. Hénard considerava ainda que estes tipos de circulação seriam mais fortemente transformados pelo progresso do ciclismo e do automobilismo e iriam, em breve, subverter a disposição das vias públicas, provocando a criação de novas avenidas, associadas à velocidade dos novos meios de transporte (Idem: 186). Neste sentido, o automóvel aparecia em seu estudo como o único meio de locomoção capaz de assegurar a plena circulação de uma grande capital e, sendo, a avenida, o tipo de via que corresponderia à sua essência econômica e/ou mundana.

Já desde o nascimento do automobilismo, a largura das ruas herdadas do século XIX parecia insuficiente e ele lamentava que com frequência se observava em Paris “o espetáculo da obstrução de veículos” (Ibidem: 187). Comentando as evoluções no tratamento das vias públicas, esse autor sugeria que as novas avenidas deveriam atingir no mínimo as larguras de vinte e 22 metros, com calçadas de 12 metros, como já havia sido concebida para a Rue de Rivoli. Como vimos, Haussmann havia aumentado também a largura das vias parisienses para trinta metros, com calçadas de 14 metros, ou ainda para 35 metros, com calçadas de 17 metros, como os grandes bulevares. Porém, esses avanços ainda pareceriam insuficientes frente ao futuro do automobilismo, e propunha, então, como dimensões adequadas para as novas vias, naquele início do século XX, largura de quarenta metros, próxima do que Soria y Mata e Cerda já haviam

defendido em seu tempo.



Esquema de *carrefour a giration* de HÉNARD, 1909 (1982): 279.

Naquele momento, o automóvel era fato nas cidades européias,² e nesta argumentação é curioso notar como Hénard utilizava ainda bondes e carruagens em seus esquemas. Entretanto, seus estudos sobre a circulação moderna nas cidades européias são vistos por certos autores como proféticos (COHEN, 1982), pois prenunciam formas que se generalizaram rapidamente nas primeiras décadas do século XX. O sistema de *carrefour à giration* e as passagens subterrâneas de Hénard se tornariam referência nos projetos sobre a circulação nas cidades, e, por volta de

1909 já eram adotados na Inglaterra, conforme mostra o trabalho de Raymond Unwin, *Town Planning in Practice*.

Sabe-se, hoje em dia, que as referências de Hénard à importância do automóvel podem ter sido também fortemente inspiradas pela difusão dos relatos sobre seu impacto nas cidades norte-americanas.



Desenho de Harvey Wiley Corbett, ilustrando a cidade norte-americana do futuro, de 1913, onde se constata a clara presença do automóvel. Publicado em COHEN, 1995: 32.

² Segundo quadro apresentado no II Congresso Internacional da Estrada, a França possuía 1.672 veículos em 1899, entre particulares e transportes públicos e de serviço, e, em 1909, 44.769. Fonte: Relatório do II Congresso Internacional de Estrada (1911, III: 570).

De fato, se na Europa as transformações ocasionadas pelos automóveis nas cidades ainda eram muito embrionárias e pontuais ³, nos Estados Unidos já suscitavam inúmeras e crescentes especulações sobre sua generalização, como veremos mais detalhadamente nas páginas seguintes.

De todo o modo, é importante ressaltar que naquele país, a preocupação e tematização das vias públicas locais parecem ter surgido, também em meados do século XIX, com os projetos do paisagista Frederick Law Olmsted. Sua primeira obra foi para o Central Park, em 1857, onde, segundo MacShane, pela primeira vez nos Estados Unidos, “se efetuou um cruzamento em dois níveis diferentes” (1984: 20), antecipando a adoção de um tipo de via construída mais tarde especialmente para o uso rodoviário.

Olmsted acreditava na importância dos parques públicos para a saúde e para a recreação, e buscou preservar o caráter bucólico do Central Park, impedindo a abertura de suas avenidas para o transporte público, favorecendo o acesso rápido e livre do transporte individual.

Logo, outras vias iguais a essa seriam abertas. Nascia, assim, a idéia de *parkway*, um tipo de via na qual as idéias de resgate de uma *natureza selvagem* e ou da experiência de um refúgio romântico, se opunham a formas, às vezes consideradas “cruéis”, de desenvolvimento urbano (DUPUY, 1991: 123).⁴ Percebe-se que as vias propostas por Olmsted, como no caso de Haussmann em Paris, já buscavam configurar “redes urbanas”, permitindo a comunicação entre diferentes áreas da cidade e desta com suas frentes de expansão.

Contudo, é importante ressaltar, também, que essas vias tinham a intenção de satisfazer as necessidades de transporte e lazer, permitindo o deslocamento de áreas agora vistas como o “centro” da cidade, para áreas além dela. (PEREIRA, 2003a) Ora, esta série de mudanças na

³ Para mais referências, consultar Cohen (1995).

⁴ Os projetos de *parkways* se multiplicariam nas décadas seguintes pelo território americano, inclusive no Brasil, onde as realizações mais importantes no Rio de Janeiro foram o *parkway* Faria-Timbó, de 1943 e o Parque do Flamengo, inaugurado em 1962.

percepção das vias públicas nos permite perguntar como as avenidas se apresentavam no Brasil.

Segundo Margareth Pereira, a palavra avenida já figurava no Código de Postura do Município de São Paulo, de 1886, definida simplesmente como uma via mais larga. Naquela década, em algumas cidades, as palavras “avenida”, tanto quanto “alamedas”, substituíram o termo ‘*boulevard*’, que também havia sido utilizado pontualmente no Rio de Janeiro na década de 1870, sob o impacto da difusão do pensamento de Haussmann, e, pouco a pouco, caíria em desuso (Idem).

O *Dicionário Aurélio* (2004) confirma que a origem de ‘avenida’ em português vem do francês ‘*avenue*’: “via urbana mais larga que a rua, em geral com diversas pistas para circulação de veículos. Estrada ou rua orlada de árvores, no acesso a uma casa de campo, ou um parque etc.; alameda.” Pereira acredita que, tanto em francês, quanto em português, o termo ‘avenida’ também foi usado para designar vias ladeadas de residências modestas, antes que ganhasse um sentido mais nobre, servindo para nomear, primeiramente, certas vias em vilas operárias e, mais tarde, por volta de 1900, as vias mais largas dos loteamentos burgueses ou das áreas em processo de enobrecimento. De todo o modo, o termo “avenida” foi usado entre nós, a partir do século XIX, para se referir a vias situadas em áreas que sofreram processos de “reformas urbanas” ou em novas zonas de expansão do limite urbano (2003 b: 274).

Passos foi, sem dúvida, o primeiro administrador brasileiro a se preocupar em adotar mais claramente uma hierarquia para o sistema viário, diferenciando ruas de avenidas, prática que, como vimos, vinha se desenvolvendo na Europa. Entretanto, essa nova mentalidade também era compartilhada por outros engenheiros e em outros serviços administrativos. Durante o governo Rodrigues Alves, foram abertas sete avenidas nas áreas situadas no então núcleo urbano central da capital federal: quatro financiadas com recursos da prefeitura e três com recursos do governo federal, quais sejam, respectivamente, as Beira-Mar, Mem de Sá, Salvador de Sá, Marechal

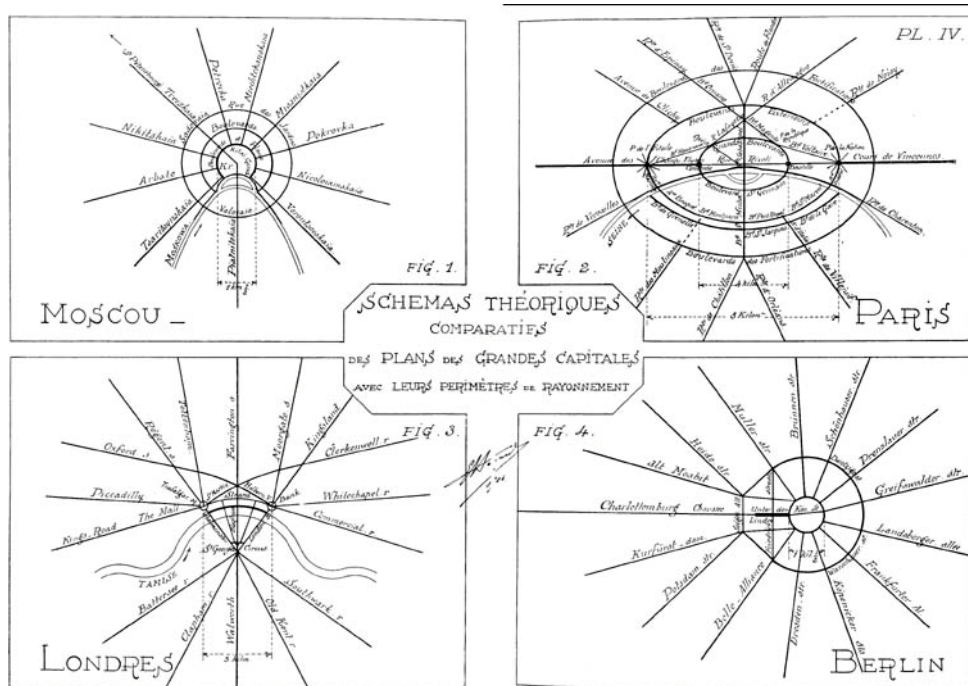
Floriano, Central, Rodrigues Alves e Francisco Bicalho. Além disso, como se sabe, o Prefeito da Capital Federal alargou ou ampliou uma série de vias, dentre as quais, Estácio de Sá, Frei Caneca, Assembléia, Carioca, Visconde do Rio Branco, Visconde de Inhaúma, Camerino, Uruguaiana, Sete de Setembro e Acre.

As avenidas abertas por Passos, com a função de ligação entre áreas importantes da cidade, quando comparadas com obras realizadas na Europa e Estados Unidos mostram dimensões similares: largas acima de 17 metros e extensões acima de quatrocentos metros (Ver Anexo 1). Entretanto, algumas ruas também tinham esta função, como a Estácio de Sá, a Frei Caneca e a Visconde de Inhaúma, e embora mantivessem o nome de “rua”, foram dotadas com a largura de 17 metros, podendo, de acordo com a sua importância, como a Rua Visconde de Inhaúma, atingir a largura de 24 metros e são comentadas nesta parte do trabalho pela repercussão que as reformas urbanas do Rio de Janeiro alcançaram no cenário internacional.

Das avenidas financiadas pelo governo federal, naqueles anos, a Avenida Central foi a mais importante, com seus 33 metros de largura e quase dois quilômetros de comprimento, e representaria uma nova forma de estruturação do tráfego no centro da cidade, que passa do sentido leste/oeste à norte/sul. A Avenida Rodrigues Alves, com 40 metros de largura e três quilômetros de extensão, resultou das obras realizadas no porto do Rio de Janeiro, sendo possível sua abertura através de aterros conquistados ao mar, indo da Praça Mauá à Avenida Francisco Bicalho. Esta última foi concebida com 95 metros de largura e foi uma realização excepcional para a época, no mundo. De fato, a abertura destas vias, numa época em que quase não havia automóveis na cidade do Rio de Janeiro, comprova a antevisão dos atores envolvidos, quanto ao caráter de grandes transformações pelas quais passava a forma da cidade.

Duas vias seriam responsáveis por permitir a penetração até o Campo de Santana, o Canal do Mangue e a Avenida Marechal Floriano (PEREIRA, 2002), importante via arterial para a Zona

Norte e assim permaneceu por cinquenta anos até a abertura da Presidente Vargas (REIS, 1977) e da Avenida Brasil.



Esquema comparativo de planos para grandes capitais, com seus anéis viários periféricos. HENARD, 1909: 204-205.

A Avenida Beira-Mar foi considerada uma das mais belas do mundo e teve importante papel na ligação do Centro à Zona Sul da cidade, à qual se juntaria a última avenida projetada por Pereira Passos, a Avenida Atlântica, também aberta em 1905 (REZENDE, 1999).

Robert de Souza, em 1913, no livro *L'avenir de nos Villes – Études pratiques d'esthétique urbaine*, analisa exemplos de “planos de conjunto”, como foram chamados alguns destes “planos de melhoramentos” urbanos. As obras do Rio de Janeiro ocuparam posição de destaque em suas análises de diversos planos realizados em diferentes países. As avenidas abertas por Pereira Passos se inserem nas duas mais importantes correntes na definição da forma e da função de uma avenida: ou seja, “mundana” e “econômica”, como queria Hénard, ou de passeio e lazer, como

queria Olmsted.

Souza se detém na descrição tanto de uma quanto da outra, isto é: das avenidas Central e Beira-Mar, o que chama a atenção para o fato de que o debate que se arrastava há pelo menos meio século sobre os tipos e funções das vias públicas ainda eram vistos como algo excepcional e novo. Sobre a Avenida Central, Souza ressaltava que era mais larga que a Avenue de l'Opera, e quanto a Beira-Mar, o que era digno de nota era não só seus 5.600 metros de comprimento, raríssimo para a época, como o fato de ser embelezada por jardins. Ele sintetizava:

A Avenida Beira-Mar, que possui um comprimento de 5.600 metros, está, de ponto em ponto, enfeitada por jardins. Em diferentes pontos possui uma largura de três pistas separadas por árvores e arbustos. A Avenida Central, de 1.800 metros, atravessa o coração da cidade, unindo a *promenade* ao porto. Possui árvores que se intercalam com os postes de luz, (...) e a perspectiva, [sendo] menos nua e menos monótona, será charmosa.⁵ (SOUZA, 1913: 386, tradução nossa)



Les parties les plus grises indiquent les nouvelles voies.
(Extrait de l'ouvrage *El Brasil, su vida, su trabajo, su futuro*; par M. Bernárdez.)

Mapa do centro do Rio de Janeiro mostrando as intervenções de Pereira Passos. Publicado em SOUZA, 1913: 387.

Fazendo uma diferenciação com as antigas ruas, que possuíam não mais que quatro ou

⁵ « L'avenue Beiramar, qui a une longueur de 5.600 mètres, est, de place en place, agrémentée de jardins ; elle a une largeur sur plusieurs points de trois chaussées séparées par les arbres et des gazons. L'avenue centrale de 1800 mètres traverse le couer de la ville unissant la promenade au port. Elle a des trottoirs historiques de mosaïque décoratives comme des tapis et trois rangées d'arbres dont l'une, au milieu de la chaussée, alterne avec les lampadaires; (...) la perspective moins nue, moins monotone sera, charmante.»

cinco metros de largura, Souza acreditava que as novas avenidas fariam do Rio uma *grande capital* e colocava a cidade na ordem do dia ou até mesmo à frente dos debates da época sobre a nova circulação viária. Faltavam, entretanto aqui, ainda, os automóveis.

3.2 O SUBÚRBIO: a expansão das cidades e a mobilidade desejada

Roncayolo e Paquot, no texto introdutório à obra de Idelfonso Cerda, se detêm no tratamento que o urbanista catalão dá aos vocábulos ‘*urbanizacion*’, ‘*urbs*’ e ‘*suburbs*’. Para eles, o primeiro estaria ligado a idéia de movimento e o segundo, à cidade propriamente dita. A adoção do vocábulo ‘*urbs*’ e não ‘*ciudad*’, como estes autores chamam à atenção, explicaria a criação do terceiro vocábulo: ‘*suburbs*’, ou seja, o que não se caracteriza como cidade, o que está distante dela e que se comporta como seu complemento.

De fato, Idelfonso Cerda, além de ser considerado responsável por criar um vocabulário específico para a nova “ciência” do urbanismo e da expansão urbana, é tido como o primeiro urbanista moderno claramente a vincular a abertura de estradas ao crescimento das cidades.⁶ Procuraremos extrair de seus estudos mais precisamente o que diz respeito às palavras ‘urbanização’, ‘urbano’ e ‘subúrbio’, relacionado-os às gêneses de um novo sistema viário e também ao seu novo vocabulário.

Como se sabe, em 1867, Cerda inicia sua obra “*Teoria General de la Urbanización*” explicando o uso das palavras aos leitores por se tratar de um assunto *completamente novo, intacto, virgem*. Ele sentiu-se, assim, obrigado a inventar expressões, pois o assunto exigiria termos que não existiam em nenhum dicionário da época. Para ele, aquelas palavras formariam uma nomenclatura urbana nova e necessária, “para explicar de maneira minuciosa, etimológica,

analítica e racional todos os termos empregados para exprimir as idéias concernentes à urbanização” (apud RONCAYOLO, PAQUOT, 1992: 141, tradução nossa).⁷

De início, Cerda explica que não utiliza em seu texto o termo “*civitas*” ou “cidade”, em português, “*ville*”, na tradução francesa, ou “*ciudad*”, na língua espanhola, por achar estes termos associados ao Estado e representar uma dada estrutura ou sistema político-administrativo. Entender as formas da cidade tradicional e as novas áreas de crescimento urbano exigiria que se caminhe passo a passo. ‘*Urbs*’ é a primeira palavra a ser analisada. Para o catalão, ‘*urbs*’ está mais próxima da etimologia latina corrente e seria uma contração de ‘*urbum*’, ou charrua, instrumento utilizado pelos romanos para demarcar o perímetro ocupado pela cidade. Neste sentido, ‘*urbs*’ seria o radical de uma palavra – urbanização – que designaria o campo de conhecimento que ele busca enfocar e ainda é pouco explorado. Cerda escreve:

Entendida desta maneira, a urbanização é um conjunto de conhecimentos, princípios, doutrinas e regras que demonstram como todo o grupamento de edificação deve ser para atender seus objetivos, que consistem em permitir que seus ocupantes vivam comodamente e usufruam mutuamente dos serviços, contribuindo, assim, para o bem-estar geral.⁸ (CERDA, 1867 apud RONCAYOLO, PAQUOT, 1992: 143, tradução nossa)

Para ele, conseqüentemente, a criação da palavra “suburbs” atenderia, primeiramente, a necessidade de se tentar responder cientificamente e com uma expressão nova à forma de crescimento da *urbs* e às transformações tecnológicas ocorridas na segunda metade do século XIX. O sistema viário, por exemplo, parecia ficar cada vez mais complexo frente aos últimos

⁶ Cerda se referia mais fortemente às estradas de ferro. Mas as de terra – ou as estradas carroçáveis (*routières*, termo utilizado na tradução francesa de Roncayolo e Paquot, 1992) também eram consideradas. (RONCAYOLO, PAQUOT, 1992; DUPUY, 1991; CHOAY, 1996).

⁷ «(...) en expliquant de manière minutieuse, étymologique, analytique et raisonnée tous les termes employés pour exprimer des idées concernant l’urbanisation.»

⁸ «Entendue de cette manière, l’urbanisation est un ensemble de connaissances, principes, doctrines et règles montrant comment doit être ordonné tout groupement d’édifices, afin d’atteindre son objectif, consistant en ce que

inventos, tanto quanto o próprio processo de industrialização e de administração de “cidades” cada vez mais cosmopolitas.

Ora, a origem do “subúrbio” estaria, assim, primeiramente, relacionada às grandes vias empregadas para a cidade se *comunicar* com seu exterior. A segunda e a terceira característica da sua gênese o relacionaria ao processo de industrialização urbana, com forte participação dos poderes públicos, e às políticas econômicas. Neste sentido, para Cerda, os quarteirões industriais e periféricos, não seriam “nada mais que a expressão do desejo de expansão que anima uma boa parte da população, violentamente comprimida dentro da ‘urbs’ extremamente condensada”.⁹ (1867, apud RONCAYOLO, PAQUOT, 1992: 150, tradução nossa) Por outro lado, os novos bairros, industriais, deveriam estar afastados do centro das cidades o suficiente para servi-las, mas, ao mesmo tempo, para também evitar os perigos causados por suas atividades..

Esta ultima definição de subúrbios dada por Cerda nos chama a atenção. De fato, ele considerava os subúrbios como pequenos parasitas da cidade, que viviam, assim, da existência que lhes assistia ou dispensava a “urbs”, os protegendo e alimentando com seu próprio sangue¹⁰ (Idem).

Ora, ao analisar a especificidade norte-americana da noção de subúrbio, Lewis Mumford em 1961, acreditava que ele teria também se formado a partir de respostas a uma idéia de “civilização industrial”, mas, como veremos, se organizando de outro modo daquele exposto por Cerda. No caso norte-americano, com a intensificação dos problemas surgidos pelo desenvolvimento industrial, a fuga para o campo, realizada primeiramente pelas classes mais aristocráticas, passou a representar uma forma possível de viver uma vida independente, livre e

ses occupants puissent vivre commodément et se rendre mutuellement des services, contribuant ainsi au bien-être commun.»

⁹ “*Ces quartiers ne sont rien d’autre que l’expression du désir d’expansion qui anime bonne part de la population violemment comprimée dans une ‘urbe’ trop condensée.*”

saudável, também para outras camadas urbanas.

O acesso a estas áreas mais afastadas era feito primeiramente por meios das estradas de ferro e, assim, os primeiros núcleos urbanos ocupados pela burguesia se desenvolveram em torno das estações de trem. Entretanto, o isolamento permitido por este esquema, visto em um primeiro momento como uma vantagem, pouco a pouco obrigou a se buscar também um meio de transporte que facilitasse o deslocamento para a cidade de modo mais flexível. De fato, para esta burguesia, a cidade continuava ainda detentora de formas de lazer atraentes, como os bailes, as óperas e os teatros. O aparecimento do automóvel e das vias abertas especialmente para eles, além da liberdade de mobilidade desejada, permitiu que um maior número de indivíduos usufruísse das “benesses” oferecidas tanto pelo subúrbio quanto pela cidade. Mas, segundo Mumford, “tão logo o padrão suburbano se tornou universal, as virtudes de que se gabara inicialmente começaram a desaparecer” (1998: 530). Assim, a locomoção por meio do automóvel aumentou o adensamento populacional nos subúrbios e, como num círculo vicioso, aprofundou a perda da liberdade, devorando a única comodidade de que se podia gabar o subúrbio: o espaço.

Para o *Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement* (1988: 85-90), a origem do termo ‘*banlieue*’, que para os franceses designa “território urbanizado que envolve uma cidade”, possui definição administrativa: espaço constituído de povoações autônomas, mas que são urbanizadas pela influência de um centro de cidade. Entretanto, o próprio dicionário reconhece que tais núcleos, economicamente, não seriam *autônomos* e sim *dependentes* das cidades, face ao processo histórico de formação das aglomerações urbanas após a Revolução Industrial, e que seria um fenômeno recente e próprio das cidades contemporâneas.

Para o mesmo dicionário, o subúrbio industrial teria sido a primeira forma de ocupação espacial de novas áreas nas proximidades das cidades nestes primórdios, resultante de uma

¹⁰ Reconhecemos aqui mais uma vez a proximidade entre os vocabulários do urbanismo e os da medicina.

necessidade econômica. A segunda etapa de formação dos subúrbios estaria relacionada à extensão das áreas habitadas das cidades. Para tanto, o sistema viário teria papel fundamental, permitindo o assentamento das populações nestas áreas formadas em torno das cidades. De fato, estabelecimentos industriais tradicionais procuraram regiões planas, servidas por estradas de ferro, por vias fluviais se possível e, sobretudo, por sistemas de estradas, que aproximassem a produção do transporte e da mão-de-obra, formando, assim, nesses anos, os primeiros assentamentos periféricos às cidades.

Ora, a evolução do uso de automóveis introduziu outros dados neste quadro, como vemos, formando as bases para o desenvolvimento metropolitano em muitas cidades e sua face menos estudada e glamourosa: a expansão das cidades sob a forma da suburbanização. Por outro lado, esta intensificação do uso do automóvel acarretou também relações igualmente pouco estudadas, e particularmente, aquela entre a cidade e o próprio automóvel, quase sempre observada quando estes laços estão consolidados e não nos diferentes processos de sua formação, como estamos buscando apontar aqui. São alguns aspectos destas relações que procuramos enfocar nesta parte do capítulo dedicada a diferentes mudanças no modo de se viver nas cidades e de falar destas novas experiências nas primeiras décadas do século XX.

De fato, olhando diretamente para as grandes cidades, de acordo com sua importância, o tema das vias intra-urbanas já ganhava destaque desde o século XIX, como vimos nas páginas precedentes. Entretanto, como o automóvel esse processo também se altera. Por outro lado, subúrbios, cidades satélites ou uma nova etapa na vida social com uma urbanização generalizada, são temas que ganham amplitude agora. Vejamos estes processos e mais uma vez conceitos e vocábulos um pouco mais em detalhe.

3.3 O AUTOMÓVEL NA CIDADE: as novas palavras da expansão urbana

3.3.1 Circulação, tráfego e velocidade

Como mencionamos rapidamente, os historiadores do automóvel consideram a origem dos carros modernos a partir da invenção dos veículos dotados com motor à explosão ou de combustão interna, diferenciando-os dos primeiros com motor a vapor, fabricados no século XVIII. Dupart (1987) descreve que os primeiros destes veículos foram inventados simultaneamente na Bélgica, na França e na Alemanha, por volta do ano de 1889, sendo exibidos durante a Exposição Universal de Paris.

Os primeiros carros seriam desenvolvidos, então, a partir de 1890, por quatro construtores: Daimler e Benz, na Alemanha, e Panhard e Peugeot, na França. A França seria a primeira nação a produzi-los e a comercializá-los, obrigando-a a logo investir em revestimentos nas estradas de terra, como o macadame e o asfalto, para que pudessem receber tais veículos. Pouco mais tarde, outros fabricantes franceses, como André Citroën, já desenvolveriam também seus carros, para a utilização em excursões por regiões adversas, como o Saara e o Himalaia. Estas viagens demonstraram mais uma vez que, neste primeiro momento, na Europa, o automóvel, malgrado os esforços de Hénard e Massard, não era pensado para a cidade, e sim como um esporte e um lazer.

Entretanto, a presença do automóvel nas cidades iria repercutir de forma diferente, de um lado, para os europeus de um modo geral e para os franceses particularmente, e de outro, para os norte-americanos. No caso brasileiro, em algumas cidades esta relação iria, ainda, mostrar outras especificidades. Observemos primeiramente os casos europeus e norte-americanos. Enquanto a

Europa seria responsável pela criação do automóvel, e a França a primeira nação a comercializá-lo, os Estados Unidos seriam o país a fazer da indústria automobilística o maior fator de crescimento de sua economia.

Pode-se dizer que entre 1900 e 1910, industriais franceses estiveram à frente do desenvolvimento do automobilismo, fazendo de Paris sede de eventos chave para o desenvolvimento do setor. Em 1900, a capital francesa recebia o *I Congrès International de l'Automobile*, reunindo empresários e construtores em torno da própria invenção do automóvel (FLONNEAU, 2002) e cinco anos mais tarde, em 1905, um outro congresso já articulava o automobilismo ao turismo e à circulação automobilística propriamente dita¹¹. Em 1908, o *I Congrès International de la Route*¹² (1º Congresso Internacional da Estrada), celebrava, justamente com o termo *la route*, o novo tipo de estrada, ou via urbana, introduzida pelo desenvolvimento da indústria automobilística.

Este congresso foi realizado em Paris entre 11 e 17 de outubro de 1908, organizado pelo governo francês, grandemente estimulado pelas questões sobre a circulação viária e com o intuito de estabelecer “imperiosamente, o renascimento da estrada”, agora sob novas bases técnicas (ANNALES ..., 1908: 124).

Este primeiro de uma série de eventos internacionais, voltados para as questões introduzidas pela difusão do automóvel, teve a repercussão desejada, estimulando a criação de uma associação internacional permanente de congressos de estrada, com sede em Paris. Nos eventos que seriam organizados pela associação, como seria de se esperar, se discutiria, prioritariamente, o que fosse pertinente às estradas de rodagem e ao automobilismo. Entretanto,

¹¹ Congrès International de Tourisme et de Circulation Automobile.

¹² A palavra estrada corresponde às vias pavimentadas em terra, diferenciando-a, portanto, de estrada de ferro, que na língua francesa é denominada *chemin de fer*. Em francês, é comum, ainda, a utilização do substantivo *routière*, que não possui correspondente em português. No nosso texto, quando fizermos o uso do termo estrada, é porque no

buscou-se de uma forma mais ampla colocar em discussão tudo relacionado à circulação viária introduzida pelo motor à explosão, que apresentava, assim, características diferentes da estrutura imposta pelas ferrovias, por exemplo. Nesse sentido, a questão da circulação nas aglomerações urbanas, seria primeiramente tratada nos congressos internacionais de estrada, para depois ser considerada nos próprios congressos do “urbanismo” nascente.

No encontro de Paris, os trabalhos estavam divididos em duas grandes seções: a primeira era intitulada “Construção e Conservação” e a segunda, “Circulação e Exploração”. A maioria dos trabalhos se preocupava com questões de ordem mais técnica, à exceção da subseção, que versava sobre especulações do que deveria ser a estrada futura. Nesta, se discutia qual seria o destino das estradas frente às novas formas de circulação que estavam por vir. Os trabalhos se preocupavam em estabelecer parâmetros para o traçado e as características de tais vias, para poder responder às grandes velocidades. Os participantes discutiam, principalmente, se essas novas vias deveriam ter separações para diferentes tipos de veículos (automóveis, bicicletas e viaturas de tração animal), ou se deveriam ser únicas e acessíveis igualmente a todo e qualquer tipo de veículo, sem se preocuparem com uma hierarquia viária. Ao final das discussões, apontou-se para a divisão das estradas em duas pistas apenas, uma para veículos mais rápidos e outra para os mais lentos.

Outro ponto importante neste primeiro congresso foi levantado pelos participantes quanto às ruas existentes. Concluiu-se que estas ruas deveriam ser adaptadas à nova situação, pois a construção de vias pavimentadas apenas para o uso do automóvel seria, naquele momento, difícil de se realizar, devido seu alto custo.

O 2º Congresso Internacional da Estrada seria realizado dois anos mais tarde, de 1º a 10

original em francês está escrito *route*. Adotaremos via pavimentada, quando se tratar de *chausée*, e calçada, quando de tratar de *trottoir*.

de agosto de 1910, em Bruxelas. Esse congresso apresentava uma subdivisão sintomática de uma nova forma de se representar o desenvolvimento das cidades e que merece ser analisado.

Assim, a primeira seção apresentava as subseções A e B: construção e conservação *fora* das cidades e construção e conservação *dentro* das cidades. Delineava-se uma separação nítida entre duas ordens de problemas que pareciam exigir, assim, saberes técnicos e formas de intervenção diferenciadas. A primeira subseção estaria mais preocupada com o desenvolvimento do que viria a ser o rodoviarismo (escala inter-urbana, portanto), ao mesmo tempo em que discutia as vantagens e desvantagens das estradas de terra e de ferro andarem lado a lado. A segunda subseção discutia questões mais específicas às cidades (escala intra-urbana), como revestimento, limpeza, modos de execução, iluminação, criação de redes de infra-estrutura, segurança, etc. O que, no entanto, vai se evidenciando é que as discussões de ambas as subseções levariam ao desenvolvimento dos planos de reestruturação das aglomerações e de rede viárias, fosse na escala da cidade, fosse na escala do território.

No 3º Congresso Internacional da Estrada realizado em Londres, em 1913, discutiu-se igualmente projetos de ruas e de novas estradas. Chamam a atenção os relatórios dos representantes dos Estados Unidos e da França. Nelson P. Lewis, dos Estados Unidos, iniciava o seu relatório apresentando a preocupação de se criar redes de estradas entre as cidades. Em relação às vias internas, ele dava exemplo das avenidas de Nova York e da Nova Inglaterra, abertas com largura de sessenta pés (18,30 m) e cem pés (30,48 m), todas ornadas com árvores e divididas em pistas especiais, segundo os tipos de circulação e que confirma mais uma vez as dimensões usuais dos novos tipos de vias urbanas, como vimos com Hénard e com as obras do Rio de Janeiro. O que Lewis sublinha e parece ser novo é, agora, a necessidade de conexão entre “redes” e “sistemas” viários urbanos com aqueles desenvolvidos fora das cidades de modo mais articulado: ou seja, uma conexão clara entre as vias internas e periféricas às cidades e destas com

as estradas.

Dentre as conclusões gerais apresentadas neste terceiro congresso, destacamos a questão da construção de grandes estradas. Estas deveriam evitar ao máximo passar dentro das cidades, como vinha sugerindo Hénard, e a ligação deveria ocorrer através de outras vias intermediárias. Os congressistas, sem se preocuparem em ditar dimensões, chegaram à conclusão que a largura desta vias deveria ser suficiente para abrigar os bondes, veículos de circulação rápida e lenta, e o estacionamento. Enfim, concluíram que seria desejável que, de modo mais imediato, alguma autoridade central do Estado fosse criada ou tomasse iniciativas neste sentido, e que mesmo as ações de particulares deveriam ser reguladas e controladas por ela.

Interrompidas pela guerra, estas discussões, no plano internacional, seriam retomadas no 4º Congresso Internacional da Estrada, realizado em Sevilha, dez anos depois, em 1923.

Ora, a crescente afirmação do automóvel como tema de análise nestes debates, inclusive como transporte urbano, bem como as questões de circulação, foram revelando, aos poucos, a força do seu impacto nas cidades e, em consequência, do transporte sobre rodas. Como escreveu Michel Dikansky em seu livro *La ville moderne. La circulation. L'habitation. Le travail*, (1927: 90) na época, “nenhum gênio humano, por mais profundo e perspicaz que fosse, poderia prever a dupla transformação a aportar no século XX: o enorme crescimento das cidades e o advento do motor à combustão interna”, para depois concluir: “em todos os países, da Europa e da América, (...) observa-se o crescimento da população (...) para a periferia das grandes cidades. É a circulação que possui neste jogo um papel preponderante.”

Como vemos, no meio técnico, entre as duas primeiras duas décadas do século XX, vários temas vinham sendo amadurecidos. Entretanto, para contar a história do automóvel nos Estados Unidos, MacShane (1984) constrói outras cronologias, preocupado também em acompanhar a difusão do seu uso, com a criação da indústria automobilística. Ele descreve, assim, a corrida

organizada em 1894, em Chicago, quando foram apresentados ao grande público norte-americano, pela primeira vez, os veículos utilizando o motor de combustão interna.¹³ Pode-se pensar que tenha sido por ocasião da Exposição Colombiana de 1893 naquela cidade, que, como em 1889, em Paris, mais uma vez foi a responsável pela divulgação do novo invento.

De todo o modo, seis anos mais tarde, em 1900, os Estados Unidos já possuíam 8.000 automóveis. Em 1903, era fundada a primeira fábrica da Ford Motor Company e, em 1908, da General Motors, ambas na cidade de Chicago (RAE *apud* LEWIS, 1980).

Os primeiros automóveis norte-americanos estavam ainda associados às classes mais abastadas. Segundo MacShane, o desenvolvimento das corridas de automóveis, nos primeiros anos do século XX, o papel importante que os automóveis tiveram no terremoto de São Francisco de 1906, o desenvolvimento dos táxis e dos serviços de entrega mostraram, entretanto, a utilidade destes veículos. Mas, se o automóvel começou a ser produzido como um produto artesanal de luxo, Henry Ford ao colocar no mercado seu modelo "T" e a produção em série, provocaria uma verdadeira revolução, não só democratizando o acesso a um bem, mas provocando o surgimento de outras formas de assentamento urbano e territorial.

Neste período, o número de veículos nos Estados Unidos atingiria 77.000 unidades (MACSHANE, 1984). Número semelhante alcançaria a França alguns anos mais tarde, em 1913 (ANNALES..., 1914).

As antevistas sobre o impacto que a presença do automóvel causaria no meio urbano logo iriam transformar as cidades norte-americanas e sua concepção do sistema viário, a começar pela definição da forma e do uso das avenidas dos finais do século XIX.

Essa tendência delineou-se, justamente, desde a Exposição Universal de Chicago, em

¹³ Cantal-Dupart e MacShane usam dois termos para diferenciar estes primeiros veículos dos anteriores movidos a vapor: motor à explosão e motor à combustão interna. Historiadores brasileiros também preferem o termo motor à

1893. Na proposta de Daniel Burnham para o sítio da exposição, grandes “bulevares” substituíram as bucólicas avenidas abertas por Frederick Law Olmsted, atingindo a largura, de inacreditáveis, para a época, sessenta metros. Esse modelo de artérias oferecia excelentes vantagens para os empreendedores das áreas periféricas das cidades norte-americanas, que preferiam, principalmente em função do automóvel, estas vias às avenidas abertas por Olmsted. Como resume MacShane: “A pequena burguesia das cidades passava, assim, da recreação passiva para a recreação ativa”. (1984: 24)

Paralelamente às tendências observadas na iniciativa privada, o primeiro movimento norte-americano em relação à participação governamental na abertura destas estradas teve seu início com a criação do Office of Road Inquiry (ORI), também em 1893, subordinado ao Ministério da Agricultura. Naquele mesmo ano realizou-se, em Washington – DC a primeira *Goods Roads Convention*, um protótipo dos futuros congressos de estradas e um dos fóruns de criação dos departamentos estaduais norte-americanos de estradas de rodagem. As primeiras dessas convenções envolviam, geralmente, grandes esforços em viagens de longa distância, com o intuito de demonstrar não apenas o potencial do automóvel, mas, sobretudo, a necessidade de melhores estradas. A mais famosa dessas viagens exploradoras foi feita entre Detroit e Nova York, em 1901. A viagem levou sete dias e meio (ST. CLAIR, 1986). No início do século XX, a convenção passou a atrair um público mais amplo, formado tanto por motoristas quanto por fabricantes de automóveis ao nível internacional, estimulando, inclusive, a criação dos congressos internacionais da estrada, cujo primeiro evento, entretanto, realizou-se, como vimos, em Paris, em 1908.

Na escala inter-urbana ou regional, a primeira estrada concebida especialmente para o automóvel, nos Estados Unidos, foi aberta entre 1905 e 1907, ao longo da região norte de Long

Island, e possuía trinta quilômetros de extensão (MACSHANE, 1984). A primeira lei federal norte-americana sobre rodovias foi publicada em 1912. Até esta data, a abertura de rodovias era uma responsabilidade unicamente dos estados, originando a criação, a partir de 1916, dos primeiros departamentos estaduais de estradas de rodagem nos Estados Unidos.

Mas, talvez devido às próprias dimensões do território norte-americano, durante os primeiros vinte anos do século XX, viajar pelos Estados Unidos continuava a ser uma aventura destinada a poucos afortunados (ST. CLAIR, 1986: 3). Em outras palavras, o desenvolvimento do que chamamos hoje rodovias não acompanhava o aumento das vendas dos automóveis. Nas cidades, os bondes ainda eram considerados a ossatura do transporte urbano e os subúrbios aguardavam uma rede de auto-estradas e autopistas (*highways* e *expressways*) que tornasse possível a prática de uma ampla comunicação por automóveis. Em resumo, até a década de 1920, nem o homem rural, nem o cidadão, podiam contar com uma rede eficaz de estradas urbanas, e pode-se dizer ainda que a preocupação principal nestes anos foi nos Estados Unidos, primeiramente em romper com o isolamento do homem do campo.

Contudo, alguns estudos chegam a apontar, inclusive, que uma das principais causas do sucesso econômico dos Estados Unidos, que se afirma neste período, pode ser atribuída à relação visceral entre sua economia e a indústria de automóveis e seus derivados. (GERVAIS, 2004)

Como comenta St. Clair, este crescimento se deu durante as três primeiras décadas, estimulando outras atividades correlatas:

Desde 1920, a produção e venda de automóveis, a provisão de serviços de mecânica de automóveis, a construção e conservação de estradas, e o provisionamento de outros serviços relacionados com os automóveis cresceram consideravelmente. Um para cada seis empregos nos Estados Unidos dependia diretamente do automóvel. (1986: 3)

O autor lista alguns fatores que contribuíram para o desenvolvimento da rede de auto-estradas norte-americanas que em cinco décadas, nos anos 1960, já alcançava todo o país e as principais cidades. Em primeiro lugar, ele cita o crescimento das vendas de automóveis e, conseqüentemente, de seu uso como transporte urbano, cada vez mais freqüente. Depois, esse fenômeno estaria relacionado à suburbanização, permitida pelo fácil deslocamento do automóvel. E, por último, à gradual participação governamental nas políticas de transportes públicos, como, por exemplo, na sistemática substituição dos antigos bondes elétricos por ônibus e no financiamento para a abertura de autopistas e auto-estradas.

Embora Foster e Interrante (apud LEWIS, 1980), afirmem que os norte-americanos “custaram a perceber o automóvel como um transporte de massa”, comparativamente, constata-se que já na década de 1910 e sobretudo após a Primeira Guerra Mundial, dois fenômenos começavam a se conectar: o *boom* automobilístico e a “suburbanização”. Foster resume:

Enquanto observadores visionários quase que imediatamente anteciparam a capacidade do veículo a motor de aprimorar a mobilidade e reduzir o isolamento do homem do campo, levou-se um tempo maior para que se percebesse a força do seu impacto nas cidades. Ao mesmo tempo em que esses observadores ficavam obviamente distantes de perceber a capacidade do automóvel de incrementar a mobilidade dos residentes urbanos, eles custavam a entender como isso poderia alterar drasticamente o desenvolvimento urbano físico. (FOSTER, 1980: 461, tradução nossa)¹⁴

Como vimos, desde a década de 1890, engenheiros e planejadores públicos, como Hénard, passaram a se preocupar com os problemas ocasionados pelo tráfego e, conseqüentemente, pelo uso do automóvel nas pequenas e antigas cidades européias. Enquanto isso, se por um lado, o tamanho e a extensão das novas cidades e do próprio território norte-americano lhes impediam de

¹⁴ “While prescient observers almost immediately anticipated the motor vehicle’s ability to enhance the mobility and reduce the isolation of small town and rural dwellers, it took them somewhat longer to perceive its potential impact

observar seu impacto nas cidades, o que se deu, como veremos, apenas no final da década de 1920, por outro lado, os Estados Unidos desenvolveriam mais rapidamente a sua indústria automobilística.

De todo modo, já a partir do início da década de 1910, os congressos de estradas devem ser analisados em paralelo, seja com os livros ou projetos dos engenheiros e dos primeiros urbanistas, seja com os próprios congressos de “urbanismo” ou dedicados a assuntos correlatos, onde o tema do automobilismo já se afirma.

Um dos primeiros destes urbanistas a se deter sobre o tema da circulação nas cidades francesas, especialmente em Paris, foi Émile Massard. Entre 1910 e 1928, este engenheiro, na esteira dos trabalhos de Hénard, publicou uma dezena de relatórios chamando a atenção para o tema. O mais conhecido deles seria publicado em 1910, sob o nome de *Code pour la circulation urbaine*¹⁵.

Outro dos urbanistas que rapidamente entenderam o impacto que o automóvel traria para as cidades foi Raymond Unwin. Sua obra *Town Planning in Practice*, editada em 1909, constitui um dos primeiros manuais modernos de urbanismo. O lançamento de sua obra contribuiria para o sucesso da adoção pelos poderes públicos dos planos de extensão das cidades européias, sobretudo depois de 1918. A edição francesa, como se sabe, publicada somente em 1923 por causa da guerra, pretendia contribuir, por sua vez, com exemplos concretos de planos de remodelação para os arquitetos e engenheiros que se debruçavam sobre a lei Cornudet, de 1919. A divisão de funções para as cidades, proposta por Unwin, que deveria ser adotada nos planos urbanos, constitui uma das primeiras sugestões relativas ao zoneamento, mas o urbanista inglês também se detinha em elaborar, em seu manual, recomendações quanto às vias. Para ele, estas

upon the American city. While they were obviously aware of its capacity for increasing the mobility of urban residents, they were slower to understand how it might drastically alter the physical urban environment.”

deveriam ser:

(...) traçadas e dispostas de maneira a servir de comunicação entre os diversos pontos de uma cidade; (...) facilitar as correntes diárias de fluxo e de refluxo do tráfego – entre outros, entre a periferia e o centro, entre um distrito residencial e outro de usina, entre correntes de bairros diversos e as estações de trem, os portos e os outros centros de atividade local. [1909 (1981: 203)]

Para Unwin, a largura, a organização e os traçados das vias deveriam corresponder igualmente a funções determinadas, decorrentes da separação dos diferentes modos de circulação e suas respectivas velocidades. Isto é, elas também deveriam ser projetadas em função do zoneamento. Entretanto, a lógica ferroviária, culturalmente mais importante, pesava sobre as reflexões do britânico escritas em 1909, quando o automóvel, pelo menos na Europa, não era visto como um problema.

Inspirando-se menos em Hénard que na tradição das próprias linhas férreas que, segundo o autor, comportavam vias internas para viaturas de velocidades maiores e vias externas para trens de passageiros, ele adotava simplesmente dois tipos de vias: uma para circulação intensa e outras menores, para circulações menos intensa.

Unwin também defendia que as vias principais deveriam ser retilíneas, sobretudo, para evitar as viradas bruscas que pudessem prejudicar o fluxo dos bondes e automóveis. As vias retilíneas se justificavam ainda porque representavam acesso direto de um ponto a outro, comodidade para a utilização de terrenos retangulares, facilidade e economia para a instalação de linhas de bondes e, finalmente, porque se considerava que a simetria e simplicidade na visão em perspectiva produziam um efeito “agradável” e “sedutor”.

Este estudioso reconhecia que a via retilínea poderia provocar *monotonia*. Para evitá-la,

¹⁵ Sobre este e outros textos de Massard, ver Flonneau (2002).

propunha praças nos cruzamentos das grandes vias (preocupação recorrente desde Cerda) e o recurso pontual também de vias curvas, como as propostas de Camillo Sitte e os planejadores alemães, pois, segundo ele, resolviam melhor as mudanças de direção do que as esquinas em ângulos retos.

Sob a ótica do automóvel, a obra de Unwin parecia “tímida” diante da proposta de Le Corbusier para a “Cidade Contemporânea de três milhões de habitantes”, exibida em 1922, pouco antes da publicação de *Town Planning in Practice* na França. Como se sabe, as preocupações de Hénard com o futuro das cidades européias, desenvolvidas em função do progresso do automobilismo, sensibilizaria sobremaneira os projetos de Le Corbusier, que introduzia aqui novas representações de cidade, agora sim, francamente calcadas no automóvel.

Entre 1922 e 1925, é possível verificar como o tema do automóvel havia conseguido adeptos, também em outras fontes de época. De fato, nas manchetes dos jornais parisienses do ano de 1923, separadas por Le Corbusier e publicadas em seu livro *Urbanismo*, grande parte é dedicada ao tema da circulação automobilística. Artigos de jornais, como “Aprendamos a circular”, “Os veículos no teto”, “O Urbanismo”, “Para evitar o congestionamento”, “Um cavalo para mil cavalos-vapor”, transcritas justamente dentro do sub-capítulo “A Circulação”, mostram não apenas as novas preocupações do arquiteto franco-suíço, mas também como o tema havia se popularizado entre 1909, data da divulgação das idéias de Hénard, e 1925, isto é, em apenas 15 anos (LE CORBUSIER, 2000: 118).

Em relação à rapidez deste processo, é importante comentar certas idéias apresentadas no 4º Congresso Internacional da Estrada, de 1923, em especial o trabalho apresentado por Émile Massard. Ele também chamou a atenção para o impacto que a velocidade introduzida pelas novas tecnologias de transporte e circulação, como o automóvel vinha trazendo para o próprio desenvolvimento dos negócios. Como vemos, sobretudo a partir de 1920, já não são apenas

esportistas ou fabricantes que se sentem interessados pelo automobilismo e pelo o que o automóvel trazia com ele. A velocidade e a mobilidade agora resumiriam o próprio progresso alcançado pela sociedade moderna.

Para muito urbanistas, a partir de então, a velocidade seria um dos temas recorrentes em seus discursos. Le Corbusier, por exemplo, sensibilizado pelo trabalho de Massard, sugeria que se interditasse a circulação das viaturas a cavalo e de baixa velocidade nas vias principais; que se separasse as demais vias entre circulação rápida e lenta; que se adotasse o sentido de mão única para determinadas vias; que se regulasse o estacionamento; e que se retirasse os bondes do centro de Paris ¹⁶. Num crescendo ele, chegaria a afirmar que: “A cidade que dispõe da velocidade dispõe do sucesso” [1925 (2000: 180)].

¹⁶ COMPTE RENDU de le 4ème Congrès International de la Route. In: *Annales de l'Ecole des Ponts et Chaussées*. v. II, n. 11: 195-224, mar.-abril 1925.

GRAPHIQUE INDIQUANT L'ACCROISSEMENT DE LA CIRCULATION DES VÉHICULES
 AUTOMOBILES EN FRANCE AU COURS DES VINGT-TROIS DERNIÈRES ANNÉES
 Après un léger recul durant les années de guerre,
 cette progression a fait un bond formidable en 1920, 1921 et 1922

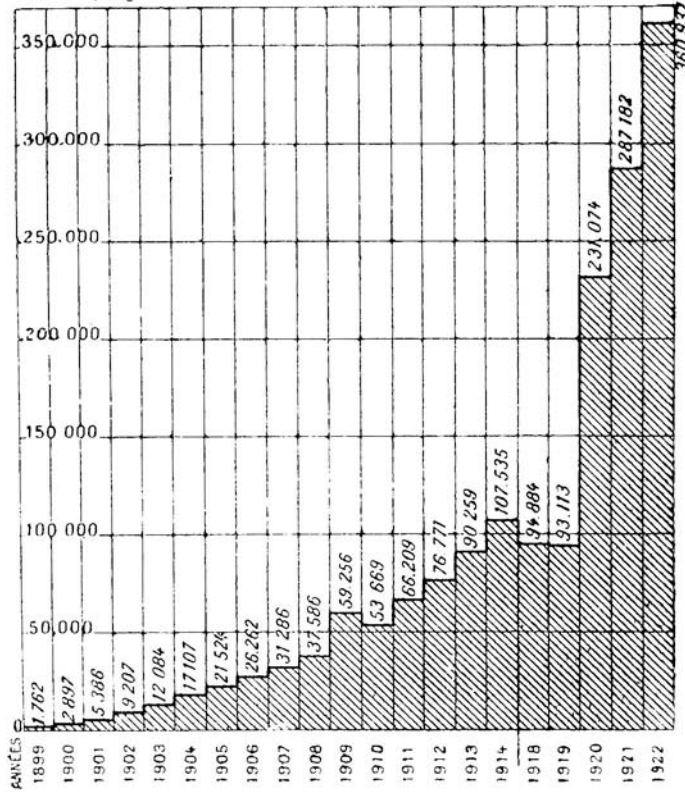


Fig. 1. — (Relatório Massart.)

Gráfico de Émile Massard. Publicado por
 LE CORBUSIER, 1925 (2000) : 99.

Pode-se dizer que nestes anos são lançadas as bases do urbanismo moderno que seguiriam quatro postulados básicos, já anunciados em um outro congresso realizado em Estrasburgo no mesmo ano de 1923, o *Congrès International de l'Urbanisme et Higiène Municipale*. Le Corbusier resumiria estes postulados em seu livro:

Descongestionar o centro das cidades para fazer frente às exigências do trânsito; aumentar a densidade do centro das cidades para realizar o contato exigido dos negócios; aumentar os meios de circulação, ou seja, modificar completamente a concepção atual de rua, que se acha sem efeito ante o fenômeno novo dos meios de transporte modernos: metrô ou carros, bondes, aviões; aumentar as superfícies arborizadas, único meio de assegurar a higiene suficiente e a calma útil ao trabalho atento exigido pelo ritmo novo dos negócios. [LE CORBUSIER,

(1925), 2000: 91, grifo nosso]

Nos textos de Le Corbusier da década de 1920, não só “circular” é uma condição da cidade moderna, como o novo foco de atenção passam a ser os “ritmos” da circulação urbana. Assim, o tráfego na sua proposta para a *Cidade Contemporânea*, como já havia sido classificado em três categorias: pesado, referente aos caminhões de carga; leve, correspondente aos veículos *passadores*; e rápido, para os veículos que cruzam constantemente a cidade. Para cada categoria de tráfego, um tipo de via correspondente¹⁷. Para o tráfego pesado, a rua deveria passar embaixo do solo; para o leve, deveria passar ao nível do solo, como forma de garantir a circulação cotidiana para qualquer direção desejada. Enfim, para o tráfego rápido, e para as grandes distâncias, deveriam ser construídas vias para a circulação rápida em mão única.

No caso de Paris, ele defendia a criação da Grande Travessia (“*la grande traversée*”), no sentido leste-oeste, com poucos cruzamentos (segundo o próprio urbanista, os inimigos do tráfego), acima do solo, feitas em concreto reforçado e de grandes proporções, ou seja, com quarenta ou sessenta metros de largura.

Jean-Louis Cohen mostra a importância de Hénard nestas propostas de Le Corbusier, no que se refere à classificação das circulações e vias. Os dois “fantasmas”¹⁸ autenticamente hénardianos, que insuflam o pensamento corbusiano nestes anos, seriam: “a 'Nouvelle Grande Croisée de Paris', - o cruzamento norte-sul/leste-oeste - da qual Le Corbusier toma emprestado a sua idéia de grande via transversal leste-oeste, que estará presente em todos os seus projetos para Paris realizados entre as duas grandes guerras, e a rua sobrelevada, que ele endossa integralmente”. (COHEN, 1982: 15)

¹⁷ Na tradução inglesa (LeGates e Stout) de Le Corbusier, foi usado o termo *route*. Acreditamos que assim foi feito para deixar mais claro, para os norte-americanos, a diferença do conceito novo para as antigas ruas. A tradução em português foi menos atenta a estas diferenças fundamentais e manteve o termo ‘rua’.

Para Cohen, ainda, seria no Plano Voisin que Le Corbusier revelaria mais fortemente a combinação operada por ele das teses de Hénard. Na *Exposition Internationale des Arts Décoratifs* de Paris, de 1925, Le Corbusier pretendia fazer uma apologia do automóvel, no seu Pavilhão L'Esprit Nouveau. O próprio arquiteto franco-suíço declarou: “Como o automóvel abalou as bases seculares do urbanismo, havia eu concebido o projeto de interessar os fabricantes de automóvel na construção do pavilhão (...), uma vez que esse pavilhão devia ser dedicado à habitação e ao urbanismo.” [1925 (2000: 261)]

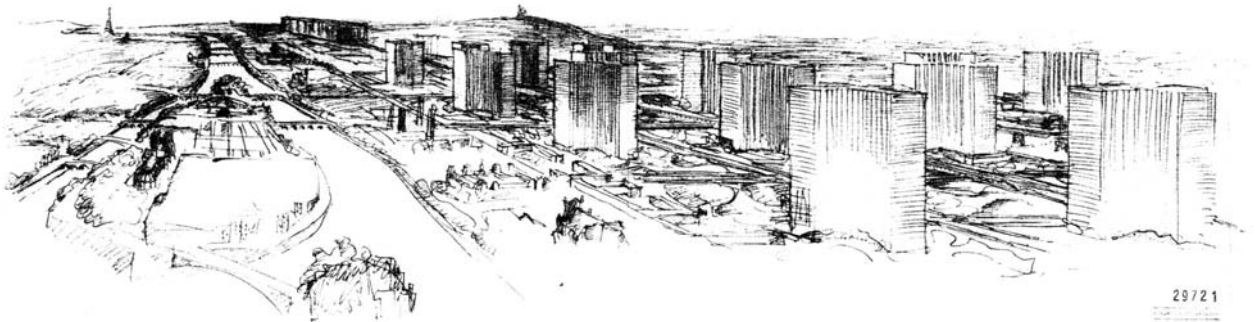
Assim, depois de oferecer suas idéias às companhias Peugeot e Citroën, foi a Aeroplanes G. Voisin, fabricante também de automóveis, que acabou financiando o projeto de Le Corbusier para Paris, que acabou conhecido pelo seu nome e que foi exibido em 1925 e divulgado no livro *Urbanismo*.

Em linhas gerais, este plano previa para Paris a criação de dois novos núcleos urbanos, uma “cité” de negócios e uma “cité” residencial. O “lugar eterno do coração da cidade”, seria respeitado, prevendo-se uma malha de comunicação composta de artérias de grande circulação, nos sentidos norte-sul e leste-oeste, com até 120 metros de largura para os automóveis, mas prevendo também lugar para o metrô e o trem.

O próprio urbanista resumiria:

O Plano Voisin não tem a pretensão de proporcionar a solução exata para o caso do centro de Paris. Mas pode servir para elevar a discussão a um nível em conformidade com a época e para colocar o problema numa escala sadia. Opõe seus princípios ao imbróglio das pequenas reformas com que iludimos nossos espíritos no dia-a-dia. [LE CORBUSIER, 1925 (2000: 271)]

¹⁸ Estes fantasmas ainda pairavam em 1929 em seus projetos, como, por exemplo, nos planos que Le Corbusier propõe para São Paulo e para o Rio de Janeiro, onde as auto-estradas elevadas igualmente se cruzam no coração da cidade.



29721

PLANO VOISIN . Fondation Le Corbusier, Paris.



PLANO VOISIN . Fondation Le Corbusier, Paris.

3.3.2 As auto-estradas: nascimento de um conceito

Nestes anos, o processo de difusão dos automóveis e sua progressiva introdução em propostas para a cidade receberiam ainda maior impulso na União Soviética. Segundo Cohen, entre os europeus, os desurbanistas soviéticos compreenderam como poucos a influência que o modelo ordenador do sistema inventado por Henry Ford teria sobre uma nova forma de organização do território, fazendo uso extensivo do automóvel. Para eles, o automóvel seria o companheiro indispensável para a atividade industrial, pensada para ser disseminada por todo o país. Inspirando-se em Soria y Mata, algumas propostas discutidas na URSS, se resumiam a uma extensa fita serpenteante, onde os equipamentos urbanos, como residências, fábricas, escolas e hospitais, iam sendo anexados à uma estrada, que fazia a ligação entre as cidades existentes, relegando o resto, como um todo único, ao campo e às atividades agrícolas (COHEN, 1993).

Superando a estrutura urbana tal qual ela havia sido historicamente definida, os desurbanistas estariam, assim, contribuindo para introduzir, a partir da compreensão do papel dos automóveis, uma nova representação e forma não mais de cidade propriamente dita, mas de um outro “modelo” de assentamento humano cuja “expansão” e crescimento seria uma extensão contínua e linear no território. (DALCO, 1973).

As primeiras discussões, de fato, que passam a associar o automóvel a um sistema viário interurbano nos EUA ocorreram em Detroit, quando, também na década de 1920, urbanistas reunidos propuseram uma série de estradas de acesso “semilimitado”, isto é, reservadas apenas aos veículos automotores, batizadas de *superauto-estradas*. Um artigo publicado no ano de 1924 propunha o termo ‘*freeway*’ para designar as auto-estradas de acesso restrito aos automóveis e livres assim de obstáculos trazidos com o compartilhamento das vias entre diferentes meios de

locomoção e transporte (MACSHANE, 1984).

Entretanto, MacShane aponta que naquele momento, embora, como veremos a seguir, a criação de ligações interurbanas por vias rápidas, agradáveis e seguras continuasse a ser incentivada ou proposta em diferentes formas, muito mais do que construir auto-estradas, os urbanistas passaram a buscar regular a circulação, o tráfego e a velocidade nas cidades.

O relatório das conclusões da *International Conference of City Planning*, realizada em 1925, em Nova York, também confirma as preocupações da época, com os automóveis, a velocidade e agora, com os ritmos e modos da circulação. Para os participantes da conferência, uma das maiores questões da vida urbana moderna, era associar tais preocupações, naquele momento, com o planejamento urbano regional e o zoneamento (*Vie Urbaine*, 1926).

Segundo o relatório, o crescente número de mortes causadas no trânsito por automóveis (algo em torno de 17.000, em 1924) poderia ser minimizado com um planejamento regional racional. As propostas para este planejamento incluíam itens como: a regulamentação sistemática da circulação de veículos e pedestres; o melhoramento das ruas existentes pela supressão de obstáculos; a colocação de pavimentação lisa; o alargamento das vias – de acordo com os tipos de veículos, e através de traçados mais retilíneos possíveis; a criação de vias periféricas, para evitar o trânsito e o congestionamento dentro das cidades; o estabelecimento de passagens a níveis diferentes nos cruzamentos (o que chamamos hoje viadutos); a construção de vias sobrelevadas para o tráfego expresso, de forma a não interceptar o ar e a luz, e nem a atrapalhar a circulação ao nível do solo; a substituição dos bondes pelos ônibus; e, finalmente, o aumento da proporção de espaço reservado às ruas nos planos de novos bairros (LA VIE URBAINE, 1926: 801-805).

Diversos participantes desta conferência afirmavam que os problemas apontados de circulação e de transporte eram, principalmente, de ordem administrativa e confirmavam as solicitações pelo alargamento das vias e a diminuição dos cruzamentos. Alguns propunham a

seguinte classificação das estradas: as de ligação entre as grandes cidades; as de passagem; as periféricas; as de ligação entre as partes mais importantes dentro do perímetro urbano das cidades; as que separassem as áreas industriais das áreas residenciais e as grandes alamedas. Para cada tipo de estrada, eram determinados: largura de via, largura de calçada, tipo de veículo a que se destinariam prioritariamente e o melhor traçado.

No relatório, encontramos também, indiretamente, menções às estradas e auto-estradas, já que os planos urbanos deveriam considerar a região e não mais cada unidade urbana isoladamente. Neste sentido, a contribuição de Raymond Unwin, um dos participantes desta conferência, foi com o tema da “descentralização e da extensão controlada das cidades”, que poderia ser feita através da criação de novas unidades urbanas periféricas (centros secundários).

Nos debates, percebe-se, claramente, a idéia das “unidades satélites” howardianas, mas agora interligadas por rodovias. Diversos outros trabalhos pareciam confirmar a necessidade de estudos sobre a “descentralização” e o “planejamento regional”, que podia variar de acordo com os fatores de desenvolvimento local, como as indústrias. Concluía-se que o esforço de descentralização, que intensificava a importância das periferias das cidades já consolidadas, não poderia se desvincular de uma sistemática organização dos transportes e das vias de comunicação.

Em texto de 1928, Berlage também chama a atenção, como tantos outros urbanistas citados até aqui, para a regularização da circulação, com o intuito de permitir uma vida urbana saudável e agradável. Ocupando neste momento o posto de vice-presidente da *Fédération Internationale de l'Habitation e de l'Aménagement des Villes*, ele entendia que a extensão dos limites urbanos, isto é, a formação de áreas suburbanas, bairros ou “cidades” satélites planejadas, permitiria uma fuga das grandes cidades e o encontro com este tipo de vida. Mais que isso: a importância da circulação seria tal que a extensão urbana prepararia a cidade para o futuro, isso,

por quê, a seu ver, já era “(...) evidente que as exigências crescerão gradualmente à medida que a cidade passa do âmbito de cidade de província para o de cidade mundial” (BERLAGE, 1928: 1.194, tradução nossa).¹⁹

Berlage entendia igualmente que o centro da cidade continuaria a concentrar o maior tráfego, mas com a criação de outros centros, da mesma forma como Unwin propunha, as cidades alcançariam uma outra escala. A circulação rápida permitiria a fácil comunicação entre os novos centros, tornando as relações sociais possíveis. Escrevendo um ano após a publicação de Michel Dikansky, *La Ville Moderne. La Circulation. L’Habitation. Le Travail*, que retomaremos mais adiante, Berlage igualmente se questionava sobre como prever a intensidade da circulação, apostando, como Unwin, Le Corbusier, e os mais importantes urbanistas daqueles anos, que os planos urbanos, tanto quanto o zoneamento, poderiam auxiliar a respondê-lo.

Outro importante urbanista das décadas de 1920-1930, Robert Nouaille, privilegiava também a escala interurbana. Em texto de 1934, para a Revista *Urbanisme*, ele analisava a relação entre o urbanismo e a estrada de rodagem, afirmando que ela pressupunha, entretanto, um paradoxo, pois se a primeira palavra, “urbanismo”, evocava o habitat urbano e a arte de construir as cidades, a segunda, “estrada de rodagem”, evocava o campo. Segundo Nouaille, o catalisador que provocaria a junção destes dois elementos, aparentemente tão paradoxais, seria o automóvel: “Como duas substâncias químicas indiferentes entre si, que entram em reação pela simples presença de um catalisador, a rodovia e a cidade passam a reagir pela chegada de um elemento novo: o automóvel.” (1934: 49, tradução nossa)²⁰

A preocupação do autor reflete as mudanças que estavam em pleno processo sobre o novo

¹⁹ “(...) quelle sera l’importance de l’extension, puisqu’il est évident que les exigences croîtront graduellement à mesure que la cité passe du rang de ville de province à celui de ville mondiale.”

²⁰ “Comme deux complexes chimiques longtemps indifférents entrent en action par la seule présence d’un catalyseur, la route et la ville se sont mis à réagir par le truchement d’un élément nouveau: l’automobile”.

papel das estradas e vias, com o advento do automóvel. O uso deste meio de transporte, agora, deixava para trás o tempo em que estava relacionado ao turismo rural e às grandes viagens de exploração do interior, como vimos. O caráter urbanizador das novas vias se revelaria no fato de que seriam elas as responsáveis por levar ao campo a infra-estrutura (como *tentáculos*) que antes era restrita aos limites urbanos, como esgotos, água encanada, iluminação pública etc.

Na contraparte deste processo, as ruas urbanas sofreriam mudanças, deixando de ser tortuosas, com muito aclive ou declive, e receberiam arborização, para que pudessem vir do campo e penetrar nas cidades “numa identidade completa, de caráter e de destinação” (Ibidem: 50). Para Nouaille no meio urbano a “estrada” mudaria seu nome e se tornaria “rua”, mas estaríamos diante de uma mesma alquimia provocada pelo automóvel.

Para ele a “auto-estrada” seria a forma perfeita da estrada, pois não representava mais a idéia das ruas de uma cidade antiga: insegura e lenta. Pelo contrário, a “auto-estrada” introduziria certos elementos que modificariam os aspectos tradicionais das cidades, se tornando a via da cidade futura. E resumia: “Não se pode conceber a cidade moderna sem uma rede de grandes artérias de circulação rápida, verdadeiras “auto-estradas”, tanto pelas particularidades de seu traçado quanto pelos elementos de sua construção” (Idem: 51, tradução nossa).²¹

Entre esses elementos, o autor cita o uso do zoneamento, pois, de acordo com o setor de atividades observado, estas poderiam acarretar grandes deslocamentos e circulação entre os bairros. Buscando provar que o urbanismo, com seus instrumentos reguladores, nada mais seria que a expressão organizada de concepções profundamente humanas, Nouaille conclui seu artigo dizendo que a “auto-estrada” seria o instrumento para tirar a cidade moderna de sua carapaça de cidade medieval e esta seria sua “verdadeira fórmula de progresso” (Ibidem: 51).

²¹ “On ne peut concevoir la ville moderne sans un réseau de grandes artères de circulation rapide, véritables autoroutes, tant par les particularités de leur tracé que les éléments de leur construction.”

Ora, o texto de Nouaille chama a atenção para ainda outras questões lingüísticas e de vocabulário e para uma análise necessária dos mesmos, sem o que não podemos compreender corretamente o próprio processo de abertura da Avenida Brasil, como desejamos.

De fato, como já mencionamos, se o conceito de “auto-estradas” toma forma no início do século XX, nos Estados Unidos, este tipo de via se difundiria pela Europa nos anos de 1920 e seria a Itália, com sua rede de vias interurbanas construídas desde o Império Romano, a contribuir para afirmar a diferença entre as antigas “estradas”, de uma maneira geral, e as “auto-estradas” propriamente ditas. Isto é: as vias rápidas concebidas especialmente para o uso do automóvel. De fato, M. Dikansky, em seu estudo sobre a “cidade moderna” (1927), aponta as *autostrade* italianas, como precursoras na Europa dos tipos de vias construídas especialmente para os automóveis ²². Dikansky relata: “Sobre a iniciativa do engenheiro Puricelli, foram construídas estas estradas, onde o acesso é vetado a qualquer outro veículo que não o automóvel” (1927: 88).

As “autostrade” italianas dariam origem à palavra auto-estrada, em português e que entre nós começa a circular por volta de 1927, como nos revela o artigo “A Autoestrada”, publicado pela revista A Bandeira em julho daquele ano. O articulista, mostrando-se absolutamente em sintonia com seus contemporâneos europeus e norte-americanos escrevia: “Dentro em breve [a auto-estrada] corresponderá a uma causa nova: à estrada nova, à estrada convenientemente adaptada ao automóvel, ampla, retilínea, desimpedida da pequena circulação” (A Bandeira, 1927: 41).

Suas características incluiriam, ainda, pisos desenvolvidos especialmente para pneus, sem atravessar locais populosos – elas passariam por fora das cidades (DIKANSKY, op. Cit.), como

²² É preciso lembrar aqui a importância que a fábrica de automóveis FIAT vinha adquirindo desde o início do século XX, ao lado das precursoras alemãs e francesas.

os anéis viários da *Ringstrasse* ou de Hénard, mas agora pensadas como anéis rodoviários em uma escala ainda mais ambiciosa.

O *Dictionnaire de l'Urbanisme e de l'Aménagement* (Op. Cit.), confirma a definição de auto-estrada (*autoroute*) como um tipo de estrada (*route*) composta de vias separadas, de acesso limitado e sem cruzamento com as demais vias de circulação ordinária, destinada à circulação rápida e segura de automóveis (carros de passeio, caminhões, motocicletas e demais veículos sobre rodas) (MERLIN, 1988).

Após os debates sobre as *freeways*, as vias de acesso restrito a veículos sobre rodas ganham nos Estados Unidos o nome de *express-ways*. As primeiras vias construídas sob o novo conceito possuíam larguras entre oitenta e cem metros, apresentando as mesmas características: cruzamentos a níveis diferentes e saídas do tipo *trevo de quatro folhas* e, ainda, “acesso limitado e rampas de saída” (MACSHANE, 1984: 24), fruto da busca pela melhoria, ou fuga do tráfego interno das cidades norte-americanas.

A primeira menção às auto-estradas nos congressos internacionais de estrada teria se dado, não por acaso, na sexta edição, realizada em outubro de 1930, em Washington. Elas receberiam a classificação de estradas especiais, juntamente com as estradas consideradas estratégicas militarmente.

Artigo de Lewis Mumford e Brenton MacKeyes, publicado na *Harper's Monthly*, em agosto de 1931, intitulado “As auto-estradas que evitam as cidades, as vias reservadas aos automóveis – Uma nova etapa na era do automóvel”, confirmou a popularização dessas vias em todo o mundo, bem como os trabalhos investigativos dos urbanistas dos anos anteriores. Sua afirmação se baseava justamente na construção, durante os anos 1920, das grandes estradas federais ou nacionais.

Durante os anos seguintes, os governos municipais e estaduais norte-americanos vão

investir grandes somas de recursos para a construção destas vias. Os recursos vinham de fundos especiais, como os *New Deal Great Works and Projects*. Diversas estradas interurbanas foram abertas por estes serviços, sobretudo as que serviam às periferias (MACSHANE, 1984).

No meio urbano, propriamente dito, a crescente presença do automóvel logo iria transformar as cidades norte-americanas. Principalmente ao se abolir a tradicional característica recreativa das avenidas dos finais do século XIX, integrando, para tanto, nas novas propostas um novo fator, a velocidade, que como vimos, já era caro a diversos urbanistas dos anos 1920. O abandono da antiga concepção das avenidas se deveu essencialmente às diferentes propostas que o urbanista Daniel Burnham desenvolveu para Chicago e Nova York, e a movimentos de opinião pública, como o New York City Mouvement, que conheceram ampla divulgação nos Estados Unidos durante o primeiro quarto de século. (MACSHANE, 1984)

Em 1960, uma viagem de carro já podia ser feita nos Estados Unidos por uma extensa rede de auto-estradas, que cruzava todo o país. Como teria se dado o processo de difusão do automobilismo e do rodoviarismo, capaz de fazer com que a situação norte-americana em quatro ou cinco décadas se alterasse tão rapidamente?

Como a questão do automóvel na cidade deu os seus primeiros passos no caso brasileiro? De que modo, também entre nós, se formou um vasto sistema de rodovias a ponto de ao final dos anos 1960 todas as capitais brasileiras – com exceção de Manaus e Belém – estarem interligadas por estradas federais? Como o automóvel e as novas vias de circulação mudariam o “coração” das cidades brasileiras, em especial o Rio de Janeiro?

CAPITULO 4.

A NOVA CIRCULAÇÃO VIARIA E SEUS ATORES NO BRASIL

4.1 OS PRIMEIROS SINTOMAS DE MUDANÇA

Alguns estudiosos nos ajudam a remontar o processo de introdução do automóvel na cidade e a tecer seus elos com a criação da indústria automobilística na Europa e nos Estados Unidos ou ainda a colocar em paralelo os debates internacionais e brasileiros. Nestor Goulart (REIS FILHO, s.d.), por exemplo, sustenta que o primeiro automóvel teria chegado ao Brasil em 1891, importado por Santos Dumont. Gonçalves (s.d) fala de 1893. Já Telles (1984) cita o ano de 1895, considerando o veículo trazido pelo jornalista José do Patrocínio. É certo que estes veículos ainda seriam movidos a vapor e produzidos na Europa. O primeiro com motor à explosão, da marca Decauville, teria chegado ao Rio de Janeiro em 1900, segundo ainda Telles.

O desejo de modernização e cosmopolitismo do Rio de Janeiro na virada do século XX e a pressão dos atores envolvidos nas primeiras iniciativas de alargamento e hierarquização das vias da Capital Federal durante o período 1903-1906, como vimos, colocaram outros temas ligados ao sistema viário em pauta naquela época.

Com as obras do período Pereira Passos, como vimos, as “avenidas”, entendidas como vias hierárquica e funcionalmente superiores às “ruas”, se multiplicaram, ora unindo os pontos nobres da cidade, ora se tornando os novos vetores de expansão das áreas urbanizadas, sobretudo em direção ao sul. Entretanto, como mostram as fontes iconográficas das grandes avenidas abertas no período, dada a sua própria magnitude, os automóveis eram ainda escassos.

Alguns sinais da presença do automóvel nas cidades brasileiras começaram a ser sentidos no ano de 1903, como, por exemplo, no asfaltamento das ruas do Distrito Federal (TELLES, 1984). Ao mesmo tempo em que eram criadas as primeiras leis de trânsito norte-americanas, ainda em 1903, tem-se início o licenciamento de automóveis pela prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, que possuía seis automóveis circulando por suas ruas. Três anos mais tarde, esse número já era quase seis vezes maior e o Rio de Janeiro já contava com 35 desses veículos.

Em São Paulo, a velocidade para o tráfego destes veículos começou a ser igualmente regulamentada e, a partir de 1904, se tornou obrigatória a licença de habilitação para os motoristas (REIS FILHO, s.d.). As obras viárias do período foram importantes para motivar a criação, em 1905, ainda no governo Rodrigues Alves, da primeira lei federal – a lei nº 1453 –, de subvenção aos estados brasileiros para a construção de estradas de rodagem.

A criação do Automóvel Club do Brasil confirma a dupla finalidade do automóvel nestes primeiros anos: um meio de transporte urbano e, sobretudo, um lazer de elite. Os estatutos do Automóvel Club exibiam dentre seus objetivos “promover o desenvolvimento do automobilismo no Brasil e obter o concurso das autoridades públicas para a construção, restauração e reparação

de estradas para os automóveis” (TELLES, 1984: 558). O automobilismo no Brasil, nestes primeiros anos, ainda era visto como um divertimento caro, de milionários e excêntricos, como vimos ser também nos Estados Unidos, e restrito a viagens exploradoras pelo interior do continente, a exemplo das viagens empreendidas pelos construtores franceses, como a de Citroën pela África.

Ora, a lei federal de 1905, sublinhando o caráter útil das estradas, associando-as à criação do Automóvel Club, que em seus próprios estatutos também difundiam a construção de novas vias, movida pelo esporte e lazer, começam a delinear um claro movimento que coloca o tema do sistema viário, urbano ou intra-urbano, em primeiro plano.

Na escala urbana, ainda nos primeiros anos do século XX, uma série de medidas de segurança, como exames para a obtenção de licença de direção, leis sobre limitações e punições sobre o excesso de velocidade, ou na obrigação da presença de guardas de trânsito em alguns cruzamentos foram rapidamente adotados.

Assim, em 1909, a pasta da Indústria se separa da de Viação e Obras Públicas e embora os transportes brasileiros a essa época estivessem concentrados nas linhas férreas e na navegação marítima e fluvial, o fato passou a evidenciar a importância que as vias de comunicação haviam adquirido no país não só em meio século, como, sobretudo, a partir do período 1902-1906, no governo Rodrigues Alves.

Nesse contexto cria-se, também em 1909, a Inspetoria de Obras Contra as Secas, que, pelo Decreto n. 7.619, viria a absorver a estrutura da antiga Superintendência de Estradas e Obras contra os efeitos da Seca. Até aquela década, a abertura e construção de estradas carroçáveis (de terra), estavam associadas à atuação dos serviços dessa inspetoria, para resolver os problemas das secas, enfrentados pelos estados da região Nordeste, e desse modo, auxiliar a pasta da Agricultura. Nestes primeiros anos do século XX as estradas abertas no nordeste, objetivavam

ainda que de um modo não muito explícito, a combater os focos “potenciais” de revoltas (como aconteceu com Canudos) ou a “supressão do cangaço” (GODOY, 1933: 57). O governo federal, por meio da ação da Superintendência de Estradas e Obras contra o Efeito das Secas e da Comissão de Açudes e Irrigação, buscava, ainda, resolver, com a abertura de estradas, os problemas de isolamento, privações e subdesenvolvimento em que viviam os habitantes destas regiões, além de possibilitar o acesso de maquinários e técnicos às áreas que receberiam as obras de construção de açudes e barragens e perfuração de poços.

A lei de 1905 seria aperfeiçoada em 1910, orientando a política rodoviária federal (TELLES, 1984) e daria um primeiro impulso ao desenvolvimento do automobilismo. De fato, o número de veículos, que chegava a seiscentos em 1908, já passaria, em 1913, para 9.915 veículos (O GLOBO, 29/07/1925).

Tendo as avenidas Beira-Mar e Atlântica delineado as estruturas viárias (e pouco a pouco de lazer) para a zona sul, a partir de 1910, começaram também a se formar opiniões de outros técnicos, entre eles o arquiteto Adolfo Morales de los Rios, preocupados principalmente em melhorar a ligação do Centro e os distritos suburbanos situados na Baixada Fluminense. Para Morales de Los Rios, a Avenida Rodrigues Alves – “mundana” e “econômica” na definição de Hénard – se mostraria deficiente em pouco tempo (RIOS FILHO, 1959) e em sua proposta, consta uma ligação da Avenida do Cais do Porto com os subúrbios, sob a forma de uma grande avenida – um grande eixo econômico, se quisermos – de 64 metros de largura (o dobro da Beira-Mar), cuja intenção era beneficiar não apenas as estações servidas pelas estradas de ferro Central e Leopoldina, como também os seguintes bairros: Catumbi, São Cristóvão, Caju, Benfica, Mangueiros, Méier, Penha, Inhaúma e Irajá. Entretanto, a abertura desta avenida foi rejeitada, devido, entre outras razões, ao seu alto custo para a época. (RIOS FILHO, 1959)

Nas cidades e, sobretudo, no Distrito Federal, a difusão dos automóveis se tornava cada

vez mais evidente. Depois das avenidas Beira-Mar e Atlântica, uma das vias abertas com a finalidade de integrar novas regiões ao perímetro urbanizado do Rio de Janeiro foi, sem dúvida, a Avenida Niemeyer. O engenheiro José de Oliveira Reis (1977) se refere a ela como uma estrada, que teria sido primeiramente aberta em 1916 pela família Niemeyer (Conrado Jacob de Niemeyer e Álvaro Conrado de Niemeyer à frente), sendo posteriormente integrada ao sistema público e inaugurada durante o curto período de Paulo de Frontin na prefeitura do Distrito Federal, em 1919.

A Avenida Niemeyer seria uma das primeiras estradas urbanas abertas sem nenhuma referência aos tradicionais caminhos oferecidos e explorados pelas estradas de ferro, contribuindo para introduzir uma nova noção de mobilidade em relação ao traçado das estradas.

Além disso, sua abertura entre o mar e a montanha, por exemplo, introduziu novas representações de cidade, qual seja a de se explorar o litoral como paisagem urbana e a de associar o automóvel ao turismo. Como ressaltava a Revista BRAZIL-FERRO-CARRIL, tratava-se de *uma obra de embelezamento e de real utilidade* (1916: 874).¹

Desde a sua inauguração, a Avenida Niemeyer permitia o *giro completo* da Tijuca à Avenida Beira-Mar, passando pela Gávea, pelo Leblon e por Ipanema, chamando a atenção para um segundo anel viário agora assegurado por estradas de rodagem em volta da cidade e suas áreas urbanizadas.

Como nos apontou Clay MacShane, o elo de parentesco entre as antigas “avenidas” e as primeiras “auto-estradas”, tem de ser buscado nas tentativas de melhorar a circulação nas cidades, mas, também, na própria problemática de estruturação da expansão urbana. Aquelas tentativas estão expressas na crescente popularização do automóvel nas primeiras décadas do século XX como meio de locomoção para os habitantes dos arredores das grandes cidades e nos planos de

remodelação e expansão que se multiplicariam em razão do aumento demográfico. Na verdade, é aqui que se instala não só a problemática da formação dos subúrbios, como também, agora, de seu adensamento. Mas, no caso do Rio de Janeiro é também visível a radicalização do processo de divisão social das zonas norte e sul da cidade. As fotos da inauguração da Av. Niemeyer não nos permitem esquecer da presença do automóvel, das “auto-estradas” e do papel que desempenharam nesse processo.



Inauguração da Avenida Niemeyer. REIS, 1977: 73.

A tendência de afirmação do automóvel na cidade, esboçadas nas primeiras décadas do século XX, seria, contudo, refreada durante a primeira guerra e ganharia novo impulso só com o fim do conflito. No Brasil, em 1919, a Ford já inaugurava sua primeira unidade de montagem de veículos importados. Entretanto, a questão do automóvel também se afirmava entre nós, como vimos, e nos casos europeus e norte-americanos somente entre os anos 1920-1925, envolvendo

¹ Revista *Brazil Ferro-Carril*, de 20 de novembro de 1916. Ano VII, n. 129: 874.

debates sobre o mundo econômico e rural tanto quanto sobre as relações urbanas e mundanas.

4.2 A FORMAÇÃO DO PENSAMENTO RODOVIARISTA: a atuação dos engenheiros e suas entidades

4.2.1 Os congressos nacionais de estrada de rodagem

Estudos e pesquisas realizados nos primeiros anos do século XX por parte dos engenheiros da *École des Ponts et Chaussées*, e que contavam com ativa participação dos membros dos automóveis clubes, foram grandes incentivos para a realização dos congressos de estrada ². Sabe-se que os engenheiros da *École des ponts* vinham atuando na segunda metade do século XIX, sobretudo no campo das estradas de ferro. Entretanto, a partir de 1896, a *École* começaria a mudar esta tendência voltando a investir nas estradas carroçáveis, iniciando a unificação do sistema viário das Estradas Nacionais Francesas. Rapidamente esta política levaria a que sua admirável rede de estradas nacionais fosse considerada “única no mundo” (apud BRUNOT, COQUAND, 1982: 413).

Dada a cooperação técnica e artística desenvolvida com a França de longa data, o Brasil contaria com uma forte ligação com os engenheiros da *École* nos primeiros anos do século XX, quando se iniciaram os congressos internacionais de estrada, em 1908. (BRUNOT, COQUAND, 1982; PEREIRA, 1988) Esses laços seriam ainda mais fortes por ocasião da criação dos congressos de estrada brasileiros, a partir de 1916.

Estes congressos também começaram tendo à frente engenheiros e amantes do automobilismo, que, por sua vez, representavam diversas categorias profissionais. Em um

² Como se sabe, a *École* fora criada em 1737, na França, como um misto de escola de engenharia e um escritório de obras, para cuidar essencialmente das estradas carroçáveis do império francês.

período de guerra, o 1º Congresso Nacional de Estrada de Rodagem foi importante fórum brasileiro de discussão, realizado no Rio de Janeiro sob o patrocínio do Automóvel Club do Brasil, com o apoio do Ministério da Viação e com a presença das representações de diversos ministros de estado, governadores e entidades civis.

Segundo o número especial da revista *Brazil-Ferro-Carril* sobre este congresso (GRAÇA, 1916), a realização de um evento sobre este tema era desejável desde 1905. As obras de melhoramentos empreendidas durante o governo de Rodrigues Alves haviam revelado a importância que a modernização das redes de comunicação poderiam proporcionar à economia brasileira, figurando, entre elas, os novos sistemas de viação e transporte. O autor de um artigo na *Brazil-Ferro-Carril*, João Cordeiro da Graça, um dos fundadores do Automóvel Club do Brasil, citava o exemplo dos Estados Unidos e da *Good Road Conventions* (Associação Nacional das Boas Estradas), que com as mesmas preocupações e com um contexto semelhante ao brasileiro, de comunidades espalhadas por tão vasto território, vinham obtendo grande sucesso.

O artigo discorria longamente sobre a política de estradas de rodagem nos Estados Unidos e na Europa, com o objetivo final de incentivar a adesão dos governos brasileiros à causa rodoviarista, ao mesmo tempo em que procurava fazer entender que as ferrovias, ao surgirem, teriam interrompido o desenvolvimento *natural* das estradas de rodagem e que era a hora de se recuperá-lo, em benefício do desenvolvimento econômico nacional, inclusive.

No discurso de abertura, o ministro Tavares Lira também chamava a atenção para o fato de que as ferrovias eram insuficientes para resolver os problemas de viação de um país tão grande como o Brasil, buscando nas estradas de rodagem “os instrumentos por excelência do nosso engrandecimento” (apud LEITE, 1957: 28). Segundo o ministro, o baixo custo de construção e conservação, a facilidade do tráfego e a diminuição da importação de material para a construção de ferrovias aconselhavam a preferência, daquele momento em diante, pelas estradas de rodagem

(apud LEITE, 1957).

O 1º Congresso Nacional de Estradas de Rodagem se dividiu em cinco seções, com as respectivas comissões: técnica, legislativa, militar, financeira e executiva. A técnica, que contava com Aarão Reis como membro, ficaria responsável por estudar um “Plano Geral da Viação de estradas de rodagem do Brasil”, integrando um plano pré-aprovado na escala federal, pela Inspetoria de Obras Contra as Secas, com demais planos estaduais, bem como propor soluções para projetos de construção e conservação das estradas de rodagem. A comissão legislativa ficou de dar as diretrizes para a criação de organismos rodoviários federais, estaduais e municipais, inclusive de uma Comissão Nacional Permanente, para viabilizar a realização dos próximos congressos, enquanto que a comissão militar ficou incumbida de avaliar e eleger as estradas de rodagem estratégicas³.

Para este evento, o Automóvel Club do Brasil chegou a elaborar um manifesto dirigido à nação onde concluía: “sem as estradas de rodagem os automóveis se reduzem a objetos improdutivos e santuários, e as estradas de ferro em artérias sem veias e rio sem afluentes” (TELLES, 1984: 593).⁴ Percebe-se neste discurso tanto o papel ainda complementar que as rodovias desempenhavam na economia brasileira, quanto uma nova estratégia para subverter esta situação, sobretudo por parte do grupo de atores sociais reunidos no Automóvel Club e em certos cargos políticos no novo ministério. A intenção dos defensores das estradas de rodagem era, até então, auxiliar o transporte ferroviário. O então Presidente do Clube de Engenharia, João Cordeiro, diria a Paulo de Frontin, no manifesto do Automóvel Club do Brasil:

O caminho de ferro e o telégrafo são os grandes civilizadores do mundo; porém,

³ A financeira seria responsável por padronizar custos para a construção das estradas, enquanto a executiva ficaria incumbida de criar códigos de sinais de tráfego.

⁴ Percebe-se neste discurso o forte simbolismo da comparação das estradas com o sistema venoso do corpo humano: as estradas de ferro seriam as artérias e as de rodagem, as veias.

eles têm a sua utilidade limitada. (...) As estradas de rodagem são, pois, os elos que as ligam, fazendo cessar a solução de continuidade e, sem elas, o progresso de uma civilização, mesmo longínqua, será forçosamente muitíssimo mais retardado. (BRAZIL FERRO-CARRIL, 1916: 13)

Num primeiro momento, a peculiaridade do papel reservado às rodovias estava em “estabelecer comunicações rápidas e baratas entre centros populosos e mercados consumidores”, como pode ser percebida nos pronunciamentos de abertura tanto do ministro quanto de Cordeiro da Graça, neste primeiro congresso (TELLES, 1984: 593).

No congresso, aparece ainda em destaque o trabalho de Armando de Godoy, propondo uma tributação especial destinada exclusivamente à construção e conservação de estradas de rodagem (TELLES, 1984). Godoy seria insistente neste ponto em diversas oportunidades, deixando claro que somente uma tributação que incidisse sobre o veículo automotor, as peças e os acessórios poderia construir e conservar as estradas brasileiras.⁵

Lentamente, o discurso dominante nos meios técnicos e dos demais defensores do automóvel passa a olhá-lo como um meio de transporte independente e importante para o alcance de todo o território nacional, sublinhando assim a sua vinculação com a abertura das rodovias para muitos um instrumento de desenvolvimento nacional.

Os congressos de estrada, ao lado da ação ampla do Automóvel Club, contribuiriam para consolidar o pensamento rodoviarista agora no âmbito dos engenheiros e do pessoal técnico. A preocupação primeira destes congressos seria “promover a construção, o melhoramento e a conservação das estradas de rodagem em todos os estados do Brasil” (TELLES, 1984: 593) e

⁵ Como ele mesmo reconheceu durante a palestra realizada no Clube Rotaryano de Juiz de Fora, publicada como artigo na *Revista da Diretoria de Engenharia*, em setembro de 1935. Em 1930, 14 anos depois do I Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, ele voltaria a falar sobre isso em outra palestra, realizada no Automóvel Club do Brasil, no Rio de Janeiro, e de novo em 1934, dessa vez por ocasião do V Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, com a conferência *O verdadeiro destino do imposto aduaneiro sobre a gasolina e sobre os elementos consumidos pelo automóvel* (REVISTA DA DIRETORIA DE ENGENHARIA, 1934). Seu empenho foi reconhecido vinte anos mais tarde, o que permitiu a criação do DNER, em 1937, tornando-se Godoy parte da comissão executiva.

recuperar, assim, o seu papel no desenvolvimento econômico do país, o que vinha sendo salientado, mas sem suscitar iniciativas de fôlego. Um dos principais pontos do congresso de 1916 foi justamente a solicitação da tão desejada abertura da estrada de ligação da capital com a cidade serrana de Petrópolis, tema que voltaria a ser debatido a partir da visão cada vez mais ampla do território e do “problema” a ser resolvido, nos três outros Congressos Nacionais de Estrada de Rodagem da década de 1920: em 1922, 1924 e 1926.

O 2º Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, realizado em 1922 no salão nobre do Clube de Engenharia, reiterou a necessidade do estabelecimento de um plano geral de estradas de rodagem, a cargo do governo federal, o que mostra que pouco se avançava entre 1916 e 1922 em relação ao Plano Geral de Viação. Esta seria a temática de quase todos os congressos dali para frente, visando a conexão entre os diversos planos estaduais.

Neste sentido, ainda em 1922, foi publicado e dada ampla divulgação pelo Ministério de Viação e Obras Públicas, o Decreto n. 4.450, que passaria a regular a concessão de subvenções ao Distrito Federal e aos estados para a construção e conservação de estradas de rodagem, visando, assim, atender às recomendações do congresso daquele ano. Tais estradas, construídas por iniciativas privadas ou pelos estados, deveriam ser de uso público e procurava-se através das subvenções, a multiplicação destas novas vias. O órgão fiscalizador seria a Inspeção Geral de Fiscalização das Estradas de Ferro, evidenciando, ainda neste momento, a dependência de tais vias às tradicionais vias do transporte ferroviário.

Estas discussões que pouco a pouco colocam novos atores em cena, na defesa e aumento do uso de automóveis merecem ser cotejados com outras iniciativas. De fato, em 1923, mesmo ano da retomada dos congressos internacionais da estrada, se realiza na cidade de Santiago do Chile a V Conferência Internacional Americana, onde, pela primeira vez, as repúblicas americanas reconheceram oficialmente que a construção de estradas de rodagem e o transporte

automotor eram fatores de importância na solução de seus problemas comuns (RODRIGUES, 1955). Pode-se dizer que o 1º Congresso Pan-Americano de Estrada de Rodagem, realizado em 1925, em Buenos Aires, responderia à recomendações diretamente formulados na conferência de Santiago.

Uma das resoluções deste evento havia sido de declarar permanentes os congressos pan-americanos de estrada e recomendar a criação, em cada país membro, de uma Seção Nacional de Estrada de Rodagem, com o objetivo de “apresentar de própria iniciativa todos os projetos ou proposições que (...)” concorressem “(...) para o desenvolvimento e fomento das rodovias americanas” (apud RODRIGUES, 1955: 23).

Na verdade, nos anos 1920, após a escala urbana, regional e nacional, o automóvel estimulava propostas ainda mais ambiciosas. Em 1925, a principal razão da realização de um evento do porte do 1º Congresso Pan-Americano de Estradas de Rodagem era o projeto de construção de uma rodovia pan-americana que permitisse a ligação entre as principais capitais do continente. Neste congresso foi eleita uma comissão técnica internacional para dar início aos estudos da grande via, da qual fazia parte o engenheiro brasileiro Joaquim Timótheo de Oliveira Penteadó.

Entretanto, desde 1924 no 3º Congresso Nacional de Estrada de Rodagem, o engenheiro Joaquim Antunes Catramby, já apresentaria também um plano que na escala nacional sugeria que as rodovias se comportassem como uma infra-estrutura de transporte independente, abstraindo-se de considerações sobre a integração com as ferrovias e os portos. Como se vê, no mapa da página seguinte, o Plano Catramby seria uma primeira resposta a estas preocupações nacionais que, no entanto, se conectariam a partir de agora a propostas internacionais.



Plano Catambry.
BRASIL, 1973:
107.

**PLANO
CATRAMBY
1926**

O engenheiro brasileiro propunha, assim, oito linhas reunidas em duas categorias de rodovias: estradas federais ou troncos de penetração, estradas estaduais ou de união dos estados. As duas estradas-tronco principais não poderiam deixar de ser a ligação entre a capital federal e São Paulo (linha de rodagem sul) e a de ligação com Minas (linha de rodagem norte), iniciando pela Rio-Petrópolis (BRASIL, 1926: 629).

Este plano representa o primeiro do gênero e teve grande circulação nos anos seguintes.

Na verdade, como podemos constatar, no período 1924-1926, as questões viárias sob a ótica dos automóveis, passam rapidamente a ser discutidas no Brasil também em outros fóruns, além dos congressos pan-americanos, como em revistas associativas ou especializadas, como, por exemplo, a *Brazil-Ferro-Carril* e a *Bandeira*, entre outras, ou nos debates que envolveriam os planos de expansão urbana. Entretanto, é notável como o tema ganharia, também, espaços em jornais de grande circulação.

De fato, em 1924, no 3º Congresso Nacional de Estrada de Rodagem, havia surgido a proposta da realização de uma exposição automobilística no Rio de Janeiro. A exposição, organizada pelo engenheiro Adelstano Porto d’Ave, um dos integrantes da diretoria do Automóvel Club do Brasil, acabaria por acontecer entre 1º e 16 de agosto do ano seguinte sendo considerada como mais um dos fatores a impulsionar “(...) o desenvolvimento rápido e o crescente melhoramento de nossas estradas para automóveis” (BRASIL, 1925: 53).

É curioso notar como o jornal *O Globo*, que acabava de ser lançado em 29 de julho daquele ano, daria ampla cobertura ao evento. De fato, tratando-se de um periódico recém-criado é notável observar que desde a primeira página de sua primeira edição, o tema do automobilismo se impunha. As reportagens do jornal sobre a “tão esperada pelo grande público” *Exposição de Automobilismo, Autopropulsão e Estradas de Rodagens*, também chamada *I Exposição Internacional de Automóveis do Rio de Janeiro*, tiveram início no dia 31 de julho⁶.

⁶ A exposição teve uma inauguração mais solene na tarde do dia 1º de agosto, um sábado, depois do almoço oferecido pela Ford Motor Car Company do Brasil à comissão executiva promotora do evento, ao prefeito do Distrito Federal, Alair Prata, ao ministro da Viação, Francisco Sá, ao ministro da Agricultura, Miguel Calmon, e ao presidente do Automóvel Club, Otávio da Rocha Miranda. A exposição ficaria aberta pelos próximos 15 dias, cobrando mil réis pela entrada.



Foto do stand da Voisin veículos (*la voiture des rois*) no Álbum da I Exposição Automobilística. Rio de Janeiro. 1925. Acervo Rodolfo Porto d'Ave.

Nesta primeira reportagem, o jornal registrava o “assombroso aumento dos automóveis”, antevendo o destaque que seria dado no jornal à exposição propriamente dita. A matéria informava que no Brasil o número de automóveis passava de 2.772, em 1922, para 12.995, em 1923. Lembremos que os Estados Unidos já possuíam 77.000 veículos em 1905, número semelhante ao que a França iria possuir em 1913. Entretanto, os números mencionados pelo O Globo contrastavam com outros: nas reportagens escritas sobre a exposição, Henri Ford, que estava pelo país de olho no comércio da borracha, afirmava já haver vendido cinquenta mil veículos de suas montadoras desde 1919, e que esperava vender nos próximos 18 meses mais cinquenta mil. Com certeza é atento a estas perspectivas de expansão do mercado que a General Motors instalava também sua montadora em São Paulo, no mesmo ano da exposição.

Outros industriais marcavam sua presença no evento. De fato, a exposição reunia, além da Ford e da General Motors, representantes de outras indústrias européias e norte-americanas, como a Pirelli e a G. Voisin (a mesma empresa financiadora do Plano Voisin de Paris, projeto de

Le Corbusier). Estas companhias estrangeiras faziam seus produtos importados ficarem conhecidos e consolidavam, assim, um mercado, expondo seus automóveis e acessórios, e também óleos, pneus e gasolina.

A forma como a imprensa se referia ao evento mostra que o foco da exposição não estava apenas nas questões estritamente vinculadas ao automobilismo, como as famosas corridas pelo Circuito da Gávea, muito menos na comercialização de componentes e peças de veículos ou de automóveis eles mesmos.

De fato, na reportagem intitulada “Uma iniciativa brilhante. O que representa a exposição de automóveis”, percebe-se claramente a importância que o desenvolvimento de abertura de estradas voltadas especificamente para os automóveis significava para certos grupos, principalmente para aqueles que desde antes da Guerra vinha defendendo a abertura de uma nova ligação entre Rio e Petrópolis. O articulista ressaltava:

Esse empreendimento, que justifica todos os leitores, oferece, sobretudo em nosso país, tão longe de qualquer produção, a vantagem de animar as iniciativas da criação de estradas e caminhos, e, conseqüentemente, desenvolver o turismo. Do quanto estamos atrasados em matéria de automóveis dignos desse nome é exemplo a própria dificuldade que por vezes embaraça (...) os trabalhos da mais urgente utilidade, como há pouco se verificou a Estrada Rio-Petrópolis, sempre tão retardada, menos por culpa dos particulares que dos poderes federais e locais.

Assim, com nossos aplausos à belíssima iniciativa do Automóvel Club do Brasil [da realização da exposição], vão todos os desejos de que poderes públicos comecem a considerar com maior carinho o alcance econômico do desenvolvimento automobilístico entre nós. (JORNAL O GLOBO, 01 ago. 1925)



Vista de uma corrida disputada na Avenida Beira-Mar, durante a I Exposição Automobilística. Na placa, agradecimentos ao diretor A. Porto d'Ave. Acervo Rodolfo Porto d'Ave.

O sucesso da exposição faria com que as estradas de rodagem recebessem mais atenção das autoridades nos relatórios do Ministério da Viação, ao longo da década. Naquele ano, a menção à exposição destacava a continuidade da ação governamental em facilitar a adesão dos estados na construção de estradas de rodagem, o que mostrou que a iniciativa da entidade promotora do evento, buscando ampliar ainda mais o alcance de sua plataforma em defesa do automóvel, havia alcançado êxito.

Entretanto, no primeiro relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas na presidência de Washington Luís, em 1926, mostra que sob certos aspectos, havia divergências na condução de uma política voltada para o setor. A política de subvenção, por exemplo, seria criticada, justamente por deixar a iniciativa por conta apenas dos estados ou de entidades privadas, sem uma coordenação federal. O novo governo via nisso uma ineficiência dos governos anteriores e, assim, enquanto o número de automóveis no país crescia exponencialmente⁷, o quadro da

⁷ Em 1929, o número de veículos importados atingia a impressionante marca de 53.928, segundo dados de O GLOBO, de 29/07/1925.

situação das estradas nacionais pouco evoluía. É certo também que o tom do relatório que fora elaborado por um governo eleito sob a égide do automobilismo não podia ser diferente.

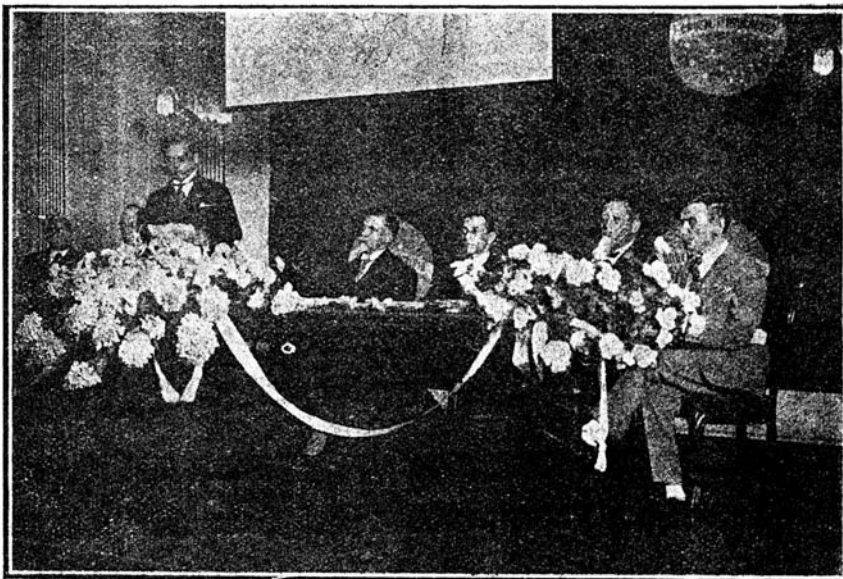
Também não poderia ser diferente, pelas mesmas razões, a crítica velada no relatório, ao próprio fato de os estados possuírem uma política de construção de sistemas rodoviários independente do governo federal, e apoiada, principalmente, na tradição de atuação das entidades ligadas ao automobilismo. Na visão do relator, a ação do governo **federal** estava *entrapada*, principalmente devido à burocracia, ou falta de interesse, que impedia a liberação de recursos para estes fins. O Ministério não hesitava em constatar que: “(...) outro tanto não aconteceu com os estados, que foram logo entregando seus sistemas rodoviários, tirando partido do aperfeiçoamento do automobilismo” (BRASIL, 1926: 3).

Embora, sem desmerecer a iniciativa do Automóvel Club na realização da exposição de 1925, o governo federal buscava, a partir de agora, estabelecer a criação de redes e sistemas viários, reforçando as propostas surgidas nos congressos de estrada, como o Plano Catambry.

Ora, o 4º congresso de estradas de rodagem brasileiro, realizado no mesmo ano de posse do presidente Washington Luís, em 1926, já se beneficiava dessa atitude mais afirmativa do governo federal e convidava o próprio Presidente da República a assumir a presidência de honra do congresso. A principal deliberação deste congresso foi a criação do Fundo Especial para a Construção e Conservação de Estradas de Rodagem, posto em prática logo no ano seguinte, pela Lei Federal n. 5.141, de 5 de janeiro de 1927.

Durante o discurso de abertura, proferido pelo ministro da Viação, Victor Konder, além das referidas homenagens aos feitos do Presidente Washington Luís pelas estradas de rodagem de São Paulo, ainda quando governador daquela província, por duas vezes insistiu-se em deixar claro que não existia rivalidade entre as estradas de rodagem e as de ferro. O que mostra tensões e resistências que existiam entre algumas das grandes companhias de estrada de ferro e os

defensores de um sistema rodoviário. Insistiu-se, assim, em afirmar que o que se buscava cumprir era “estabelecer a harmonia e a cooperação entre ambas” e que “um bom sistema de viação é também poderoso fator para manter a unidade nacional” (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1926d: 127-128).



A meza que presidiu os trabalhos do congresso

Foto da mesa de abertura do IV CNER, de 1926. Ao centro, Washington Luís. Revista Brazil-Ferro-Carril, Rio de Janeiro, ano XVII, n. 483, dez. 1926: 724.

Além das seções de comissões tradicionais, este congresso incluiu a seção referente à circulação interestadual, intermunicipal e urbana, responsável por legislar sobre conservação, sinalização, dimensões, criação de órgãos especiais e tráfego das estradas de rodagem, bem como regulamentar o tráfego nas cidades, principalmente no Rio de Janeiro (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1926b: 724-727).

Na verdade, até esta data, os trabalhos nos congressos internacionais de estrada continuavam sendo apresentados segundo a estrutura montada desde o primeiro congresso e ainda discutiam sem muita especificidade o novo sistema em diferentes escalas: urbana, regional, territorial. Uma questão como o problema da circulação nas estradas e nas ruas das cidades,

congestionadas pelo tráfego, era discutida, por exemplo, numa mesma seção. Falava-se também sobre a circulação giratória nos cruzamentos (os *carrefours à giration*, propostos por Hénard), e da mão única nas ruas estreitas, ao mesmo tempo que da separação por tipo de circulação, do estacionamento de veículos, ou da educação do pedestre, indiscriminadamente.

Entretanto, a inclusão na pauta de discussões da preocupação em regulamentar o tráfego no Rio de Janeiro, mostrava dois fatos novos. Primeiramente, que parte dos interesses nas *boas* estradas de rodagem agora incluíam as vias internas às cidades. Por outro lado, que as grandiosas e inovadoras avenidas projetadas no período Passos, já começavam a não comportar, agora com o crescimento do número de automóveis, o volume de tráfego, entavando a circulação e refreando a velocidade e a mobilidade, sobretudo na área central.

De todo o modo, as escalas de alcance das novas vias construídas deste momento em diante estavam em mutação, passando a associar, então, as que partiam e chegavam ao coração da cidade e que percorriam todo o território.

Neste sentido, no 5º Congresso Internacional da Estrada realizado também no ano de 1926, em Milão, curiosamente foram organizadas duas seções que merecem um olhar mais atento: a quinta e a sexta, que tratavam, respectivamente, do desenvolvimento e da remodelação das cidades frente aos interesses da circulação e sobre as estradas especiais reservadas aos automóveis.

A quinta seção visava realizar um estudo aprofundado e comparativo sobre os princípios da edificação e dos planos de remodelação e extensão das cidades, como condição indispensável a uma boa circulação nas vias de comunicação. Entre as conclusões apresentadas, destacaram-se as preocupações para que os planos de extensão compreendessem uma área de investigação suficiente para abranger não apenas a área central da cidade, mas, sobretudo, sua periferia, e que

deveriam estar concentrados na indicação das principais linhas de tráfego, procurando sempre coordenar suas ações ao plano geral de remodelação.

Neste congresso foi indicada a realização de planos de remodelação e extensão em várias cidades pelo mundo, inclusive no Rio de Janeiro, com especial enfoque às redes viárias intra e interurbanas e às vias criadas especialmente para os automóveis.

Em 1929 aconteceu o 1º Congresso Pan-Americano de Estrada de Rodagem, cujo principal objetivo foi a realização de estudos e propostas para a construção de uma estrada internacional que interligasse todos os países da América por meio de suas capitais. Neste congresso, entretanto, reconheceu-se que a construção de uma única via exigiria maiores esforços. Sendo assim, procurou-se estabelecer regras de construção e sinalização, objetivando a padronização e o reconhecimento de rodovias como partes integrantes de uma rede pan-americana. Ficou assim consagrado o conceito de uma rede rodoviária de alcance intercontinental, como se no mapa a seguir, em vez de uma só estrada de rodagem principal (RODRIGUES, 1955).

Essa rede partiria de Washington, nos Estados Unidos, passando pelo México, pela Guatemala, por El Salvador, por Honduras, pela Nicarágua, pela Costa Rica, pelo Panamá, pela Colômbia, com uma ramificação pela Venezuela, e pelo Equador e Peru, de onde partiriam duas ramificações, uma para o Chile e outra percorrendo a Bolívia, a Argentina e o Uruguai, terminando no Brasil, por São Paulo, que se ligaria à capital pela Rio-Petrópolis.



Mapa da Rodovia Pan-americana. RODRIGUES, 1955: 29.

4.2.2 AS “BANDEIRAS AUTOMOBILÍSTICAS”: o Club dos Bandeirantes e os ideais de integração territorial pelas rodovias

Nos debates sobre o desenvolvimento do país da década de 1920, envolvendo a questão automobilística e viária, não podemos deixar de mencionar o Club dos Bandeirantes. O projeto de defesa nacional deste grupo estava vinculado a propostas de toda a sorte que objetivassem a organização – inclusive militar – e a integração do país (CARVALHO, 1998). Os instrumentos para a realização desta unidade e integração nacionais estariam reservados aos meios de comunicação e de transporte, em especial, o rodoviarismo. A importância desta entidade na história política e cultural brasileira ainda está para ser aprofundada, mas pode ser percebida pelos dados que conseguimos reunir.

O Club dos Bandeirantes do Brasil foi criado no período de consolidação da visão rodoviarista no Brasil, no governo Washington Luis, entre 1926 e 1927. Com sede no Rio de Janeiro, o Club foi colocado sob a direção do engenheiro Aldestano Porto d’Ave, um ativo membro do Automóvel Club e do Touring Club do Brasil. Entretanto, a própria participação de Porto d’Ave em associações diversas ligadas ao tema, mostra que o “automobilismo” e o “rodoviarismo” começavam a envolver grupos de interesse cada vez mais heterogêneos, embora a causa fosse comum e talvez por isso mesmo, a rapidez e dimensão com que no país elites econômicas, políticas ou técnicas abraçaram a defesa de um tema ou de outro e às vezes de ambos.

Embora “carioca”, a fundação do clube se deu em São Paulo. De fato, a fundação do clube ocorreu no dia 24 de agosto de 1926 (eleito o Dia dos Bandeirantes), na sede da recém-criada Associação de Estradas de Rodagem de São Paulo, após viagem de três a quatro dias, em automóvel, liderada por Porto d’Ave entre o Distrito Federal e a capital paulista.

Como membro da Comissão Técnica do Automóvel Club do Brasil, a idéia da viagem foi proposta a Porto d’Ave pela associação para verificar *in loco* a possibilidade de se restaurar a histórica estrada de terra, de 1728, que ligava o Rio de Janeiro a São Paulo.

A entidade paulista queria realizar uma viagem, uma *bandeira*, como se dizia à época, para comemorar a posse de Washington Luís na presidência da República e a viagem de Porto d’Ave serviria para provar que o trajeto era possível, inspirando a criação do clube⁸. A sede da entidade, localizada no 19º andar do Edifício Odeon, na Praça Marechal Floriano, no Rio de Janeiro, foi inaugurada no dia 21 de abril do ano seguinte.

Entre julho de 1927 e junho de 1929, o Club dos Bandeirantes publicou o periódico *A Bandeira*, onde os ideais de seus sócios estavam expressos nas seções “A Terra e o Homem” e “A Defesa Nacional”. No primeiro número da revista, foram publicados os seis estatutos do clube e a cada novo número se publicava o Decálogo Bandeirante ou os Dez Mandamentos do Homem Bandeirante, como se autodenominavam os integrantes da entidade. Nesses estatutos e mandamentos estavam traçadas as diretrizes do clube, voltadas sempre para as questões caras ao grupo, como a identidade, o patrimônio e a unidade nacionais.

A extensa lista de mais de dois mil sócios⁹ incluía políticos, como Getúlio Vargas – então ministro da Guerra de Washington Luís – e o próprio presidente, como um dos seus maiores frequentadores, médicos, empresários, homens de cultura, intelectuais, educadores, jornalistas –

⁸ A viagem, chamada de Bandeira Automobilística Washington Luis, seria, de fato, realizada no dia 12 de novembro de 1926. Em nota na revista *Brazil Ferro-Carril*, de 29 de julho deste mesmo ano, a associação menciona a realização em breve da tal viagem de inspeção, a bordo de um carro Bandeirante. Acreditamos que esta inspeção, realizada então por Porto d’Ave, não apenas serviu de inspiração para a criação do Club, mas igualmente para o nome da revista publicada pelo órgão, *A Bandeira*.

⁹ Para citar apenas alguns dos sócios: Júlio Furquim Werneck, Graça Aranha, Júlio Prestes, Carlos Sampaio, Castello Branco, Nilo Peçanha; Francisco de Paula Rocha Lagoa, Leonídio Ribeiro, Gustavo Barroso, Roberto Salles Guerra, Carlos Seidl, Armínio Fraga, Evandro Chagas, Belisário Penna, Francisco Serrador, Antenor Mayrink Veiga, Mauro Pederneiras, Francisco Assis Chateaubriand, Procópio Ferreira; Everardo Backheuser, Vicente Licínio Cardoso, Adhemar Marinho; Heitor da Cunha Mello, Nereu Sampaio, Francisco Couchet, Nestor de Figueiredo, Eduardo Kneese de Mello, entre inúmeros outros.

como Monteiro Lobato, fundador da sede de Nova York, quando de sua estada por lá –, engenheiros, arquitetos – como Luiz Moraes, construtor do Instituto de Manguinhos – e todos os promotores do movimento do “neocolonial” no Brasil, como José Mariano filho, Heitor de Mello, Nereu Sampaio etc.

A referência ao rodoviarismo e ao automobilismo aparecia logo nos dois primeiros estatutos do clube:

1 – Congregar pessoas nutridas de espírito e de audácia desportiva, que se interessem, vivamente, pelos assuntos brasileiros, estimulando viagens e explorações pelo interior do país, organizadas de molde a assegurar perfeito conhecimento das nossas belezas e riquezas nacionais, e real proveito para as nossas ciências, letras e artes.

2 – Promover, por todas as formas ao seu alcance, o interesse público e particular em favor do turismo, do desenvolvimento dos meios de transportes, da viação aérea, fluvial e marítima, das boas estradas de rodagem, sua conservação e restauração. (A BANDEIRA, 1927, p. 3)

Em um de seus discursos no Club, Porto d’Ave reconhecia a importância dos transportes:

Sem dúvida alguma, as nações que se mantêm à vanguarda do progresso são, incontestavelmente, as dotadas de meios de comunicação mais eficientes, mais econômicos e mais produtivos. Deste modo, posso assegurar que é o transporte, hoje em dia, o fator preponderante para o desenvolvimento de uma nação e para o surto progressista de uma nacionalidade. (PORTO D’AVE, 1927, p. 34)

Mais a frente, Porto d’Ave continuava:

O decálogo do bandeirante determina que se deva sobrepor a tudo a integridade e a unidade da pátria. Ora, a estrada de ferro e a de rodagem são os maiores instrumentos da civilização para o incremento da riqueza dos povos, para a uniformidade de seus caracteres físicos e morais, seus costumes e seus idiomas, e para a facilidade de administração e de instrução. (PORTO D’AVE, 1927, p. 34)

Ao longo dos números de *A Bandeira*, encontramos diversos artigos sobre automobilismo, incluindo questões relativas a combustível, tipos de automóveis e projetos de estradas, e, principalmente, relatos sobre as episódicas viagens em automóveis dos sócios pelo interior do

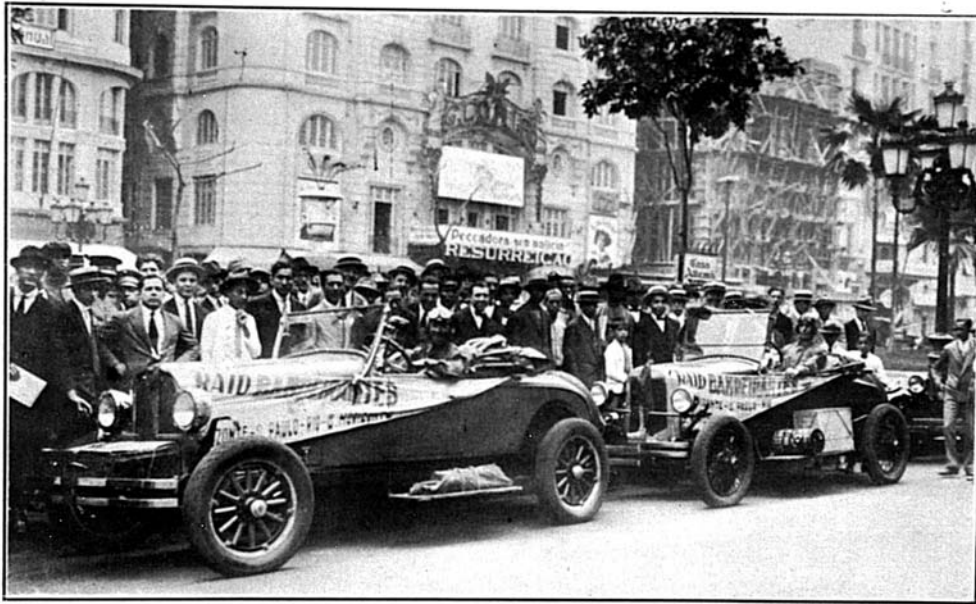
país, sobretudo pelas regiões de Minas Gerais e São Paulo. A grande maioria destas empreitadas partia da sede do Rio e era chefiada pelo diretor do clube. O próprio Porto d’Ave chegou a projetar o trajeto fluminense da Estrada Rio-São Paulo (TELLES, 1984), possivelmente motivado pela mesma viagem que inspirou a criação do Club.

Um dos artigos chama nossa atenção em especial. Com o sugestivo título de “Obstáculos irritantes”, onde o autor reclamava dos entraves que ainda atrapalhavam o pleno desenvolvimento do rodoviarismo no Brasil:

Por todo o país se procura construir rodovias. O automóvel, dentro de alguns anos, resolverá, em grande parte, o nosso atormentado problema dos transportes, do qual depende essencialmente o nosso desenvolvimento social e econômico. Mas enquanto uns constroem, outros, que nada em prol fazem, ainda por cima criam obstáculos irritantes à expansão automobilística, à utilização das rodovias. São, em geral, as municipalidades do interior, que nenhuma obra pública realizam, pois a receita arrecadada é pouca para custear uma infinidade de empregadinhos. As municipalidades não constroem, nem conservam as rodovias. (A BANDEIRA, 1927, p. 35)



Porto d’Ave em viagem por estradas mineiras.
Acervo Rodolfo Porto d’Ave.



As duas baratas bandeirantes, diante do Edifício Império, no momento em que se aprestavam para o início do grande raid Rio - B. Horizonte - S. Paulo - B. Horizonte.

Saída da Cinelândia de uma “bandeira automobilística” promovida pelos sócios do Club dos Bandeirantes, em frente da sede do clube. Revista A Bandeira, Rio de Janeiro, agosto 1927. Biblioteca Nacional.

4.2.3 A RODOVIA SOB O PONTO DE VISTA DO URBANISMO: a contribuição de Armando de Godoy

Durante os anos estudados neste capítulo, é importante ressaltar ainda a obra de alguns engenheiros que iriam se preocupar mais particularmente com a expansão da cidade e de seu sistema viário, entre eles, Saturnino de Britto e, sobretudo, Armando Augusto de Godoy. De fato, após as obras de 1903-1906 se falaria de um plano de intervenções para o Rio de Janeiro já em meados da década de 1910. Preocupado com o saneamento e a higiene das cidades, Saturnino de Britto, naquela década, foi o primeiro a falar em plano de conjunto para a cidade. Durante os anos de 1921-1922, no contexto do arrasamento do morro do Castelo e da organização da Exposição Internacional e em 1923 no 1º Congresso Brasileiro de Higiene, o tema voltaria a tona. Entretanto, talvez tenha sido Armando de Godoy o primeiro dos jovens urbanistas cariocas a se dedicar ao assunto, ligando-o à causa do automóvel e das rodovias.

No Congresso Brasileiro de Higiene, Godoy apresentou um trabalho intitulado “Algumas

idéias sobre a remodelação de cidades”, na sessão temática dedicada às recomendações higiênicas para remodelação das cidades (tema 3)¹⁰.

Godoy entendia ser “inadiável um *plano de conjunto* para o Rio de Janeiro”. Para ele, todo plano de melhoramentos deveria atender aos problemas básicos, como os de abastecimento de água e de rede de esgotos, relacionando-os, e é aqui que Godoy inovou também, aos problemas da viação. Godoy concluiu que até aquele momento, 1923, esse plano ainda não havia sido feito, pois as questões de saneamento, de fato, não haviam sido enfrentadas articuladamente entre 1903-1906. Por outro lado, desqualificando o saber da geração de Saturnino Britto, acreditava que tampouco existia profissional entre os brasileiros capaz disso. Para ele, o responsável por este plano deveria ser um especialista em problemas urbanos.

Engenheiro formado pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro e considerado por alguns da primeira geração de urbanistas brasileiros, Armando Augusto de Godoy dedicou grande parte de sua atuação profissional às questões sobre o futuro das grandes metrópoles, como atesta sua biografia publicada na *Revista Municipal de Engenharia*, de janeiro de 1945. Entretanto, como bom membro da geração de profissionais da década de 1920-30, dedicados às questões urbanas, uma de suas maiores preocupações seria com a circulação e os transportes, envolvendo não apenas os limites da cidade, mas também os temas do tráfego e da velocidade, bem como da expansão urbana. Sua biografia, lançada na publicação *Urbanismo no Brasil* (LEME, 1999), destaca sua atuação nas questões do urbanismo – “ciência” agora no Brasil, que ele ajudou a colocar em discussão – e dos planos de remodelação para as cidades.

As opções que Godoy fez durante sua vida profissional atestam o foco de suas intenções: ele participaria da comissão técnica e da direção, durante muitos anos, do Automóvel Club do

¹⁰ Para este tema, também expuseram seus trabalhos os médicos J. P. Fontenelle, Octávio Ribeiro da Cunha, Moraes Coutinho e Luiz Vianna, entre outros.

Brasil, o que o levou a participar ativamente da organização dos Congressos Nacionais de Estradas de Rodagem e também dos Congressos Pan-americanos; elaborou o anteprojeto que criaria o DNER, sendo integrante da Comissão Nacional de Estradas de Rodagem; foi técnico da Diretoria de Obras Contra as Secas; viajou a Europa, durante o ano de 1937, para estudar melhores combustíveis para o transporte rodoviário; lutou para a realização dos planos urbanísticos para as grandes cidades brasileiras, entre elas Goiânia e, sobretudo, a capital federal, sendo presidente da Comissão do Plano da Cidade. Como se sabe, ele seria também o elo de ligação entre o escritório de Donat-Alfred Agache e a antiga Diretoria de Obras.

Ao longo de três textos escritos entre 1933 e 1936, para a revista *Viação*, para a *Revista da Diretoria de Engenharia* e para o *Jornal do Commercio*, percebemos o caráter unificador e civilizatório que o engenheiro atribuía à rodovia: “obra de aproximação contínua entre as raças e nações, bem como entre as classes sociais” (GODOY, 1933, p. 53), dizia ele primeiro; “ela se impõe sob o ponto de vista da unidade brasileira” (GODOY, 1935, p. 617), diria ele depois. E, finalmente: “Com efeito, a rodovia moderna cresce de importância continuamente e desempenha um papel altamente civilizador” (GODOY, 1933, p. 57). A justificativa da importância das rodovias era simples para este engenheiro:

Conforme indica o radical desta palavra [cidade], civilização se irradia dos grupamentos urbanos; portanto, com a construção de rodovias, ligando as cidades ao campo, a influência civilizadora que elas desenvolvem é muito maior e alcança melhores resultados. (...) As rodovias que partem dos centros urbanos diminuem as desigualdades existentes entre o homem da cidade e o que lava e cultiva a terra. Elas constituem verdadeiros bulevares, desenvolvendo-se além dos limites naturais das vilas, impulsionando a sociabilidade por onde elas passam, intensificando a vida espiritual dos moradores do campo. E é esta a função mais nobre e delicada que lhes reservou o destino. (GODOY, 1943b, p. 256)

A percepção de Godoy para este problema lhe ocorreu ao assumir a Inspetoria de Obras Contra as Secas, nos primeiros anos da década de 1930, quando se deparou com o estado de abandono e penúria em que viviam não somente as vias de acesso à região Nordeste, como, conseqüentemente, toda a população. Ele não aceitava, em nome de um elevado grau de civilização, “qualquer tentativa de regionalismo e de separação entre as diferentes partes de nosso país, entre o norte e o sul” (GODOY, 1933: 53) e defendia o grande papel de via de integração que estaria, a seu ver, destinado à futura Estrada Rio-Bahia.

No seu artigo sobre a Inspetoria, o autor chamava a atenção dos *homens de governo* a respeito da importância das rodovias e de suas possibilidades econômicas, além da sua importância tanto na solução dos problemas fundamentais do país, quanto na manutenção da unidade nacional. Godoy continuava aqui sua campanha para a criação de impostos e taxas destinadas ao financiamento, à construção e ao custeio das rodovias, e que deveriam incidir sobre os veículos e as substâncias por eles usadas.

Em uma série de artigos reunidos em seu livro *A Urbs e os seus Problemas*, de 1943, Godoy voltaria a tocar no assunto sobre impostos e taxas, como, por exemplo, em “Algumas faces do problema rodoviário no Brasil”. Este engenheiro aproveitaria para, neste texto, destacar a gigantesca obra que deveria ser realizada no Brasil, do ponto de vista rodoviário. Aproveitava, ainda, para lembrar a carreira política de Washington Luís e o fato de que o sistema rodoviário pedia, à ocasião, planos rodoviários completos.

Godoy foi um dos que mais escreveram sobre o plano de Agache, sobretudo em relação a uma de suas maiores preocupações, o tráfego urbano, como exposto em seu artigo publicado em 1932, sob o título “O problema do tráfego através do plano de remodelação”. Para este engenheiro, a principal vantagem dos planos de remodelação estava no fato de tratarem os problemas urbanos em conjunto. Ele entendia que, dentre os elementos que mais influenciaram

para que as grandes cidades buscassem a realização destes planos, o problema do tráfego era o que mais se destacava, principalmente se associado às propostas de zoneamento. A distribuição dos bairros de acordo com a classificação de suas funções e atividades facilitaria a comunicação entre eles, proporcionada pelas vias planejadas, o que parecia ser uma “evolução natural” das cidades contemporâneas.

O artigo transcorre sobre assuntos que hoje nos parecem óbvios, mas, na verdade, representavam algumas das preocupações recorrentes da sociedade industrial com um modo de vida novo e, de certa forma, assustador para a maioria da população, cujo passado rural ainda estava bem recente.

Godoy defendia o aumento da largura das ruas; o estabelecimento de vias embaixo ou acima do solo para permitir o tráfego de trens elétricos; o estreitamento das calçadas e a sua transferência para debaixo de galerias colocadas na parte de frente do pavimento térreo dos edifícios (adotadas no plano de Agache e, posteriormente, pela Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro) ou mesmo debaixo do solo; a proibição de carga e descarga de veículos nas horas de maior circulação de veículos; e o estabelecimento de tipos de vias de acordo com suas velocidades, vias de mão única, sinais luminosos apenas onde necessário, etc. (GODOY, 1933; REZENDE, ALVES, 2004).

Ele afirmava ainda que as novas vias deveriam “apresentar todas as facilidades quanto ao *grade*, ao calçamento, aos sinais e aos cruzamentos com as outras vias, a fim de que os veículos nelas se desloquem em excelentes condições, sem embaraços de espécie alguma” (GODOY, 1933: 198).

Finalmente, Godoy considerava que o problema do tráfego era tarefa que exigiria a maior atenção das administrações municipais, justificando no caso do Rio de Janeiro, a criação, a responsabilidade e o patriotismo de uma equipe especialmente dedicada a discutir estas questões:

a Comissão do Plano da Cidade, que, não só será criada no governo de Washington Luís, como ele viria também a presidir.

4.3 AS AÇÕES RODOVIARISTAS NO GOVERNO DE WASHINGTON LUÍS (1926-1930)

A trajetória política de Washington Luís Pereira de Souza se fez notar quando se tornou deputado pelo estado de São Paulo, em 1913, ocasião em que era presidente do Automóvel Club do Brasil. Seus primeiros atos legislativos incluem a Lei Estadual nº 1.406, de 13 de dezembro de 1913, determinando o aproveitamento do trabalho de presidiários na construção e conservação de rodovias (REIS FILHO, s.d.). Esta lei se originava de um projeto antigo de W. Luís ainda quando secretário de Justiça e Segurança Pública, cargo que assumiu em 1908, e visava à reorganização do sistema penitenciário. Tal projeto iniciava, assim, uma aproximação de W. Luís com o tema que o tornaria célebre em sua carreira política – o rodoviarismo e, nele, “reconhecia-se, pela primeira vez, a competência do governo estadual para construir, conservar e melhorar estradas em regime de administração direta” (REIS FILHO, s.d.: 56).

Em 1915, Washington Luís assume a prefeitura de São Paulo, dando início a um programa de construção, conservação e melhoria das rodovias municipais. Conseguiu construir trezentos quilômetros de rodovias e organizar, em maio daquele ano, o 1º Congresso Paulista de Estradas de Rodagem (REIS FILHO, s.d.) e o 1º Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, do qual já discurremos, contou também com suas iniciativas.

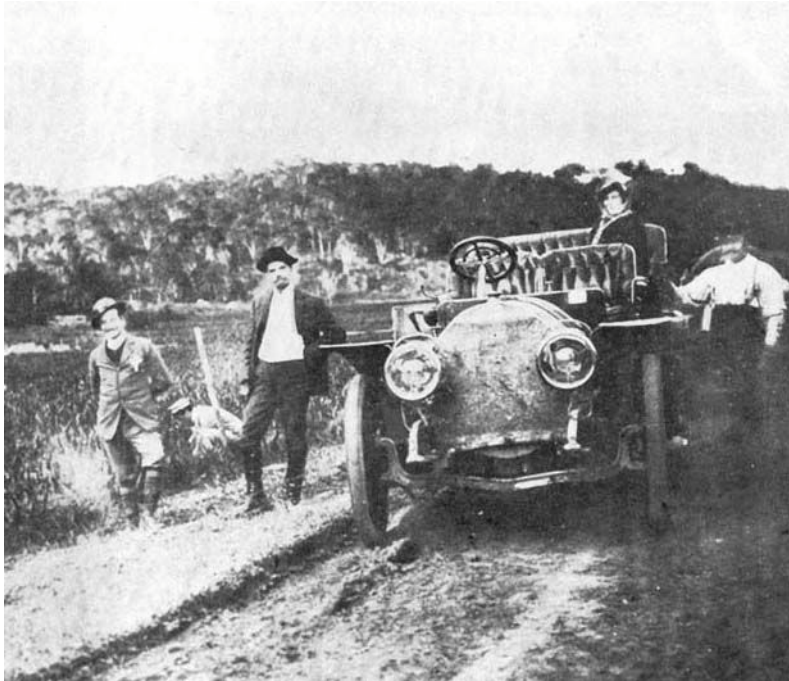
Dentre as resoluções do 1º Congresso Paulista de Estradas de Rodagem, figura, com destaque, a criação de uma Associação Permanente de Estradas de Rodagem, cuja primeira diretoria seria composta pelo próprio Washington Luís, como presidente, e Antônio Prado Júnior, futuro prefeito do Rio de Janeiro, como tesoureiro. Washington Luís ia assim sedimentando a

base de sua campanha para o governo da província de São Paulo e para a presidência da República, que lhe rendeu, como sabemos, os frutos esperados, assumindo a presidência da província de São Paulo em 1920, onde permaneceu até 1924.

Como vinha sendo defendida por vários engenheiros nos Congressos Nacionais de Estrada de Rodagem, uma taxa destinada apenas para a construção e manutenção das rodovias seria uma das primeiras criações de Washington Luís, quando presidente da Província de São Paulo. Esta taxa incidia sobre a importação de automóveis, acessórios, sobressalentes e gasolina, exatamente como havia sugerido Armando de Godoy no 1º Congresso Nacional de Estradas de Rodagem. Os poderes públicos começavam a considerar à época que essas taxas permitiriam fornecer: “(...) recursos para o início da execução de um programa rodoviário que redundaria em benéfico estímulo *progressista* às populações do interior, às pequenas lavouras e às pequenas indústrias de zonas não atingidas pelos traçados ferroviários, intensificando a produção e, logo, a permuta de valores” (BRASIL, 1926: 29, grifo nosso).

Uma das primeiras obras rodoviárias de W. Luís como governador foi a abertura da Estrada São Paulo-Campinas. No ano de sua inauguração, em 1921, Washington Luís ele criaria a Associação de Estradas de Rodagem de São Paulo, estabelecendo o Plano Rodoviário do Estado. Cinco anos mais tarde, tal associação daria lugar à Diretoria de Estradas de Rodagem de São Paulo, considerada o primeiro órgão rodoviário brasileiro (REIS FILHO, s.d.).

A rede rodoviária construída por ele em São Paulo, com dois mil quilômetros de estradas (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1926a, p. 25), contribuiu enormemente para o desenvolvimento comercial do estado, bem como para a sua agricultura e indústria. Para os rodoviaristas, essas ações deveriam ser levadas aos demais estados, dando respaldo a um dos lemas mais importantes da campanha de Washington Luís à presidência: “Estradas e mais estradas” – também compartilhado pelos sócios do Automóvel Club do Brasil.



Washington Luís em viagem entre São Paulo e Santos. REIS FILHO, s.d.: 54.

O discurso de Washington Luís, durante a campanha política, buscava revelar a importância das rodovias, sobretudo em sua articulação com as ferrovias: as estradas de ferro eram por ele consideradas pioneiras no papel de comunicação defendido para as rodovias, mas sua ação seria lenta ou incompleta se não houvesse continuidade pelas estradas de rodagem (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1926a). Para Washington Luís, a explicação era simples:

A estrada de rodagem é o complemento indispensável da estrada de ferro porque ela consegue levar a influência benéfica da estrada de ferro e, por conseguinte, da civilização e do progresso, a zonas que ficariam isoladas sem ela, e, reciprocamente, ela traz de volta à estrada de ferro o benefício do tráfego novo que lhe podem fornecer essas regiões. (...) Se [a estrada de ferro] se completa pela estrada de rodagem, irradia a sua ação em uma zona muito mais intensa. (...) Longe de ser uma concorrência para a estrada de ferro, a estrada de rodagem é um auxílio poderoso que aumenta seu tráfego. (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1926a, p. 25)

Vimos como a defesa da complementaridade dos sistemas ferroviário e rodoviário foi

também enunciada, já com W. Luís eleito, no 4º Congresso Nacional de Estrada de Rodagem em 1926. Presidente de origem paulista, agora morando no Rio, W. Luís e suas realizações seriam objeto de editorial de 30 de dezembro de 1926, da revista *Brazil Ferro-Carril*. O texto comparava a atuação de Washington Luís por São Paulo, frente à abertura da extensa rede de estradas de rodagem, às ações empreendidas na capital federal no início do século XX por figuras de política local como Pereira Passos, Lauro Müller, Oswaldo Cruz e Paulo de Frontin. Para os editores, esses políticos vinham contribuindo para transformar o Brasil em um novo país (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1926d), como agora o Presidente eleito.

Na presidência da República, Washington Luís continuaria a basear sua política no rodoviarismo, símbolo de sua trajetória. Dirigindo-se ao Congresso Nacional, por ocasião da Segunda Exposição de Automobilismo, em 1928, ele resumiria: “precisamos de estradas todas as horas do dia e para todos os dias do ano.” (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1928a: 493)

Ora, como vimos, até o ano de 1927, as questões relativas a aberturas de estradas de rodagem, pelo governo federal, estavam administrativamente vinculadas à Inspeção Federal de Obras Contra as Secas. A partir do governo de Washington Luís, reparamos, entretanto, uma significativa alteração nas ações rodoviaristas, reflexo direto do amadurecimento do presidente no trato destas questões em suas ações anteriores.

Pode-se dizer que no relatório das ações do Ministério da Viação e Obras Públicas, de 1927, percebe-se que a intenção do governo continuava sendo que as rodovias concorressem para alimentar as vias férreas, ajudando a formar e ampliar uma rede ou um sistema de comunicações e transportes, que incluía também os portos.

Entretanto, à medida que em seu governo começou a ampliar o campo de discussão e a presença do automóvel, estimulada pelos atores em atuação, o cenário passa a ser outro. De fato, percebeu-se uma forte mudança nas políticas públicas e as estradas de rodagem aparecem cada

vez mais como “componente acelerador da evolução das novas vias de comunicação”, graças à fé depositada no automóvel. Segundo o relatório, o veículo motor possuía a vantagem de poder trafegar a qualquer hora e em qualquer direção, gerando, portanto, “(...) a força disseminadora das boas estradas de rodagem”.

Já na introdução do próprio relatório de 1927, o Ministro de Viação e Obras Públicas, Victor Konder, chama a atenção para a modificação proporcionada pelo veículo motor à trama *viatória* e aos meios de transporte. Tais modificações, no início tímidas, se dariam progressivamente, como pudemos acompanhar pelas discussões travadas nos congressos de estrada que analisamos neste capítulo, principalmente devido ao caráter ainda complementar que as rodovias assumiam frente às ferrovias: “Coube ao Sr. Washington Luís apreender no seu mais largo âmbito a significação do momento atual para os nossos transportes e com tal clareza e profundidade que chegou à fórmula-síntese característica de seu governo no que toca a esta parte do nosso progresso econômico: governar é abrir estradas¹¹” (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1928b, p. 494).

Mais que uma homenagem às ações do presidente estradeiro, reconhecemos nesta reportagem, em certa medida, alguns elementos comuns aos discursos dos urbanistas, especialmente em Le Corbusier, por exemplo: as novas estradas exigiriam cada vez mais da engenharia para permitir seu pleno desenvolvimento, traduzido em traçados retos, pavimentação, materiais construtivos e na conquista de maiores velocidades.

É nesse cruzamento de escalas, debates e iniciativas que vemos ser gestadas as propostas da abertura da Avenida Brasil. Como veremos, entre nós, Oliveira Penteadado seria o grande

¹¹ Na verdade, a frase que se tornou célebre “governar é abrir estradas” foi passada à história em uma versão mais resumida. A versão original está descrita à página 57 do relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas: “Governar é povoar; mas não se povoa sem abrir estradas, e de todas as espécies. Governar é, pois, fazer estradas. É esta campanha que ora se começa.”

responsável, juntamente com Luciano Martins Vêras, pela construção, no governo de Washington Luís, das estradas Rio-Petrópolis e Rio-São Paulo, certamente objetivando ligar a capital brasileira a uma grande rodovia nacional (como no Plano Catambry) ou continental, como naquele que seria divulgado no Congresso Pan-Americano de Estrada de Rodagem, em 1929. Entretanto, continuariam a ser feitas propostas que pensavam a nova via, já durante o governo Vargas, não como uma “rodovia”, mas ainda como uma bucólica “avenida” de escala local, como as abertas no período P. Passos. Os urbanistas e empresários envolvidos nestas propostas olhavam-na ora como um fator de estruturação de novas áreas de expansão urbana, comerciais, mas, sobretudo, industriais, ora simplesmente como uma nova avenida litorânea nos subúrbios ferroviários: a “Beira-Mar da Leopoldina”.

4.4 O AUTOMÓVEL NOS PLANOS VIARIOS PARA O RIO DE JANEIRO: a atuação dos urbanistas

4.4.1 O Plano Agache (1927-1930)

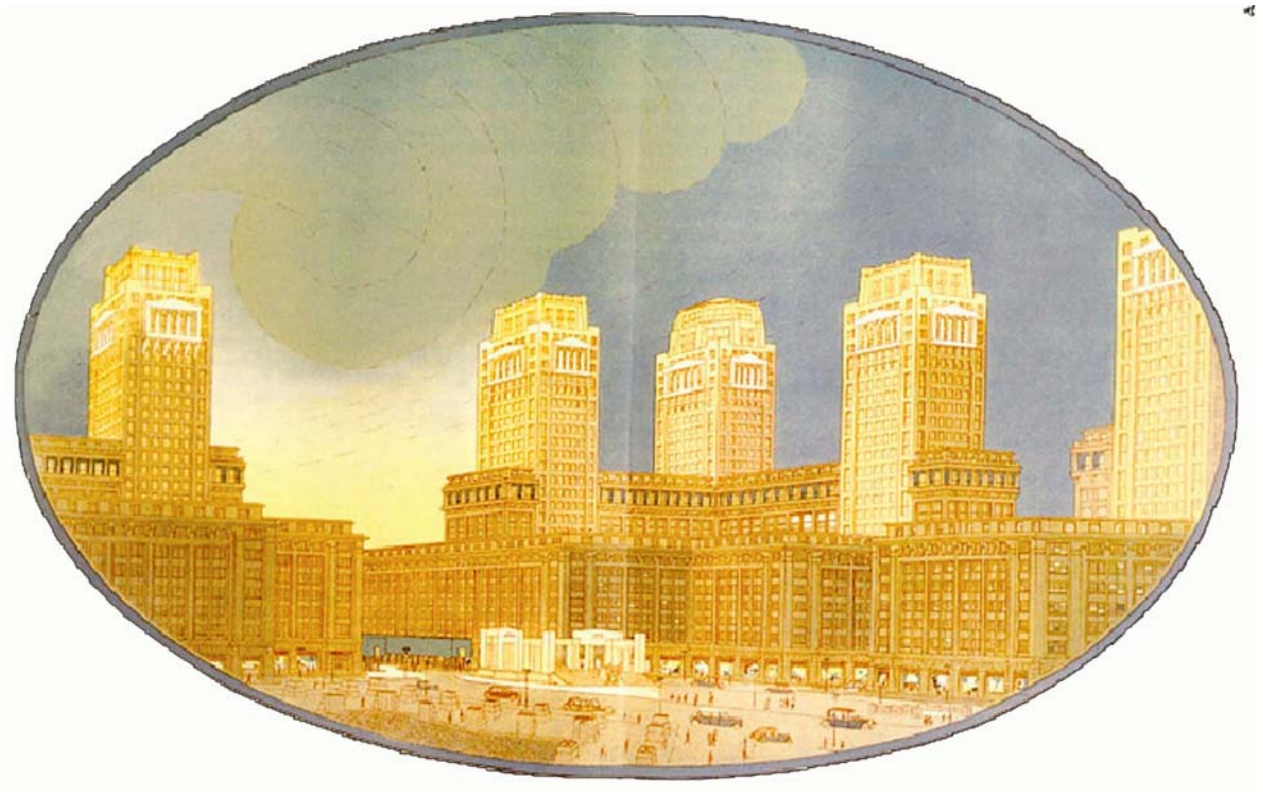
No panorama que vimos fazendo sobre o automóvel e a cidade, buscando delinear diferentes atores que contribuem, no amplo quadro no qual a história da Avenida Brasil vai sendo gestada, é importante nos determos agora nos projetos urbanísticos para o Rio de Janeiro, mais conhecidos e desenvolvidos, como se sabe, por D. Alfred Agache e Le Corbusier, durante o governo W. Luís.

Convidado pelo prefeito Antônio Prado Júnior, Agache realizaria um plano para a cidade, intitulado: “Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento da Cidade do Rio de Janeiro”, publicado em 1930. Na perspectiva que nos interessa neste trabalho, este plano teve o mérito de alargar as questões do urbanismo, antes restritas aos problemas viários locais, para questões mais

amplas, pensando a cidade como um conjunto. Salienta-se, ainda, que dentre os fatores que mais influenciaram as cidades para que elaborassem “planos de remodelação”, na década de 1920, encontrava-se o problema do tráfego e da organização do crescimento suburbano, como vimos.

Interessando-se também pelo assunto, a revista *Brazil Ferro-Carril*, de 29 de setembro de 1927, chamava a atenção para o problema do congestionamento em que vivia constantemente a capital brasileira e naquele contexto saía em defesa da realização do plano, resumindo:

Dentro em pouco, como vão as coisas, nem mais se poderá andar no Rio de Janeiro. O congestionamento urbano é fantástico. (...) O movimento cresce sempre e não temos ruas que consigam dar-lhe vazão. O problema (...) do alargamento das ruas e da abertura de novas é difícilimo de ser atendido. (...) Houvesse artérias suficientes, tivéssemos ruas com a necessária largura e nada disso aconteceria. (...) Na administração atual e por sua iniciativa tivemos a minuciosa visita de um ilustre urbanista, o professor Agache (...) Por esse plano – máxima necessidade carioca – de velha data nos batemos e por isso aqui estamos a perguntar por ele: em que pé se acha o plano geral de remodelação da cidade de que nos falou o Sr. Antonio Prado Júnior? (BRAZIL FERRO-CARRIL, 1929, p. 428)



Perspectiva da Praça do Comércio. AGACHE, 1930.

O convite oficial para a contratação dos serviços de Agache e sua equipe seria feito em meados daquele ano de 1927. As datas citadas no título do plano de Agache, de 1926 a 1930, prestam claramente uma referência às gestões do próprio prefeito e do presidente Washington Luís, confirmada na citação à administração de ambos, como aparece na contracapa do livro editado pela *Foyer Brésilien*, em 1930. O livro está dedicado a Washington Luís, como prova de: “gratidão pelo carinhoso interesse que S. Ex. tem sempre manifestado pelo progresso da cidade do Rio de Janeiro.”

O plano desenvolvido por Agache para o Rio afirmou junto aos técnicos locais um novo lugar social para o profissional “urbanista”, como vinha fazendo a *Société Française des Urbanistes* (SFU) até aquela data, em diferentes cidades.

Durante a primeira década de fundação da SFU (1911), a preocupação havia sido em estudar as questões relativas à construção e melhoria das aglomerações urbanas e rurais tanto quanto desenvolver a ciência do urbanismo. Nas duas décadas seguintes, os estudos seriam direcionados para as questões relativas à criação, à remodelação, ao embelezamento e à extensão das cidades e a tudo que interessasse ao desenvolvimento dos planos urbanos, da higiene à circulação.

Um plano como o de Agache era exigência de certos técnicos envolvidos com o meio urbano brasileiro desde antes de sua contratação, como vimos. As propostas apresentadas pelo urbanista francês, dentre outros pontos, foram resumidas em três partes. A primeira tratava da estética e o futuro da cidade e enfocava a legislação e os regulamentos urbanos, a habitação e o zoneamento. A segunda parte, defendida por ele como a ossatura do plano, discutia a penetração na cidade das estradas regionais e os grandes cruzamentos na cidade futura, reorganizava, ainda, os transportes e propunha a criação do metropolitano. A última parte tratava dos elementos

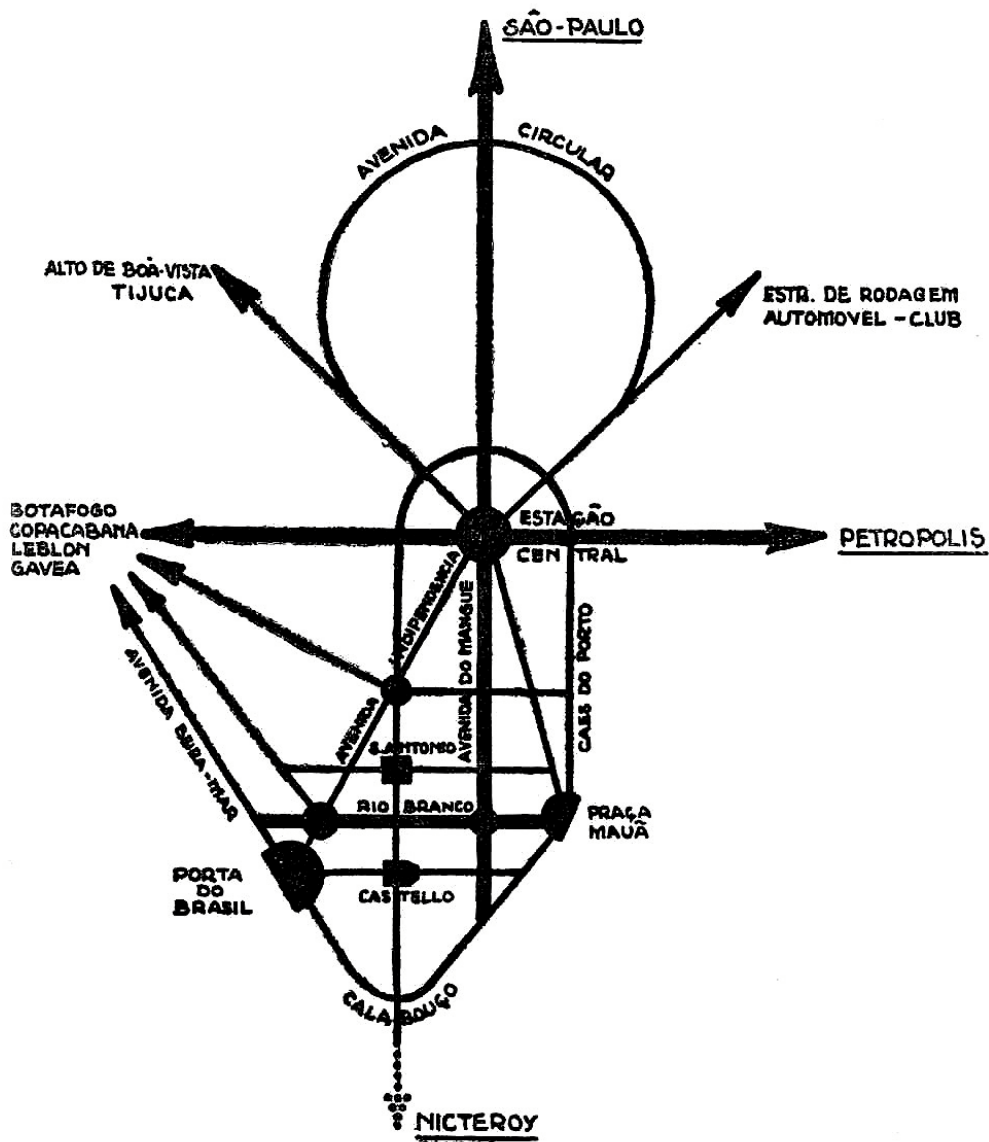
funcionais, ou seja, mostrava a divisão da cidade em zonas de acordo com as funções: administração pública, comércio, habitação, indústria, lazer e bairros universitários (REIS, 1977: 91).

Na introdução ao plano, intitulada “O que é urbanismo”, Agache afirma serem as funções da cidade uma etapa importante para seu desenvolvimento. A função da circulação aparecia em primeiro lugar, pois era “o reflexo imediato do surto econômico”. As avenidas, as ruas, as praças precisavam ser fiscalizadas de forma que não fossem “surpreendidas pela intensidade do movimento” (AGACHE, 1930: 6).

Para o urbanista, a remodelação do Rio exigia atenção a quatro pontos básicos: primeiro, à identificação e repartição dos elementos funcionais da cidade, e, assim, ao zoneamento; segundo, ao traçado das vias, essencial para permitir a rápida comunicação entre esses elementos e a cidade – estabelecendo, portanto, uma nova rede urbana; terceiro, à oferta de moradias confortáveis a todas as camadas da população; e, finalmente, ao estabelecimento dos regulamentos da viação, associada à política de construção.

Na parte referente ao diagnóstico, Agache associa o crescimento da capital federal (dez vezes no espaço de um século) à imagem de um ser tentacular, onde as estradas estariam representadas pelos braços.¹² Os bairros residenciais, segundo Agache, teriam crescido à direita e à esquerda da área central, induzidos pelos vetores dos transportes, tanto pelo fundo dos vales, quanto nas planícies, nas imediações das estações da Estrada Central do Brasil, ao longo da estrada para São Paulo e, “num segundo grupo de subúrbios, além dos charcos de Manginhos, desenhados pela Leopoldina Railway e a nova estrada de Petrópolis” (AGACHE, 1927, p. 87). Agache concluía que as ligações viárias entre o centro e esses bairros populares e entre a zona

industrial e o porto eram *insuficientes*, diante da demanda das indústrias e do próprio movimento do porto.



“Esquema dos cinco dedos” em AGACHE, 1930.

Fig. 1. — Connexão entre os cinco dedos.

¹² Encontramos essa mesma representação no texto de Dikansky (1927, p. 2). A referência à biologia aparece, ainda, na citação ao movimento das massas de pessoas nas cidades, a que ele compara à circulação do sangue pelo corpo humano.

A ligação dessas duas áreas da cidade, a zona industrial e a região do porto, era desejada desde o final da gestão Passos. A artéria principal da Baixada Fluminense, segundo o urbanista francês, seria constituída de uma via circular que contornaria toda a zona industrial, partindo da Praça da Bandeira, cortando São Cristóvão, para depois continuar por Bonsucesso, Méier, Andaraí e Vila Isabel, ligando, entre si, todos os subúrbios importantes. Na proposta de Agache, diversas vias seriam interligadas a esta circular, constituindo uma rede viária entre a zona industrial e os subúrbios. Igualmente, e dentro do planejamento do governo de Washington Luís, como bem sabemos, partiria desta região, ainda, a estrada para Petrópolis e Minas Gerais.

Como dito anteriormente, Agache via na organização dos transportes e da rede viária a ossatura de seu plano. A estratégia para esta organização se daria pela supressão dos bondes, seguindo uma tendência mundial desde a década anterior; pela abertura de vias que penetrassem até o Centro da cidade; pela criação de vias de comunicação com os bairros *excêntricos*; e pela constituição de uma rede de transporte rápido, através da implantação do metropolitano.

Agache considerava as avenidas “Paulistana” e “Petropolitana”, como eram chamadas as duas grandes estradas regionais, então em construção e as que deveriam penetrar até o Centro da cidade do Rio:

O projeto de Remodelação é, efetivamente, condicionado por uma trama da qual vamos analisar rapidamente as coordenadas geradoras e que responde às necessidades do tráfego urbano; deixando, este tráfego, demasiadamente a desejar visto o grande desenvolvimento da capital e a sua topografia toda especial, pelo que impõem-se soluções, por assim dizer, indiscutíveis. Além de tudo, deve-se fazer penetrar até os centros comerciais as grandes estradas regionais que ponham o Rio, de um lado, em relação direta com São Paulo, de outro lado com Petrópolis e Belo Horizonte. (AGACHE, 1930, p. 135)

OSSATURA DO PLANO DIRECTOR

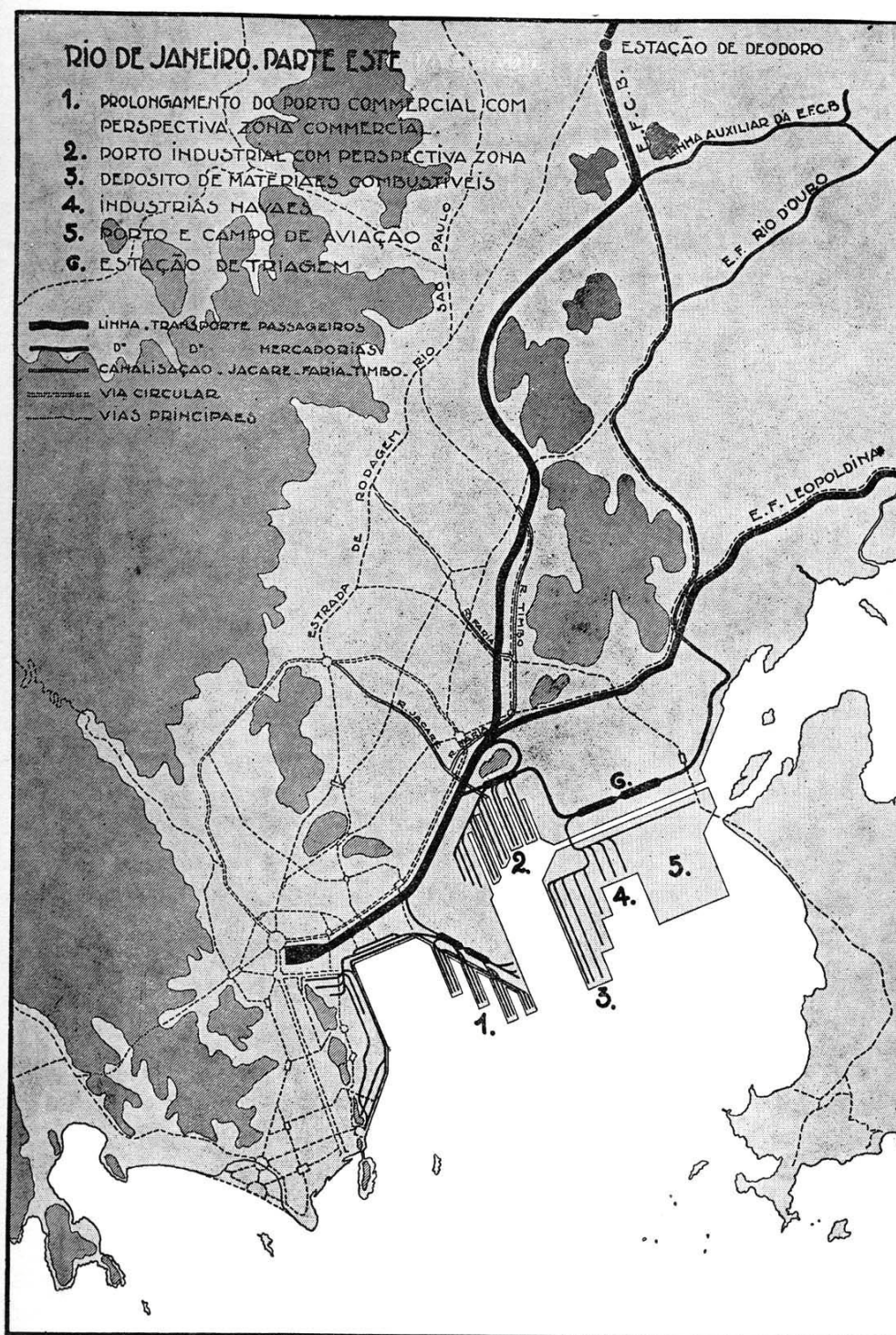
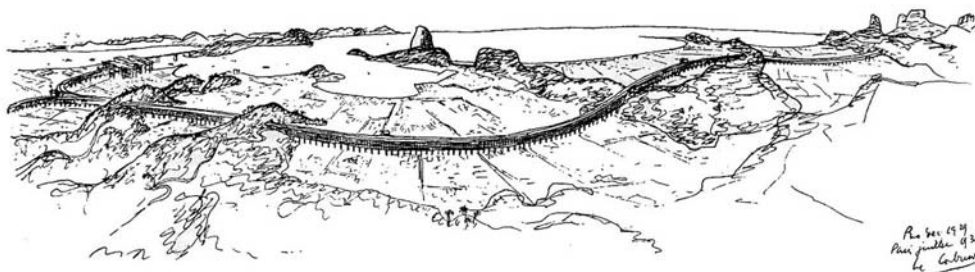


Fig. 3. — Reorganisaçao da rede de estradas de ferro.

O sistema viário e Ossatura do Plano Diretor em AGACHE, 1930.

4.4.2 Le Corbuser e a auto-estrada para o Rio de Janeiro (1929 e 1936)



Projeto da Auto-estrada para o Rio de Janeiro. SANTOS, 1987: 103.

Como se sabe, em 1929, e ainda durante a estadia de Agache para o desenvolvimento dos seus estudos para o Rio, Le Corbusier visita o Brasil. Le Corbusier foi recebido entre homens públicos e arquitetos como um *grande mestre*. Sua passagem pelo Brasil cristalizou processos de ruptura com a arquitetura e o urbanismo realizados até então. Sua figura de mito emerge destes eventos fortemente solidária ao nascimento de uma expressão arquitetônica genuinamente brasileira, que, embora reconhecida de forma autônoma, é considerada profundamente tributária das suas teorias (SANTOS ET AL., 1987: 10).

A idéia para a vinda de Le Corbusier ao Brasil tem início em 1924. Entretanto, ela começa a se definir quando, em 1926, ele toma conhecimento do projeto de criação de uma nova capital federal brasileira, discutida com ênfase na década de 1920 e efetivada com a construção de Brasília em 1960, como se sabe. Le Corbusier vê nestes debates, então, a possibilidade de tornar realidade sua proposta sobre a Cidade Contemporânea, apresentada em Paris e as idéias de urbanismo que vinha desenvolvendo para a cidade. O urbanista não suspende suas conferências ao chegar no Brasil, mas saber das propostas de Agache para o Rio, tece críticas ao seu trabalho (PEREIRA, 2003).

Sua proposta para a cidade revela sua admiração pela paisagem carioca, considerada por ele “violenta e sublime” (SANTOS ET AL., 1987: 96). Apesar de toda a devoção à linha reta, o urbanista francês tira partido da natureza da cidade, espremida entre as montanhas sinuosas e o mar, que dão forma à cidade.

Seu projeto pode ser resumido a uma extensa fita serpenteante colada aos morros, ao qual ele chamou de *auto-estrada*, “que ao mesmo tempo poderia ser vista, (...) mas, também vivida, (...) sob a forma de um viaduto-habitação” (PEREIRA, 1997, p. 198). A idéia era que a auto-estrada ficasse a cem metros do solo para não *atrapalhar ninguém*, sustentada por blocos de edifícios, interligando como uma mega-estrutura, a cidade às regiões serranas e à São Paulo. A auto-estrada teria uma ramificação que levaria à enseada de Botafogo, à Praia da Glória e aos morros de Santa Teresa. Le Corbusier relata sua visão que amalgama a cidade à própria estrutura rodoviária:

Do avião, desenhei para o Rio de Janeiro uma imensa auto-estrada, ligando à meia altura os dedos dos promontórios, abertos sobre o mar, de modo a unir rapidamente a cidade, pela auto-estrada, aos interiores elevados dos platôs salubres. (...) Chegando no coração da cidade ativa, bifurca-se, inclinando um braço na direção do golfo e do porto de mercadorias, terminando nos tetos dos arranha-céus da cidade de negócios. O outro braço continuaria por cima dessa extensão da cidade que se enfia no estuário das terras, e poderia prosseguir seu caminho até encontrar a estrada que sobe para São Paulo. (LE CORBUSIER, 1930 apud SANTOS ET AL., 1987, p. 94)

Os apartamentos teriam, assim, toda a vista do mar e da Baía da Guanabara, que para ele era uma das mais belas do mundo. Sua descrição sobre a tipologia dos apartamentos reserva um grande papel ao automóvel:

[O apartamento] é quase o ninho de um pássaro planador. ‘A rua no ar’ a cada piso; os elevadores; sobe-se; chega-se na garagem, situada sob a auto-estrada; uma rampa de partida; do lado, leva-o com seu carro, até a beira da auto-estrada.

Ali, a cem por hora, ‘zunindo’ a caminho do escritório, da cidade, do interior, do campo, das florestas, das montanhas. (...) O avião está prestes a ficar ciumento. (LE CORBUSIER, 1930 apud SANTOS ET AL., 1987, p. 95)

Reconhece-se em seu projeto para a auto-estrada do Rio de Janeiro alguns dos elementos norteadores de seus projetos urbanos dessa década, começando pelo plano para *uma cidade contemporânea*. Primeiro, ele buscava novas definições de vias, pois a rua tradicional era vista como “um caminho de mulas”. O seu contraponto seria a rua moderna: um organismo novo, espécie de *usina* em comprimento, entreposto arejado de múltiplos órgãos, complexos e delicados [LE CORBUSIER, 1925 (2000): 160].

Segundo, ele buscava uma classificação para as novas vias que para ele eram, naquele momento, de três tipos: a rua ao nível do sub-solo, para os veículos pesados e de uso comum; as ruas normais, ao nível do solo, permitindo a circulação *múltipla e sensível*; e a rua elevada, de quarenta a sessenta metros de largura, que deveria estar entre oitocentos e 1.200 metros acima do solo, seguindo os sentidos norte-sul, leste-oeste. A explicação para a utilidade destas vias parecia simples: esperava-se, com elas, possibilitar aos automóveis atravessarem toda a cidade de qualquer ponto e até para se atingir o subúrbio e além, sem o embaraço dos cruzamentos.

Como se sabe, os desenhos de Le Corbusier não saíram do papel e o Plano Agache sofreu críticas durante o Governo Provisório de Getúlio Vargas, provavelmente em função do caráter nacionalista deste, que, embora reconhecesse o plano como necessário, não enxergava com bons olhos a elaboração de uma obra desta envergadura por um estrangeiro. Percebemos esse tipo de reação nas cartas de Porto d’Ave, e que certamente refletia a opinião do Club dos Bandeirantes e a de Getúlio Vargas, um de seus sócios, trocadas com Agache e publicadas na revista *A Bandeira*, durante o ano de 1929,¹³ questionando a vinda do urbanista francês.

¹³ A celeuma entre Porto d’Ave e Agache teve início depois da publicação de um artigo escrito pelo primeiro, em

Entretanto, houve tentativas concretas de se retomar o plano, como na gestão de Adolfo Bergamini (1930-1931), que nomeou a Comissão do Plano da Cidade, do qual Godoy era o presidente.¹⁴ Comissão esta que acabou sendo extinta na gestão de Pedro Ernesto (1931-1936), que revogou o plano, mas determinou nova orientação aos projetos de alinhamento, aproveitando o levantamento da planta cadastral, realizado pela Air-Craft Corporation para o Plano Agache. Mas foi a gestão de Henrique Dodsworth (1937-1945), nomeado diretamente por Getúlio Vargas, que restabeleceu a Comissão e o Serviço Técnico do Plano da Cidade, através do Decreto-lei n. 6.092, de 8 de novembro de 1937 (REZENDE, ALVES, 2004). A comissão estaria subordinada à Secretaria Geral de Viação, Trabalhos e Obras Públicas, mas seus projetos receberiam aprovação direta do próprio prefeito (REZENDE, ALVES, 2004).

Com Agache, as rodovias haviam chegado ao coração das cidades. Com Le Corbusier, os protagonistas se tornam os próprios veículos com tudo o que emblematizam de rapidez e mobilidade, e passam a resignificar o próprio imaginário americano de liberdade e autonomia, como os criadores do Club dos Bandeirantes desde muito antes tão bem vislumbravam.

1927, intitulado “Um Sonho Bandeirante”. Neste artigo, Porto d’Ave apresenta seu projeto para o “Palácio dos Estados” a ser erguido na Ilha de Villegaignon. O edifício teria 21 andares e seria destinado a uma exposição permanente dos produtos do país. Tempos depois, ao ser perguntado sobre o projeto do Palácio dos Estados, Agache teria respondido: “*C’est drôle, comme l’idée d’un antropophage!*” A reação negativa de Porto d’Ave à opinião de Agache o fez escrever o editorial “*Antropophagos*”, publicado na revista *A Bandeira* de 15 de janeiro de 1929, onde escreveu: “vê-se que o Sr. Agache, além de urbanista é *gaffeur* (alguém que erra e se equivoca).” O autor aproveita o editorial, então, para questionar a vinda de Agache (COSTA, 2006).

¹⁴ O restante da equipe era formada por José Mariano Filho (relator da comissão), Henrique Novaes, Arquimedes Memória, Raul Pederneiras, Angelo Brunhs e Lúcio Costa (REIS, 1977, p. 101).

PARTE III

A ABERTURA DA AVENIDA BRASIL

A Avenida Brasil, tal como a conhecemos hoje, resultou de diferentes iniciativas empreendidas por particulares e pelo poder público a partir do início do século XX, associados, umas mais, outras menos, à problemática do automóvel e da expansão e estruturação da zona suburbana.

Distante às vezes no tempo e, com frequência, também em seus objetivos, estes projetos, no entanto, convergem, conjugam-se e dão forma à realização da Avenida Brasil. São eles:

- A) A abertura de uma “estrada de rodagem” ou “rodovia” ligando o Rio a Petrópolis e, assim, necessariamente servindo parte da zona suburbana.
- B) A proposta de abertura de “avenidas” destinadas a interligar os próprios bairros suburbanos ou melhorar a circulação na área e associando ao seu saneamento.
- C) A proposta de abertura de uma “variante” à “estrada de rodagem” Rio-Petrópolis.
- D) A proposta de abertura de uma “rodovia” ligando Rio a São Paulo.

Na escala do lugar, as quatro décadas que separaram a tentativa de se abrir uma estrada especialmente para o uso rodoviário, ligando a Capital Federal à região de serras do Estado, até a efetiva abertura da Avenida Brasil, que acabou atendendo às diversas demandas de ligações interurbanas, periurbanas e intraurbanas revelam, igualmente, não apenas as hesitações e divergências dos projetos, mas, dificuldades técnicas como a de se abrir uma estrada em uma região composta de mangues e áreas alagáveis.

Começemos por analisar o longo processo de abertura de uma “estrada de rodagem” do Rio a Petrópolis e, assim, cortando trechos dos subúrbios ao norte da cidade. Depois,

analisaremos seu projeto como resultado da também longa discussão sobre a construção de uma “avenida” com características de uma “estrada de rodagem”, envolvendo além das questões técnicas, questões fundiárias. Por fim, veremos sua obra, passo a passo, que, como previsto em seu projeto, ocorreram em duas fases.

De variante a BR-01, a história da Avenida Brasil nos revela o quanto às políticas públicas urbanas vêm relegando ao automóvel e ao transporte individual um papel preponderante na mobilidade das cidades brasileiras.

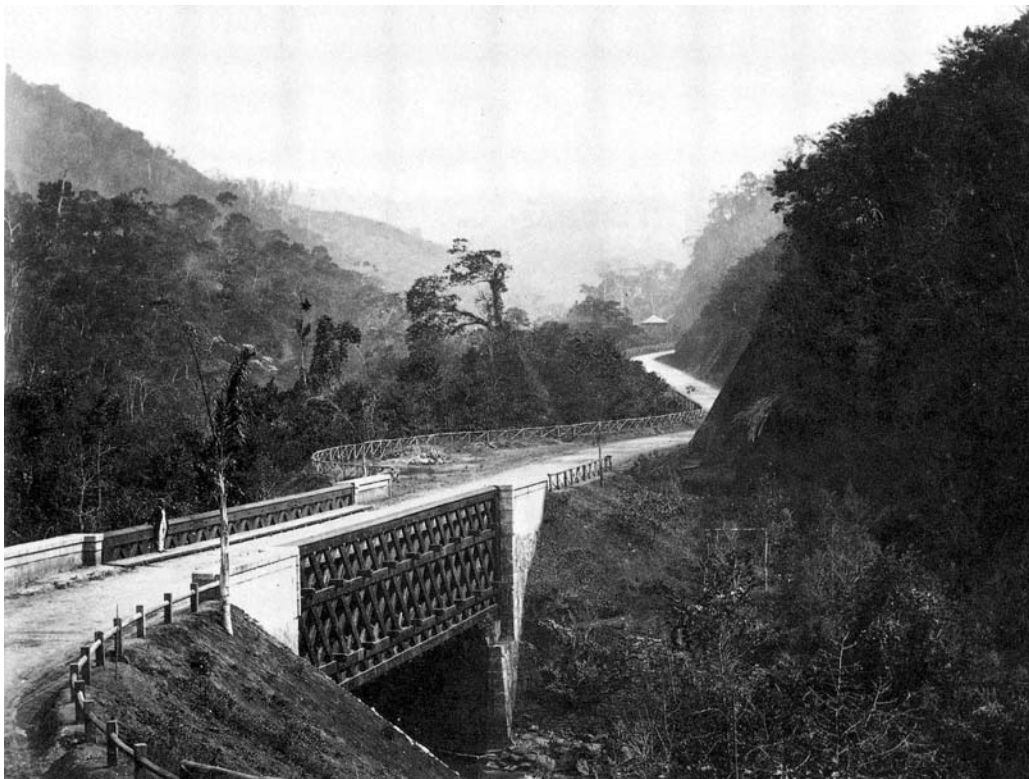
CAPÍTULO 5

DE VARIANTE A BR-01 (1939-1954)

5.1 A RIO-PETRÓPOLIS

Deve-se, ao Barão do Rio Branco a idéia de se abrir uma estrada ligando a capital do país a Petrópolis por automóvel, em 1906. Prevendo a visita do rei de Portugal D. Carlos à Exposição Internacional de 1908, o Barão imaginava poder hospedá-lo, e as demais autoridades, naquela cidade serrana, local de repouso dos governantes (GERSON, 2000). Como se sabe, estradas carroçáveis como a União e Indústria ¹ eram raras até o início do século XX. Até esta época, a ligação entre Rio e Petrópolis era feita, sobretudo, por barca e trem.

¹ Esta foi iniciada em 1852, graças a um decreto imperial que autorizava a construção de uma via ligando o Vale do Paraíba à cidade de Ouro Preto. Os trabalhos foram iniciados em 1856 e em 1861, sendo inaugurada o que se considera a primeira estrada macadamizada do continente, possuindo 96 quilômetros na província do Rio de Janeiro e 48 na de Minas Gerais (VASQUEZ, 1998). Por macadame se entende o pavimento “com duas camadas de pedra britada, depositadas sobre um terreno compactado que é comprimido em seguida a rolo com uma combinação de saibro e água, ou outros ligantes como o asfalto, o alcatrão ou o cimento” (IDEM: 23).



Estrada União e Indústria.
VASQUEZ,
1998: 75.

A estrada prevista em 1906 não foi realizada, apesar da colocação de um marco inaugural de um caminho em 1911 (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1926a). Este não se configurava como um acesso rodoviário propriamente dito a estas regiões. Ora, os serviços de saneamento da Baixada Fluminense tiveram início em 1910, mais precisamente a partir do Decreto n. 8.313, de 20 de outubro, quando a firma Gebrueder Goedhart Aktien Gesellschaft foi contratada (BRASIL, relatórios do MVOP de 1909 a 1925).

A empreitada se desenrolaria a cargo desta firma, que passaria a ter a posse dos terrenos desapropriados, pertencentes à União. A remuneração para a firma viria na forma de venda destes terrenos, valorizados depois dos serviços previstos no contrato: dragagem, limpeza e desobstrução de rios, aterros, construção de pontes e, ainda, melhoria das vias de comunicação marítimas, fluviais e terrestres. É neste contexto que surge a necessidade de se restaurar antigas estradas carroçáveis e de se abrir novas estradas. O objetivo final da melhoria destas vias era

reduzir, tanto quanto possível, “as distâncias dos transportes para os portos nos rios e canais e para as estações de ferro” (BRASIL, 1913: 273).

Além do mais, a guerra de 1914 refrariaria os debates sobre as estradas de rodagem em geral (LEITE, 1957), e a estrada para Petrópolis, como uma via dedicada ao tráfego de automóveis, permaneceria ainda como um projeto até 1916.

Este primeiro contrato foi extinto em 1916, muito provavelmente em função da entrada do Brasil na Primeira Guerra Mundial ao lado dos aliados, uma vez que esta firma era alemã. Tudo indica que os trabalhos de saneamento da área ficariam sob a responsabilidade da própria Prefeitura, mais precisamente pela Superintendência de Limpeza Pública.

Naquele ano, as recomendações 1º Congresso Nacional de Estrada de Rodagem, incentivaram a defesa da implementação da obra, sendo consideradas pela Diretoria de Obras da Prefeitura do Distrito Federal, que iniciou os estudos para a abertura da estrada, começando pelo trecho entre o Centro da cidade e Benfica, com seis quilômetros de extensão, semelhante à da Avenida Atlântica e adotando o revestimento de paralelepípedos. De Benfica até a Pavuna – limite à época do DF com o estado do Rio –, seria adotado o macadame, numa extensão de 12 quilômetros.

A intenção era de que a segunda edição do Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, a se realizar quatro anos depois, pudesse ser feita em Juiz de Fora, utilizando como acesso a estrada já inaugurada. Os governos do Rio de Janeiro e de Minas Gerais se responsabilizariam pela macadamização dos demais trechos. Minas pretendia, inclusive, estender a estrada até Barbacena e de lá até Belo Horizonte (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1916: 982-984)². Em pequena nota publicada na *Brazil-Ferro-Carril* está descrito que esta estrada contaria com “retas de mais

² Nota publicada em *Brazil Ferro-Carril*, de dezembro de 1916. Ano VII, nº 131: 982-984.

de um quilômetro e nela se notam lugares aprazíveis, oferecendo lindíssimos panoramas”³ (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1916a: 839).

Objetivando também atender à resolução do congresso e contribuir com a iniciativa, a própria Companhia Leopoldina Railway se ofereceu para transformar em estrada de rodagem um trecho de sua ferrovia inutilizado, correspondente a nove quilômetros. Os estados do Rio e de Minas seriam os responsáveis pelos demais trechos, cujas obras, no caso do Rio, incluiriam o aterramento de áreas da Baixada Fluminense e a construção de pontes sobre os rios Iguaçu e Pilar. Entretanto, estas obras caminharam lentamente. A Empresa de Melhoramentos da Baixada Fluminense proporia a abertura desta via, em 1922, como parte de seu projeto de aterramento da área esperando permitir, agora, acesso à região norte do estado, cujo novo contrato para a continuação do saneamento da baixada fora assinado somente em 5 de abril de 1921, entre a Prefeitura e o engenheiro Jerônimo Teixeira de Alencar Lima.

Jerônimo Lima considerava ser ele o único capaz de solucionar o saneamento da Baixada Fluminense, que visava, principalmente, acabar com os “mangues e brejos putrefatos [que] infestam de malária e verminose, a própria Capital da República” (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1922: 818).

A ligação entre Rio e Petrópolis por estrada de rodagem, de fato só seria configurada com uma primeira viagem ou uma bandeira, como se dizia na época, realizada de carro da capital e à cidade serrana, reunindo os sócios do Automóvel Club, no ano de 1922. Como a ligação com Petrópolis e depois, pela União Indústria com Juiz de Fora ainda não estava a contento, o 2º Congresso Nacional de Estradas de Rodagem acabou se realizando no Rio.

A descrição desta primeira viagem de automóvel entre Rio e Petrópolis foi feita por Brasil

³ A notícia acrescenta, ainda, que o projeto do traçado estaria sob o encargo de Tores de Oliveira, engenheiro da Prefeitura.

Gerson, que relata:

O percurso durou quase um dia inteiro até a Pavuna. Tomaram eles [os sócios do Club] o caminho de São Cristóvão até encontrar a Avenida Suburbana, onde principiaram a sua dura luta com a Estrada da Pavuna, que se encontrava em condições incríveis e era em muitos pontos absorvida pela Rio d'Ouro, que havia colocado seus trilhos draconianamente sobre o terreno que nela deveria ser do público. (GERSON, 2000: 391)

Como se vê, além de difícil, este acesso ficou praticamente restrito ao uso dos sócios do clube, e os serviços para a abertura de uma estrada para o uso público só foram iniciados em 1924 (LEITE, 1957: 27). A estrada de rodagem em melhores condições seria inaugurada oficialmente em 13 de janeiro de 1926, financiado pelos sócios do Automóvel Club (que capitalizaram as doações de empresários e industriais), pelo governo federal e dos estados do Rio (responsável pela construção de 17 quilômetros) e de Minas (GERSON, 2000). Este novo traçado, diferentemente do realizado em 1922, começava em Benfica, seguia por um pequeno trecho da Avenida Suburbana e depois pela Rua dos Democráticos e pela Rua Uranos, para daí acompanhar a linha de trem da Leopoldina até encontrar o Rio Sarapuí.

As obras foram executadas em parte por administração direta, sob os cuidados do próprio Automóvel Club, e outra por empreitada, esta por contrato com a firma Meanda Curty & Cia. No geral, foram feitas pontes sobre o rio Saracuruna, Taquara e do Constâncio; a elevação do trecho de mangue de Sapucaí até a Raiz da Serra; e outras pontes sobre os rios Tapera, Caboclo e João Antônio (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1926a: 527).

Ora, é esta situação que Washington Luís encontra no início de seu mandato, embora, como vimos, o amadurecimento dos debates técnicos quanto ao potencial do automóvel e das rodovias já estivesse consolidado e a escala de discussões iniciada na cidade já alcançassem territórios e continentes.

As estradas Rio-Petrópolis e Rio-São Paulo seriam consideradas por Washington Luís e

seus ministros como as duas primeiras rodovias de alcance nacional a serem abertas pelo governo federal. O relatório do MVOP, que já tivemos a oportunidade de estudar, ressaltava, entretanto, em diversos momentos as dificuldades de execução de abertura dessas estradas pela passagem de ambas pelos mangues e brejos da Baixada Fluminense e por terem que vencer as encostas rochosas da subida da serra.

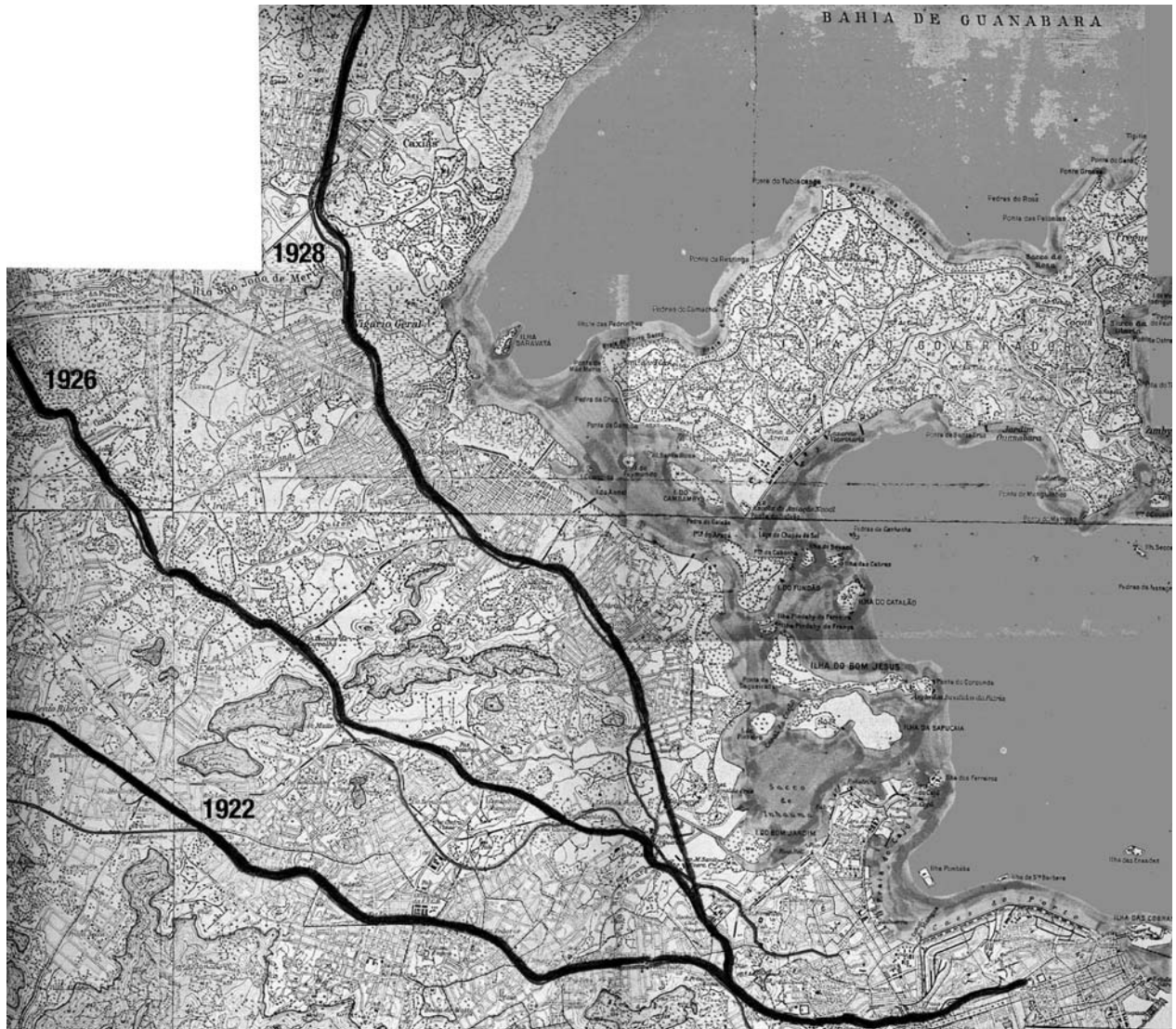
Para se construir um “verdadeiro” Plano Nacional de Viação, como se desejava desde o 1º Congresso Nacional de Estrada de Rodagem, em um sistema apenas rodoviário, as dificuldades técnicas precisavam ser vencidas. É o próprio Ministro em seu relatório que resume:

Não é possível sair da capital da República em qualquer sentido, para ligação ao resto do país, sem atravessar os mangues da baixada e cortar as pedreiras da serra, até atingir o planalto brasileiro. (...) Com os dois primeiros trechos – Rio-Petrópolis e Rio-São Paulo –, rompe-se o círculo de alagadiços e de altas serras que envolvem e comprimem a Capital da República. São trechos dispendiosos, mas inevitáveis, no sistema rodoviário brasileiro. (BRASIL, 1927b: 32)

Como mencionamos, a abertura dessas duas estradas se beneficiaria de um fundo especial que havia sido gerenciado por uma Comissão construtora, nomeada para implementar as obras. Essa comissão criou duas equipes de engenheiros, uma para cada estrada. A da Rio-São Paulo foi chefiada por Joaquim Timótheo de Oliveira Penteado e a da Rio-Petrópolis, por Luciano Martins Vêras, responsável direto pelos estudos e projetos desta última. Os trabalhos das comissões começaram em março de 1927 e, a princípio, deveriam funcionar independentes. Entretanto, menos de um mês depois, ambas passaram à chefia de Vêras. A intenção do governo e da comissão, agora chefiada por Vêras, era finalizar o trabalho ainda no mesmo ano, mas as chuvas foram responsabilizadas por atrasar a obra, concluída no ano seguinte.

Frente às dificuldades naturais de construção e custos impostas pelo terreno, foram pensados cinco trajetos, levando-se em conta o aproveitamento de trechos do leito da via férrea

da Leopoldina Railway, da antiga Estrada Real e o aproveitamento das obras da estrada de rodagem aberta pelo Automóvel Club do Brasil, em 1922, aperfeiçoada, entre 1924 e 1926.



Trajetos das estradas Rio-Petrópolis, de 1922, 1926 e 1928. (SILVEIRA, 1987: 3)

5.1.1 Os trajetos propostos e o trajeto construído

O primeiro trajeto estudado teria início em São Cristóvão, mais precisamente no cruzamento das ruas Alegria e Bela, atravessando, num alinhamento reto, por 2,5 quilômetros, toda a região de Manguinhos, cortando pelo lado direito da estrada da Leopoldina, também num

único alinhamento reto, até atingir a Estação de Olaria e o bairro da Penha. Em seguida, cruzando por um viaduto a Estrada de Leopoldina, a acompanharia pelo lado esquerdo até cortar a antiga estrada aberta pelo Automóvel Club, que, para atingir a serra, partia da Vila da Estrela e terminava na Raiz da Serra.

O segundo sugeriria o mesmo percurso projetado pelo primeiro estudo, até Actura, para em seguida se unir à estrada aberta pelo Automóvel Club nas proximidades de Pilar, no Km 40. A partir do Km 48, subiria o Vale da Mantiqueira por vinte quilômetros, para vencer a diferença de nível de 841 metros entre a Baixada e o Alto da Serra.

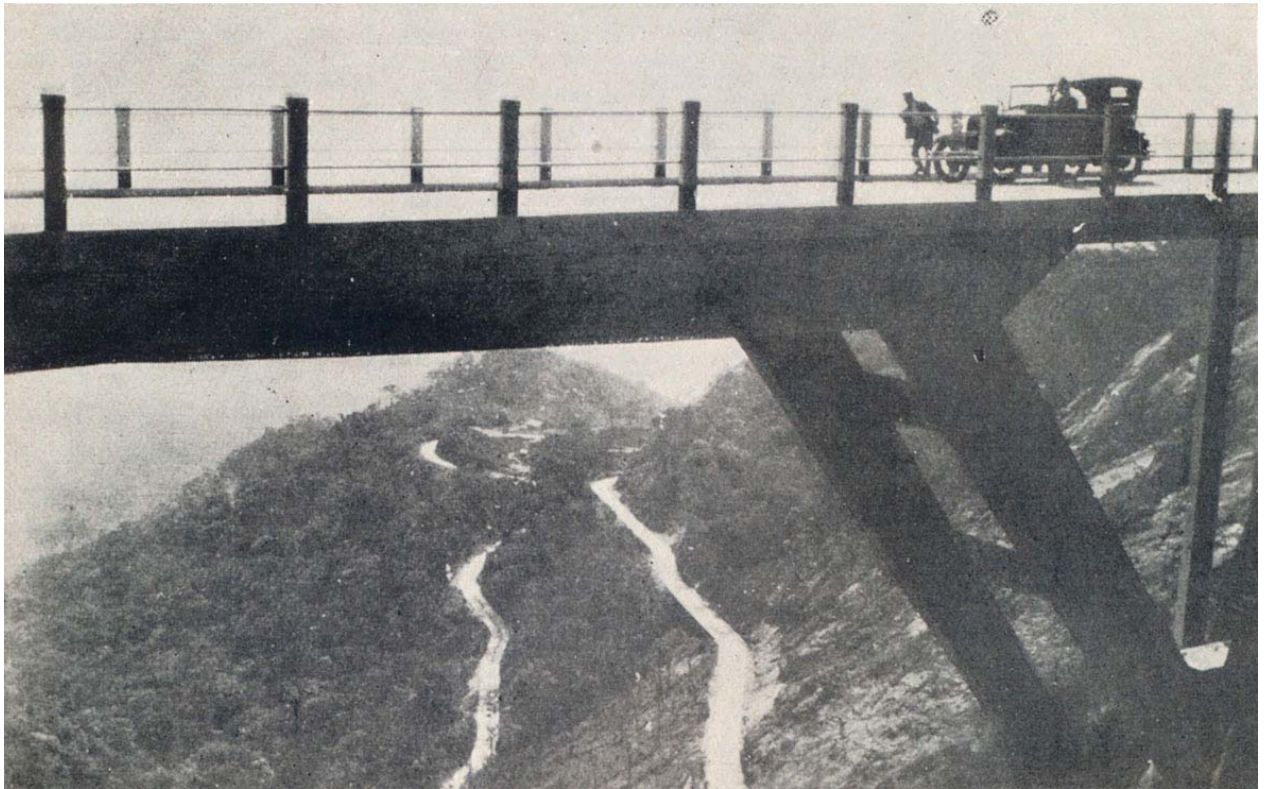
A proposta constante do terceiro trajeto era que a estrada passasse pelo litoral. A justificativa para a sua não realização – e que sequer consta do mapa publicado no relatório do MVOP – foi de que seria inexecutável face às dificuldades técnicas de se vencer o terreno formado de mangues, embora o mesmo relatório reconhecesse ser ele o melhor em planta, por se constituir de trechos retilíneos.

Por outro lado, talvez o calendário político não pudesse esperar o calendário dos trabalhos de aterramento. De todo o modo o terceiro trajeto partiria de Manguinhos e se desenvolveria próximo ao litoral numa reta até o morro do Diego, próximo ao Rio Sarapuí. Partiria 28 graus na direção nordeste a partir deste trecho, num alinhamento reto de seis quilômetros, até terminar nas imediações do Morro do Mosquito. A partir daí, seguiria diretamente até a Raiz da Serra, numa reta de 15 quilômetros.

O quarto trajeto tratava-se de simplesmente aproveitar e melhorar a estrada aberta pelo Automóvel Club.

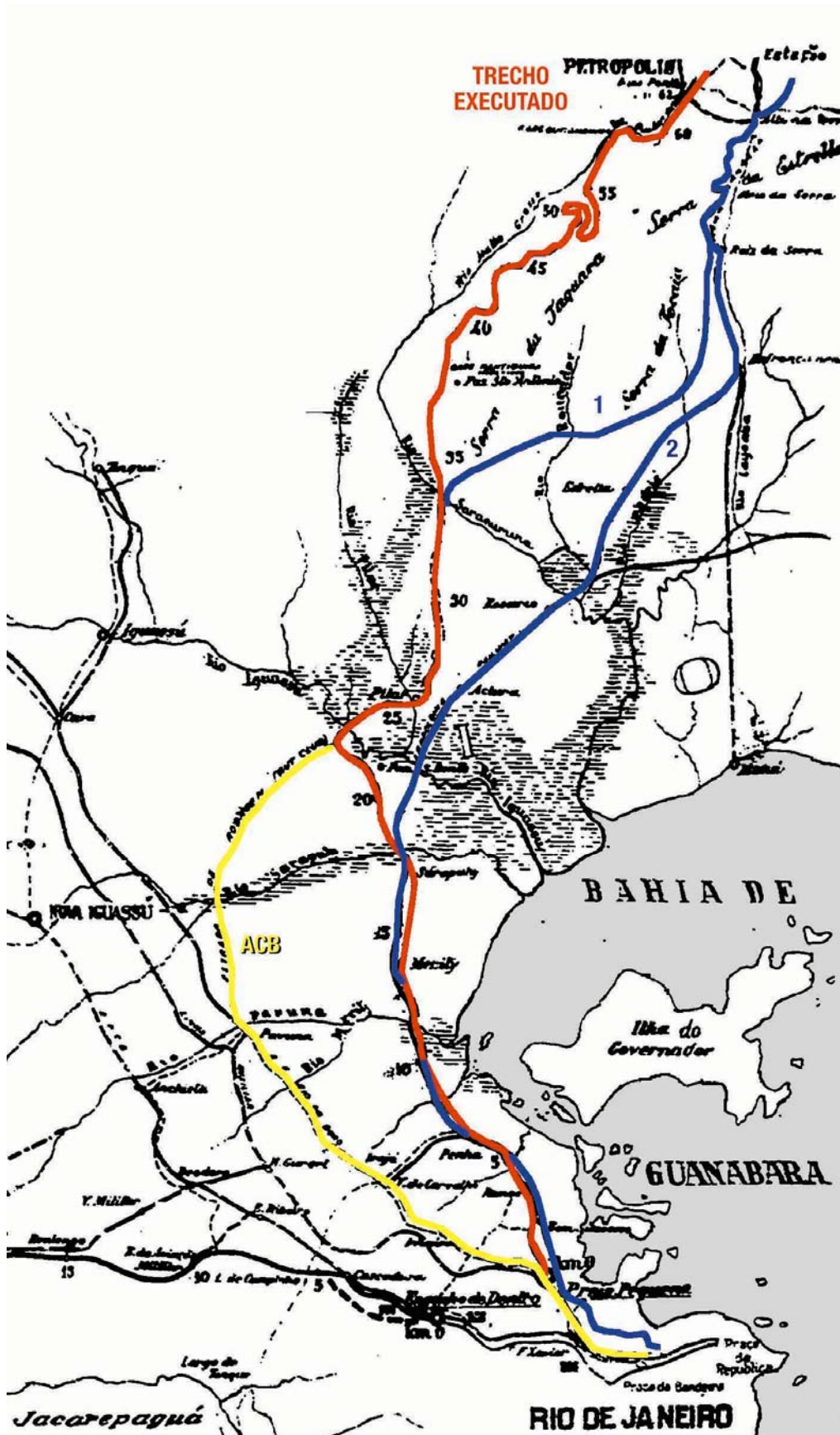
O relatório do Ministério, de 1927, chama a atenção para o fato de que, quando no Governo Washington Luís a questão da construção das rodovias passou a ser enfrentada com firmeza e ambicionando desenhar uma nova política viária (somando ferrovias e rodovias)

(BRASIL, 1927b: 36), a intenção, a princípio, foi realmente apenas melhorar todo o trecho aberto pelo Automóvel Club. Entretanto, esta idéia rapidamente foi rejeitada.



Viaduto da Estrada Rio-Petrópolis. Revista Brasil Rotário, 1929.

Como pudemos mencionar, entre a data de abertura pelo Automóvel Club (1924-1926) de sua “estrada de rodagem” e a inauguração pelo governo de Washington Luís (1928), de sua versão da Rio-Petrópolis, a construção de vias projetadas especialmente para o uso do automóvel passou a ser prioridade para o governo federal, e ganhou ainda maior rigor técnico e financeiro. Essa prioridade fez com que o governo federal investisse assim em tecnologia de abertura de estradas de rodagem, levando em consideração estudos sobre tipos especiais de revestimento, como macadame, concreto e asfalto, passando pelo maquinário utilizado e o estabelecimento das larguras das vias para cada tipo de veículo.



Detalhe mostrando dois dos quatro trajetos estudados e o executado.

Utilizando-se desses avanços, o governo de Washington Luís procurava afirmar que a estrada aberta pelo Automóvel Club representava, em certa medida, uma forma ultrapassada de se abrir estradas – mesmo sendo ele o sócio de honra da entidade –, semelhante à do tempo em que ainda se considerava a circulação de veículos de tração animal. Com certeza, o presidente e o ministro procuravam valorizar a nova obra elegendo tecnicamente outro trajeto e fazendo uso de novas tecnologias e materiais.

Da primeira ligação Rio-Petrópolis aberta pelo Automóvel Club foram aproveitados, na verdade, apenas cerca de quatro quilômetros e se analisarmos o mapa a seguir, notaremos que são aqueles que contornam os charcos alagáveis ao longo do litoral e em torno do bairro de Manguinhos.

A nova Estrada Rio-Petrópolis, aberta por Washington Luís, foi inaugurada em 3 de maio de 1928. As condições técnicas da estrada, ou seja, o revestimento em macadame com penetração de betume, no trecho da Baixada, e o leito em concreto, no trecho da serra, permitiriam que os automóveis desenvolvessem velocidade de até sessenta quilômetros por hora (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1928b: 511), o que, para a época, representava um novo padrão de velocidade.

A estrada recebeu, ainda, revestimento em paralelepípedo nos seis primeiros quilômetros, no trecho correspondente à Avenida dos Democráticos, cujo leito foi reformado e alargado para obedecer ao leito correspondente de oito metros na Baixada. Na serra, a largura adotada variava de seis a 6,50 metros, com rampa máxima de 5,5% e raio mínimo de curvatura de cinquenta metros, conforme recomendações técnicas da comissão, constantes no relatório do MVOP de 1927-1928.

O trajeto executado desta nova e terceira Rio-Petrópolis, considerando-se os esforços do Automóvel Club, foi descrito pelo relatório do MVOP e por reportagem da *Brazil-Ferro-Carril*. A estrada de rodagem saía do largo da Praia Pequena (Parada do Rio d'Ouro), seguindo ao longo

da Avenida dos Democráticos e paralelamente à linha da Leopoldina Railway, até o Km 19, depois de cruzar o Rio Sarapuí. A partir deste último ponto, aproveitava o antigo trecho de leito ferroviário transformado pela Leopoldina Railway, em 1922, até entroncar-se no Km 23, no trecho aberto pelo Automóvel Club do Brasil, aproveitando esta estrada até o Km 27, próximo a Pilar. Daí se estendia até o Km 34, atravessando os rios Iguazu, Pilar e Saracuruna e o bairro de Pilar.

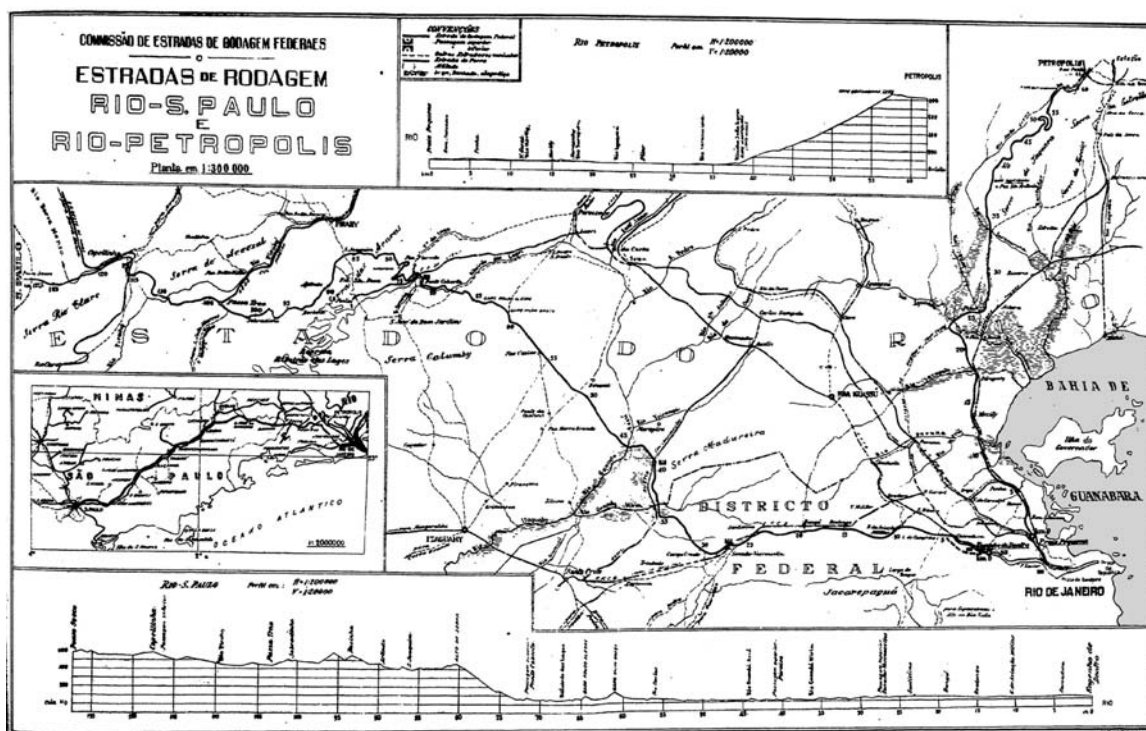


Imagem da Rio-Petrópolis e da Estrada de Ferro Leopoldina. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Reprodução Marco Belandi. Sem data.

Os próximos cinco quilômetros se afastavam da estrada aberta pelo Automóvel Club, devido às suas condições técnicas, em procura das cabeceiras do Rio Mantiqueira, subindo

ligeiramente para transpor a garganta João Aires, nas proximidades da Fazenda Santo Antonio. Depois, acompanhando o Rio Saracuruna, atingia a cota 870 na garganta Quitandinha (Km 57) até chegar à cidade de Petrópolis.

Dos 62 quilômetros construídos, dez deles estiveram a cargo do Distrito Federal e o restante, do governo federal. As obras se dividiram em duas frentes de trabalho: a da Baixada esteve a cargo do engenheiro Tasso Costa Rodrigues e a da serra, de Ângelo Crozato. As pontes sobre os rios Meriti, Sarapuí, Iguaçu e Saracuruna foram executadas pela firma Christiani Nielsen (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1928b).



Mapa Geral das estradas Rio-Petrópolis e Rio-São Paulo publicado no relatório do MVOP de 1927. BRASIL, 1927b.

5.2 A CONQUISTA DO LUGAR: o saneamento da baixada de Manguinhos e a preparação para a abertura da variante

5.2.1 Realizações e impasses técnicos

O acesso à região da Baixada Fluminense se fazia, primeiramente, pelas linhas férreas que abasteciam a região, cuja abertura de estações de passageiros para Penha, Bonsucesso, Ramos, Lucas, Vigário Geral e Amorim se deu entre 1886 e 1910⁴. Para se chegar por terra a locais não atendidos pelas linhas de trem, como, por exemplo, à colina principal do Instituto de Manguinhos, era utilizado um caminho que o cortava e que ia até o mar, a Estrada de Manguinhos, também conhecida como Estrada para o Porto de Inhaúma, ou então um outro que também levava àquele, aberto entre 1880 e 1885⁵. O pedido para que uma via fosse aberta, melhorando a ligação do centro da cidade e da região do subúrbio de Manguinhos até o Porto de Inhaúma, surgiu em 1910, como em um projeto de Adolpho Morales de los Rios.

A esta época, as vias existentes para a zona norte da cidade, como a Avenida Suburbana, faziam parte daquelas originadas de antigas estradas carroçáveis do século XIX, neste caso, a antiga Estrada Real de Santa Cruz, e ainda não haviam sido adaptada para o automóvel. A via proposta por Morales já pensava na utilização da estrada para automóveis, procurando responder às necessidades de um melhor acesso para aquela região, sobretudo depois do sistema de avenidas estabelecido por Passos. A avenida proposta por Morales de los Rios partiria do cais do

⁴ “No último quartel do século XIX, a freguesia de Inhaúma era percorrida por várias ferrovias: pela Estrada de Ferro D. Pedro II, atual Central do Brasil, inaugurada em 1858; pela Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil, de 1893, e mais tarde incorporada à Central como linha auxiliar; pela Rio d’Ouro, concebida em 1876, mas que começou a funcionar apenas em 1883, e ainda pela Companhia Leopoldina Railway, vetor de crescimento e expansão do subúrbio da capital federal e que constituiu na região as estações de Penha, Bonsucesso e Ramos, em 1886. A expansão em direção à região norte prosseguiu com as estações de Lucas (...), em 1908, e Vigário Geral, em 1910. A Parada do Amorim só foi oficializada como estação em 1910, muito provavelmente devido ao fluxo de pessoas que seguiam para as obras e os laboratórios de Manguinhos (...). O tempo médio de viagem entre a estação de partida, Leopoldina, e a estação do Amorim era de 11 minutos” (OLIVEIRA ET AL., 2003: 26).

⁵ Segundo documentos encontrados no Arquivo Geral da Cidade. Citado Oliveira et al. (2003).

porto, beneficiando as estações servidas pelas estradas de ferro Central e Leopoldina e as localidades de Caju, Manguinhos, Penha, Inhaúma, Irajá, Benfica, Méier, Lins de Vasconcelos e Boca do Mato (RIOS FILHO, 1959: 204-205).

Pouco depois, em 1913, a abertura da via continuava a ser defendida em artigo da revista *Cosmopolita*, mas visando, sobretudo, um melhor acesso ao instituto de pesquisa de Manguinhos, e assim, passando pelo litoral. O artigo que fazia tal apelo afirmava que pouquíssimas pessoas tinham acesso ao edifício principal, descrito como uma bem guardada “jóia” e justificava sua abertura. A revista pedia a abertura da via, para que servisse como elemento de desenvolvimento e de progresso àquela região. Passando “(...) pela frente do edifício” o seu traçado parecia ser fácil, devendo partir do “(...) Jockey-Club ou da rua Benfica (...) até o porto de Inhaúma”. (*apud* BENCHIMOL ET AL., 1988 : 588-590)

Na mesma obra, se pedia uma linha de carris que:

seguindo o mesmo percurso, entrasse pela Estrada do Porto [de Inhaúma], Rua da Regeneração, Estrada do Engenho da Pedra, Vila Gerson, Praia de Apicu, Porto de Maria Angu, Olaria e Penha. A volta se faria pelo mesmo itinerário, invertendo-o, ou se procuraria ganhar a outra margem da Leopoldina com direção a Inhaúma ou Cachambi. (BENCHIMOL ET AL., 1988: 589)

Entretanto, a melhoria da comunicação e do transporte no trecho litorâneo não foi implementada, entre outras razões até mesmo pela interrupção dos contratos com a empresa Gebrueder Goedhart Aktien Gesellschaft. A solicitação, sobretudo de transporte na região, surgiria novamente em função das festividades na Igreja da Penha, em 1926, e a reivindicação foi enfim atendida com a colocação de uma linha extra de Benfica a Ramos.



Foto tirada do Castelo de Manguinhos para a Baía de Guanabara, antes da abertura da Avenida Brasil/DAD/FIOCRUZ.

Os mangues àquela época já passavam novamente por obras de aterramentos realizadas por Jerônimo Alencar Lima, e com o leito solidificado, os trilhos foram colocados com segurança (SANTOS, 1934: 498-499), mas a realização já chegava com atraso. Com a inauguração, em 1928, da Rio-Petrópolis, feita por Washington Luís, uma primeira linha de auto-ônibus para o subúrbio, logo surgiria aproveitando seu leito, e a ligação entre a Penha e a Praça do Carmo, no Centro da cidade, passando por Inhaúma, já seria estabelecida em 1930 (SANTOS, 1934: 131).

Com a celebração do contrato entre a Prefeitura do Distrito Federal e a Empresa de Melhoramentos da Baixada Fluminense de Jerônimo Alencar Lima, os aterros das áreas alagáveis na região de Manguinhos ganhou novo impulso.

De acordo com o contrato, a empresa deveria entregar ao Patrimônio Federal, para usufruto público, um cais de saneamento em Manguinhos, com três quilômetros de extensão; 15 quilômetros de canais navegáveis na Bacia de Manguinhos, com atracação em trinta quilômetros de extensão, “tanta quanta a do maior porto de navegação fluvial do mundo” (BRAZIL-FERRO-

CARRIL, 1922: 819); uma rede de canais eclusados e rios canalizados com 150 quilômetros de extensão, possibilitando a irrigação de uma “vasta área suburbana e rural do Estado” (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1922: 819).

Além disso, a empresa seria responsável pela construção de várias pontes e obras de arte para permitir a travessia dos rios e canais; a urbanização de uma área de mais de um milhão de metros quadrados em Manguinhos, secos e salubres e anteriormente alagados e “empestados por epidemias”, para usufruto do governo federal e de suas repartições, o que explicitamente incluía a área do instituto e das estradas de ferro Central, Auxiliar e Rio d’Ouro e do Cais do Porto, “sem o atual atravancamento da cidade” (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1922: 819).

Finalmente, deveria ainda ser entregue pelo contratado uma estrada de rodagem entre a capital e a Raiz da Serra, em Petrópolis, “com 40 quilômetros de extensão, permitindo a ligação entre o Rio de Janeiro e as mais longínquas povoações do estado do Rio de Janeiro e de Minas, já servidas pela conhecida Estrada União e Indústria” (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1922: 819).

Na verdade, trata-se de uma formidável operação imobiliária, como descreve o próprio diretor da empresa, em 1921:

Propus então ao Governo Federal executar o saneamento da Baixada Fluminense com o produto da valorização dessas terras, valorização imediata para criação de cinco milhões de metros quadrados em Manguinhos que, vendidos aos preços correntes, dariam de sobra para garantir a operação bancária e o emprego do capital necessário às obras a serem empreendidas. (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1922: 818)

De fato, destes 5 milhões de metros quadrados, a empresa ficaria com quatro milhões de terras urbanizadas, para negociar a instalação na área de comércio e indústria, facilitada pela oferta de transporte marítimo, fluvial e terrestre e pela proximidade da região portuária; e, finalmente, o povoamento de toda uma região, futuro mercado produtor e consumidor de

exploração “pastoril, agrícola e industrial”.

Esse aterramento da área de mangues localizados entre São Cristóvão e Penha foi iniciado por volta do ano de 1921, e é neste contexto que a Empresa de Melhoramentos propõe contribuir para a abertura da Rio-Petrópolis e, depois, de sua variante.

5.2.2 A Avenida do Norte e as hesitações sobre a instalação do bairro industrial de Manguinhos

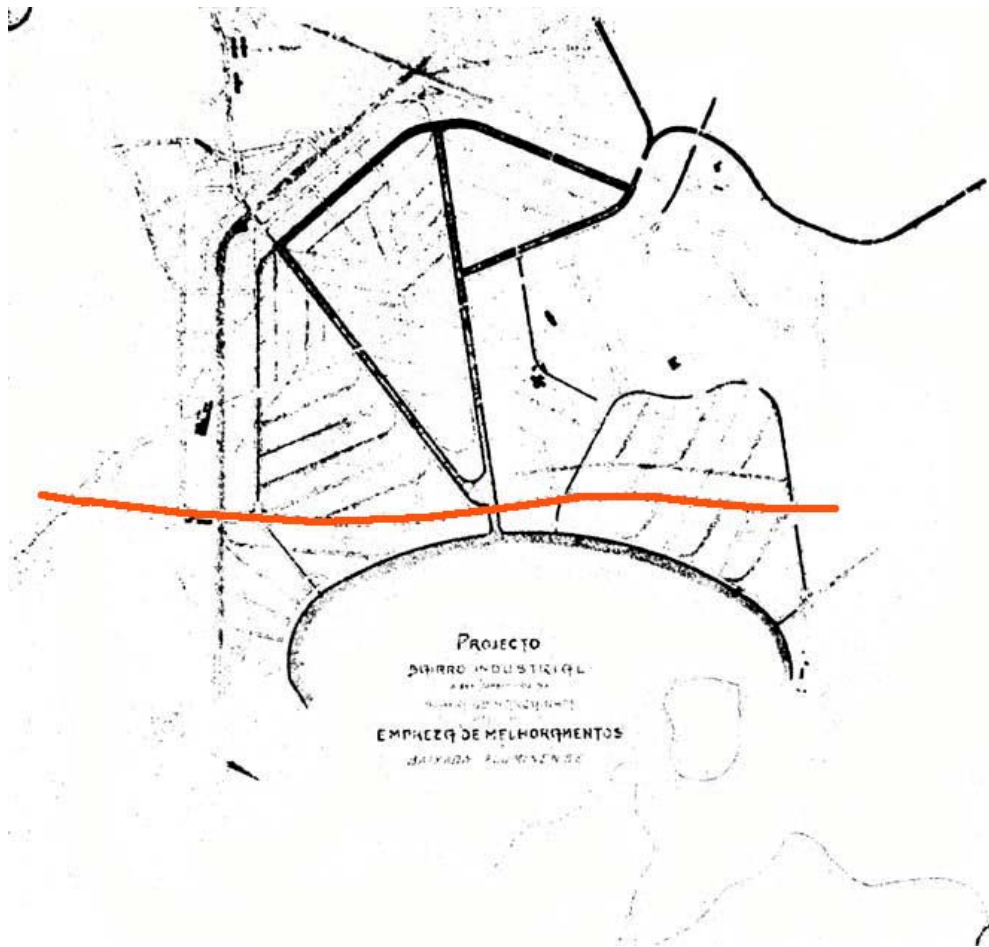
Toda a região que vimos chamando de Manguinhos, como é conhecido hoje o bairro, sofreria grandes alterações durante as décadas de 1920 e 1930, principalmente a partir dos trabalhos da Empresa de Melhoramentos da Baixada Fluminense, como procuramos mostrar. A criação de um bairro industrial para Manguinhos, como tentativa de urbanizar essa região da cidade, conforme estipulava seu contrato, segundo Saturnino de Britto (1944), foi sugestão da própria empresa, cujos projetos foram apresentados em 1927. Para os serviços de saneamento e aproveitamento da área, a empresa havia realizado trabalhos topográficos e de sondagens, que acabaram servindo para a realização das diferentes propostas de uso para o bairro.

De fato, foram apresentados quatro projetos de uso industrial para o bairro: um da própria Empresa de Melhoramentos; um de Jerônimo Alencar Lima (dono da empresa, mas que apresentou a proposta como engenheiro civil autônomo); um de Aristides Figueiredo; e um de Jorge Macedo Vieira, que acabou sendo o escolhido. Para Saturnino de Britto, que analisou estas propostas e deu parecer final sobre as mesmas, fazendo ainda sugestões, a o do engenheiro Aristides Figueiredo era o mais completo. A empresa, talvez, para se mostrar mais isenta, preferiu encarregar Vieira da elaboração de um quinto plano, que melhorasse, sobretudo, o esquema do arruamento e do estabelecimento das vias férreas. A circulação no bairro industrial contava com a articulação dos transportes marítimo, ferroviário e por meio das vias carroçáveis.

Como vimos, a carência de vias de comunicação na área era grande, inclusive, devido às condições topográficas que sempre se desenharam como um obstáculo para a sua ocupação. Assim, tanto o projeto de Figueiredo quanto o de Vieira previam a abertura de duas vias, ambas na direção norte-sul: uma seria batizada Avenida do Norte, próxima ao cais do litoral, e a outra se desenvolveria mais próxima à linha da Estrada de Ferro Leopoldina. As duas avenidas teriam, pelo projeto de Vieira, 32 metros de largura e, por sugestão de Britto, 35.

Segundo esse engenheiro sanitário, a avenida mais próxima à linha férrea partiria do prolongamento da rua José Clemente, atravessando o feixe das linhas férreas, passando ao lado do parque do Instituto Oswaldo Cruz, para depois se ligar à Avenida Suburbana. A Avenida do Norte partiria de São Cristóvão em prolongamento da Rua Bela, cruzando igualmente as estradas de ferro e, depois de sair do Bairro Industrial de Manguinhos, atravessaria os bairros de Inhaúma, Bonsucesso, Ramos, Penha e demais localidades.

Pelo seu entender, a abertura dessas vias, tanto uma, quanto outra, enfrentaria as dificuldades impostas pelo terreno, formado por mangues de um lado e por serra do outro. Segundo ele, os traçados das cidades deveriam respeitar a topografia, numa posição contrária, portanto, aos traçados retilíneos preconizados por alguns urbanistas como Cerda, Hénard ou mesmo Le Corbusier. Os arruamentos deveriam ser realizados segundo “o justo meio” entre “os exageros do urbanismo teórico ou idealista e a avareza do utilitarismo” (BRITTO, 1944: 294).



Projeto de Jorge Macedo Vieira para o Bairro Industrial de Manguinhos. Em destaque, a Avenida do Norte. OLIVEIRA ET AL, 2003: 87.

Para o caso de Manguinhos, Britto escreveria:

grande parte do terreno vai ser obtido por aterro; morros que existem serão escavados até onde o preço do serviço seja compensador, salvando-se desta violência à natureza o morro onde se ergue o Instituto Oswaldo Cruz ou de Manguinhos, onde no projeto antigo [o de Figueiredo] e no substituto [o de Vieira] por feliz idéia formar-se-á um parque⁶. (1944: 258)

⁶ Este parque, a que se refere Britto, já teria recebido projeto paisagístico a cargo da Empresa Sommers Arquitetos Associados, por volta de 1925. Entretanto, segundo nota na revista *Brazil-Ferro-Carril*, de dezembro de 1916 (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1916c: 982), a Prefeitura do Distrito Federal já estaria empenhada em iniciar a execução de parte do projeto de um bosque para Manguinhos, objetivando permitir que a Superintendência de Limpeza Pública começasse o aterro para o saneamento da área, depois de encerrado o contrato com a firma Gebrueder Goedhart A. G., como vimos.



Projeto paisagístico para o “Bosque de Manguinhos” de Sommers Arquitetos. OLIVEIRA ET AL, 2003: 86.

Em mapas realizados entre 1926 e 1928 ⁷, no contexto de realização do Plano Agache, reparamos que a via próxima à ferrovia seria aberta nesta época para ser o trecho final da ligação de Petrópolis ao Centro da cidade do Rio de Janeiro, que como vimos no capítulo precedente, seria privilegiada em sua proposta ⁸.

A estrada passando pelo litoral, a já mencionada Avenida do Norte, quando aparece em tais mapas, consta apenas como projeto. No mapa editado pelo *Guia Briguiet*, de 1929, essa mesma avenida aparece tracejada. Da mesma forma, o contorno do litoral, pertencente ao terreno do Instituto Oswaldo Cruz, sequer está desenhado nestes mapas, revelando a indefinição quanto à realização da via pelo litoral, associada à demarcação das terras do Instituto, que era discutida

⁷ Encontrados no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

⁸ Durante vinte anos, esta via ficaria conhecida como Estrada Rio-Petrópolis e, durante as obras de abertura da Brasil, antiga Estrada Rio-Petrópolis. Depois de aberta a av. Brasil, este trecho da estrada receberia o nome de Avenida Leopoldo Bulhões.

naqueles anos ⁹.



Mapa Briguiet, de 1930, mostrando com mais nitidez o projeto do Bairro Industrial, de Vieira. ERMAKOFF, 2003.

Um dos grandes questionamentos era se a via deveria vencer as dificuldades das áreas de mangue, ou se deveria seguir pelo trajeto mais consolidado, próximo à linha férrea. A dúvida permaneceria ainda por alguns anos, até a abertura propriamente dita da Avenida Brasil, uma vez que, como se constata na proposta de Agache para a área, o bairro industrial recebe um novo

⁹ Quando a direção do Instituto Oswaldo Cruz, nos primeiros anos da gestão de Carlos Chagas (1917-1934), iniciou os acordos para a posse definitiva do terreno da antiga fazenda de Manguinhos, com a prefeitura do Rio de Janeiro e com o governo federal, lhe foi apresentado o projeto de saneamento e urbanização da região, a cargo da Empresa de Melhoramentos da Baixada Fluminense. O contrato previa a realização das obras cedendo à empresa o direito de propriedade das áreas beneficiadas.

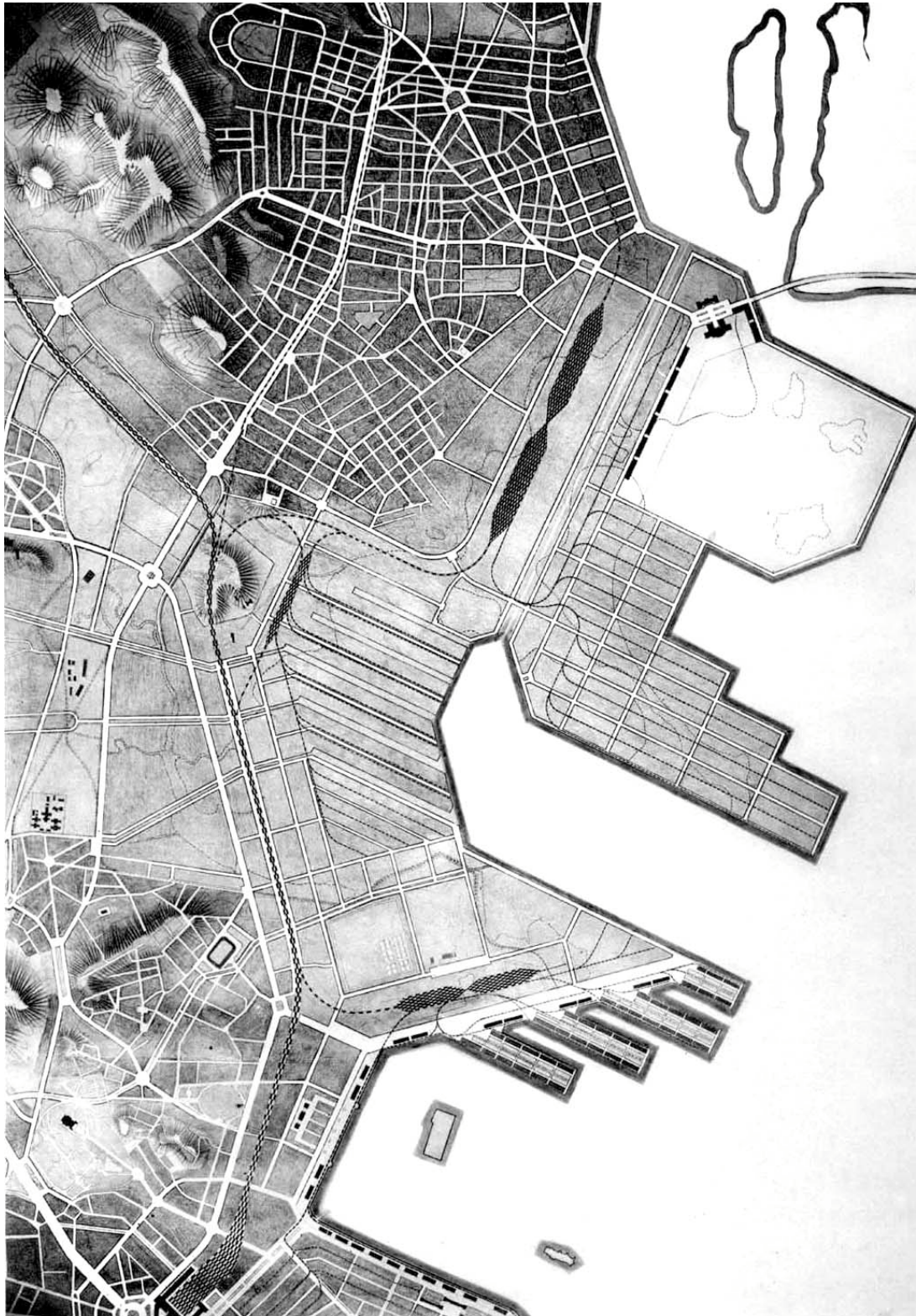
desenho, articulado à ampliação da zona portuária.

Independente do sucesso da criação de um bairro industrial em Manguinhos, a vocação de uso para esta região seria, contudo, como veremos, respeitada por Alfred Agache no zoneamento sugerido dentro do seu plano para o Rio de Janeiro.

Agache entendia o zoneamento como um instrumento de planejamento urbano que permitia a manutenção do valor da propriedade e do caráter de uma determinada área, sem “invasões” por outras construções que pudessem alterá-lo. Neste sentido, Agache propôs a divisão da cidade do Rio de Janeiro em cinco áreas: a zona central e comercial, a zona industrial e do porto, a zona de residência, a zona suburbana e a zona de espaços livres e reservas arborizadas.

Na criação da zona industrial, o urbanista francês chamava a atenção, ainda, para a vantagem na economia nos meios de transportes e na melhoria do tráfego de veículos entre as demais áreas da cidade. Para ele, uma proposta não podia estar desvinculada da outra: “A partir do centro comercial, a reorganização da rede de vias férreas e da trama das artérias principais da circulação está intimamente ligada ao preparo de um bairro industrial” (AGACHE, 1930: 182).

A justificativa da escolha da região de Manguinhos, para a implantação da zona industrial, se dava pela sua proximidade com a região do porto. Entretanto, esta compreenderia, igualmente, áreas de residência (para os trabalhadores das indústrias e dos portos) e áreas livres, como vimos na proposta de Macedo Vieira, além de se configurar claramente uma área suburbana.



Bairro Industrial em AGACHE, 1930.

O próprio Agache justifica assim a escolha:

A implantação do bairro industrial do Rio de Janeiro na Baixada Fluminense permite precisamente satisfazer à maior parte das exigências indispensáveis: o bairro industrial se encontrará na proximidade do centro comercial, ao mesmo tempo em que estará isolado pela disposição topográfica do lugar e realizará a junção indispensável entre as vias de transportes terrestres e marítimos, além de que, a sua superfície é suficientemente vasta para alojar numerosas usinas e o preço do terreno bastante módico para permitir a aquisição fácil dos locais necessários às suas oficinas. (AGACHE, 1930: 183)

A formação do terreno para a zona industrial, compreendida pela enseada de Manginhos e pelos braços de mar que separavam as ilhas de Sapucaia, Bom Jesus, Pinheiro etc., ocorreria a partir do seu saneamento e aterramento (com a terra proveniente do arrasamento do Morro do Pedregulho).

Com a entrada de Agache, nos debates e nos projetos do futuro da área, a superfície já colossal de 5 milhões de metros quadrados crescia ainda mais, passando para cerca de 6,5 milhões, tornando-se uma das zonas de extensão urbana mais em vista naqueles anos. Sabemos que essa proposta não se concretizou por completo. Melhor dizendo, o terreno foi preparado e os rios retificados por Jerônimo Alencar Lima (segundo os trabalhos iniciados em 1922, como mostramos), sem, no entanto, seguir o desenho das quadras proposto nem por Alencar Lima, nem por Vieira, nem por Agache. Sua ocupação, muito menos, se deu da forma esperada. Somente em 1938 o lento processo de saneamento e urbanização daquela área se concluiriam, anexando-a e conectando-a, enfim, núcleo urbano.

5.3 AS OBRAS

5.3.1 A rede rodoviária do Distrito Federal e as diretrizes para a construção da Avenida Brasil

As instabilidades políticas no período 1930-1937 associadas, ainda, às dificuldades econômicas foram fazendo com que a implementação dos projetos discutidos para o bairro industrial de Manguinhos ficasse em segundo plano ou mesmo fossem abandonados. De fato, não só o Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento, apresentado por Agache seria questionado, como já dito anteriormente, como sucessivas comissões técnicas para a discussão do futuro urbanístico do Distrito Federal seriam montadas e desmontadas no período, provocando descontinuidade e aumentando as hesitações, que se acumulavam.

Em 1932, tem-se a rescisão do contrato da Empresa de Melhoramentos da Baixada Fluminense com o governo federal e, a 5 de julho de 1933, é criada a Comissão de Saneamento da Baixada Fluminense, estabelecida com ordem do governo Vargas, para continuar as obras. Esta comissão foi chefiada por Hildebrando de Góes, tendo Saturnino Braga como assistente (BENCHIMOL ET AL., 1988).

No que tange as propostas de criação de um plano rodoviário, a Comissão Federal de Estradas de Rodagem, criada por Washington Luís, seria extinta no primeiro ano do Governo Provisório, transformando-se em uma seção anexa à Inspeção Federal de Estradas. De imediato, tal ato causaria a diminuição ou mesmo a paralisação das atividades rodoviárias em alguns estados. Em 1932, seria também extinto o Fundo Especial, para custeio das rodovias, sendo sua renda incorporada à receita geral da União (BRAGA, 1947: 50). Em 1933, o mesmo Governo Provisório restabeleceria a Comissão de Estradas de Rodagem Federais, porém, sem os recursos anteriores. Entretanto, o governo manteria ainda “cuidados especiais” na conservação das estradas Rio-São Paulo e Rio-Petrópolis, símbolos da última gestão da República Velha

(BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1933).

Com a Lei nº 467, de 31 de julho de 1937, que transformava a Comissão de Estradas de Rodagem Federais no Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (ver anexo 4), e que para alguns técnicos ligados ao rodoviarismo, teria rompido “as peias da burocracia” e “aberto um novo horizonte”, as questões viárias passaram a ganhar um novo alento e a abertura de uma nova via litorânea na faixa aterrada de Manginhos começou a sair do papel.

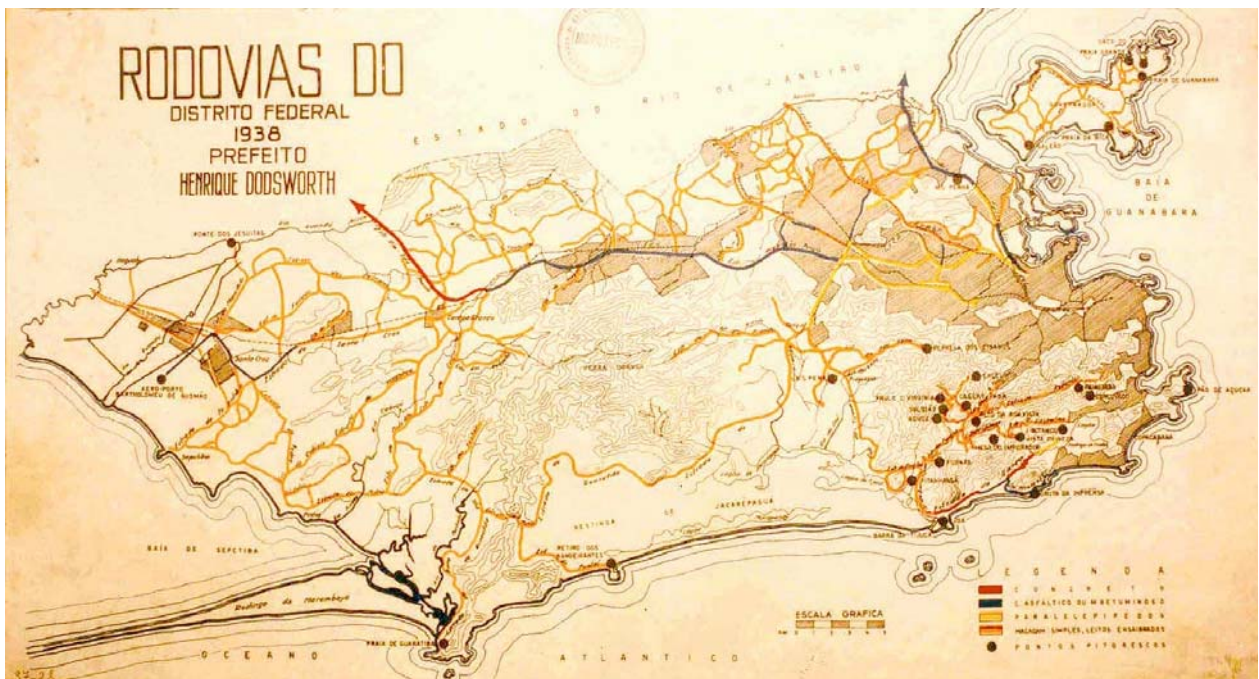
Em setembro de 1938, é publicado pela Revista Municipal de Engenharia um artigo de Renato Leite Silva, subdiretor de viação e saneamento da Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas – SGVTOP, sobre um programa de rede rodoviária para o Distrito Federal (SILVA, 1938: 567-572). Este engenheiro seria o responsável direto pelo projeto da variante da Rio-Petrópolis e, juntamente com Urano Barberi, também pela sua construção, iniciada no ano seguinte (PEREIRA, 1952). Neste seu artigo, percebemos que ali estavam lançadas as diretrizes que permitiriam iniciar seu projeto propriamente dito e a obra da variante.

De imediato, percebe-se que o artigo refletia as preocupações do Distrito Federal em atender às recomendações do DNER, criado um ano antes (ver anexo 4). Logo no primeiro parágrafo, expressava-se a vontade da secretaria de estudar uma rede rodoviária para o Distrito Federal, “em condições de corresponder ao seu crescente progresso e às suas necessidades econômicas”. As preocupações estavam concentradas em resolver o abastecimento da cidade relacionada à crise do transporte. Para a Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas, a cidade ainda possuía áreas disponíveis para a ocupação pela agricultura e pela indústria e, à medida que a cidade fosse crescendo e se urbanizando, esse problema iria se agravar. Competia ao poder público encontrar logo uma solução, antes que “o problema se tornasse de mais difícil solução”.

A solução, portanto, estaria na criação da tal rede rodoviária. Partia-se do princípio de que

se deveria, primeiro, modernizar as estradas antigas que fossem aproveitadas, muitas delas originadas de “primitivos caminhos de eras imemoriáveis”, “perigosas” e “poeirentas”. Como principal objetivo, visando atender à questão econômica, segundo o artigo, as estradas deveriam passar por terras incultas e despovoadas.

A organização do programa envolveu quatro fases: primeira, estudar os principais pontos a serem atingidos; segunda, estudar as linhas a alcançar esses pontos; terceira, estudar as estradas existentes; e, por fim, decidir abandona-las ou deixar no estado em que se encontravam as estradas que não figurassem da relação.



Mapa das rodovias do Distrito Federal, de 1938. Acervo Andréa Borde.

Na construção de novas estradas a fazerem parte da rede, deveria se levar em conta os trajetos mais econômicos em termos de processos de desapropriação e que pudessem valorizar terras improdutivas. Sendo assim, estes trajetos deveriam estar afastados das aglomerações urbanas, das vias com edificações nas margens, das ruas principais e das terras valorizadas,

buscando regiões menos acidentadas e regiões com potencial para cultivo.

Recordemos que embora o projeto de bairro industrial estivesse paralisado, a faixa litorânea de Manginhos já se encontrava em domínio da União, depois do fim do contrato de exploração dos terrenos pela Empresa de Melhoramentos da Baixada Fluminense, em 1931. Assim, a questão das indenizações de compra de terreno já estava praticamente resolvida. Por outro lado, por ser pelo litoral, o trajeto da avenida era afastado das aglomerações urbanas, das ruas principais e das vias edificadas e, ainda por cima, era um terreno plano e com potencial para o cultivo. Neste contexto, o que antes era considerado um entrave físico, tal como havia acontecido entre 1927 e 1930, passou a ser o desejável e a faixa de Manginhos ganha nova importância.

O programa da rede rodoviária do Distrito Federal procurou dividir as estradas componentes existentes em dois tipos, “linhas internas” e “linhas litorâneas”. Destacadas como diretrizes, apareciam três linhas internas e uma litorânea. O restante das linhas previstas foram consideradas “intermediárias”.

A primeira linha interna projetada começava com o trecho urbano da Rio-Petrópolis e depois seguia em direção a Santa Cruz, passando por Campo Grande ¹⁰. A segunda linha aproveitava o trecho urbano da antiga Rio-São Paulo terminando em Jacarepaguá, passando pelo maciço da Tijuca. A terceira linha iniciava em Vila Isabel e seguia também até Jacarepaguá ¹¹. A linha litorânea, por sua vez, compreendia o trajeto que se faz hoje para atingir a Rio-Santos.

O programa também estabeleceu as larguras, os raios mínimos e a rampa máxima para a construção das novas vias. Depois de estudos comparativos com as estradas alemãs (com cem metros de largura) e argentinas (com oitenta), chegou-se à largura ideal de sessenta metros para

¹⁰ Trajeto que tem a Avenida Brasil atualmente.

¹¹ Trajeto que tem hoje a Grajaú-Jacarepaguá.

as estradas do Distrito Federal que seriam construídas na planície, com raio mínimo de 150 metros e rampa máxima de 5%. Para as vias de montanhas, o ideal seria que tivessem trinta metros de largura, com raio mínimo de cem metros e rampa de 6%. Previa-se, ainda, a reserva de pistas laterais para o tráfego de pequenos veículos de marcha vagarosa (carrocinhas, bicicletas, veículos de tração animal etc.).

O relatório apontava não ser possível atingir de imediato a largura ideal para as estradas de planície, e recomendava, portanto, que se trabalhasse com perfis provisórios de trinta metros. O projeto previa passeios laterais de 3,50 metros; faixas das pistas laterais com cinco metros e faixas centrais concretadas de nove metros. As pistas seriam intermediadas por faixas arborizadas de dois metros de largura e canteiros gramados que variavam de três a cinco metros, com pequenas junções em asfalto de um metro, entre os gramados e as pistas.

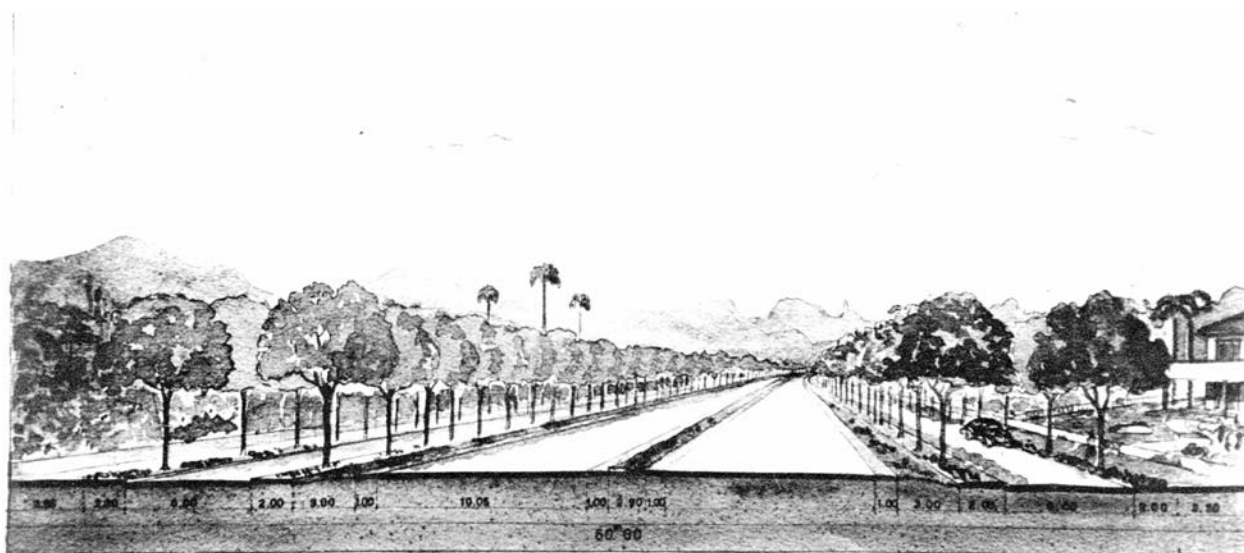
A construção da variante seguiria exatamente tais recomendações: largura de sessenta metros, inclusive com os raios mínimos e as rampas máximas. Do mesmo modo, sua construção se daria em duas etapas. O que diferenciaria um pouco do projetado seria o perfil da estrada ao ser construída, quando se suprimiu os canteiros arborizados para dar maior largura às pistas.

Em outubro de 1938, foi realizada a XI Feira Internacional de Amostras da Cidade do Rio de Janeiro. No tom do seu discurso, o Secretário Geral de Viação e Obras Públicas, procurou vincular as suas propostas às do início do século, feitas por Pereira Passos. Ele discursava:

Ninguém desconhece os angustiosos problemas de tráfego com que se vê a braços a Administração Municipal, e que exigem a organização urgente de grandes planos de conjunto que possam ser postos em execução com máxima brevidade, antes que as dificuldades, que no momento já são enormes, não se tornem insuperáveis. Quando no início do presente século o Prefeito Passos alargou as ruas do centro urbano e o grande Frontin abriu a Avenida Rio Branco, houve a resolver os problemas da mesma complexidade técnica, política e administrativa que atualmente preocupam a Administração Municipal. Os projetos de hoje estão apenas ampliados na escala correspondente a esta época

de progresso vertiginoso e dinamismo nunca sonhados no passado, nem mesmo pelos de maior visão de futuro. (REVISTA MUNICIPAL DE ENGENHARIA, 1938: 680-682)

Igualmente neste artigo reparamos a compreensão de mudança de escala pela qual a cidade estava passando, principalmente devido ao processo de urbanização sofrido nas primeiras décadas do século e frente aos avanços da técnica e da tecnologia, sobretudo a dos meios de transporte e comunicação.



ESTRADA RIO-PETROPOLIS - SECÇÃO TRANSVERSAL

P. D. F. - SECRETARIA DE VIAÇÃO E OBRAS

Perfil da Rio-Petrópolis. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

Em artigo do engenheiro Pedro Escobar, integrante do Serviço de Segurança Nacional do Ministério de Viação e Obras Públicas, publicado na Revista Municipal de Engenharia, de novembro de 1940 (ESCOBAR, 1940), encontramos, igualmente, alguns parâmetros construtivos que serviriam para a variante litorânea da Rio-Petrópolis. Em seu texto, o autor destaca três autoestradas então em construção naquele ano: a Via Anchieta e a Via Anhanguera, em São Paulo, e aquela variante.

Escobar partia de uma opinião de Anatole France sobre o desenvolvimento do automóvel como meio de transporte para as cidades, para justificar a necessidade da construção de modernas auto-estradas ou rodovias em nosso país. O discurso do pensador francês já estava facilmente compreendido e assimilado à época do artigo, mas suas colocações, extremamente críticas em relação ao uso até então dado ao automóvel ou mesmo às suas manifestações sobre o meio urbano, imprimiam um tom dissonante dos demais discursos de época.

Dizia Anatole France:

O automóvel, que a cupidez frenética das indústrias lançou (...) sobre os povos atônitos e do qual os desocupados e os snobs fazem motivo imbecil e funesta elegância, desempenhará em breve sua verdadeira função, e pondo sua força a serviço de todos se comportará como um monstro dócil e laborioso. (FRANCE apud ESCOBAR, 1940: 527)

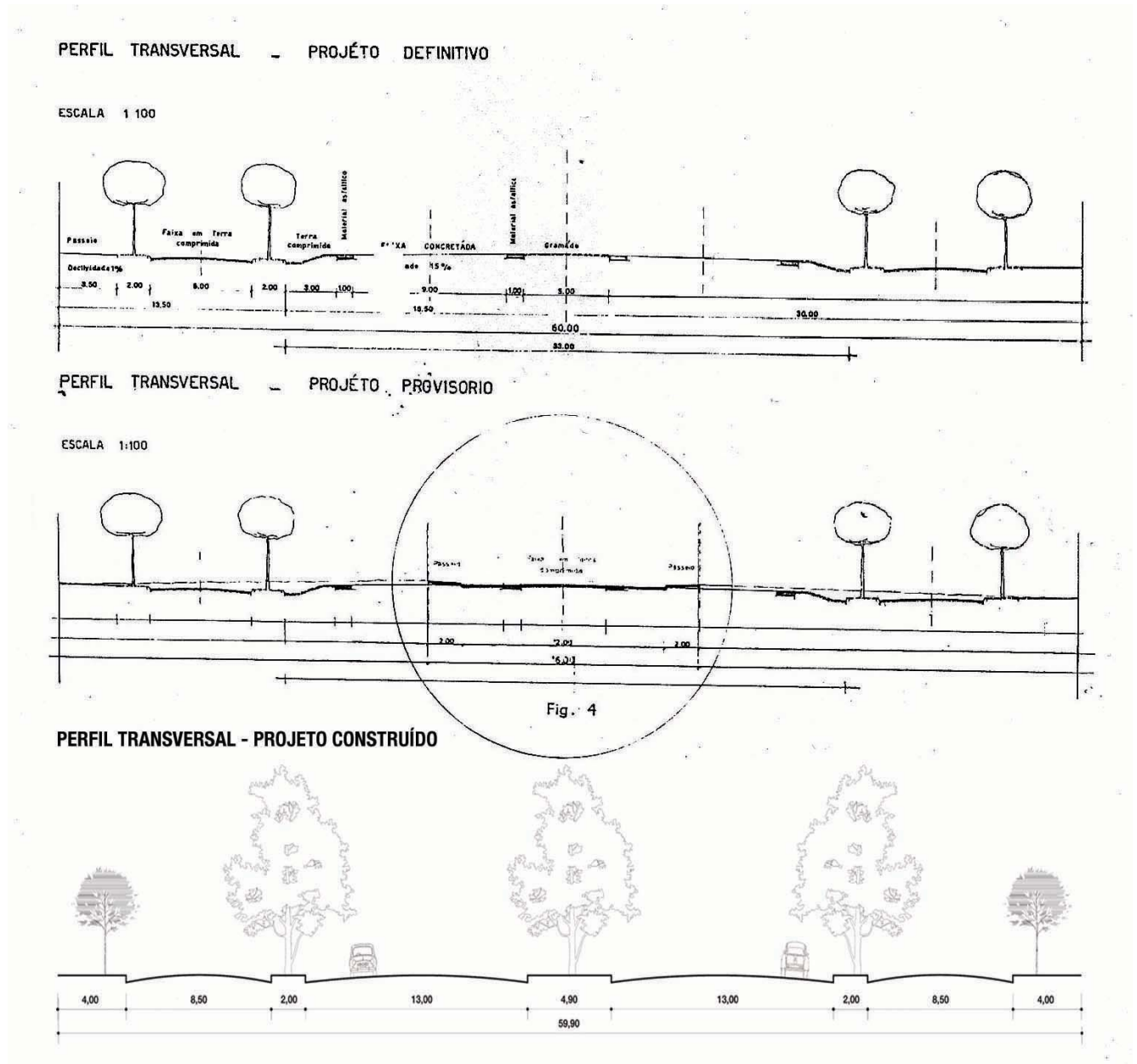
Escobar chamando a atenção para a urgência de construção de futuras vias, sublinhava que era:

(...) necessário construir estradas adequadas à sua velocidade, pavimentos que não possam ser destruídos pelos ferozes pneumáticos, e dos quais não lancem poeira envenenada nos pulmões humanos. Dever-se-á interditar essas novas estradas aos veículos de menor velocidade, bem como aos animais, construir garagens e passarelas, criar, enfim, a ordem e a harmonia nas futuras vias de comunicação. (ESCOBAR, 1940: 527)

Escobar declarava que em breve poder-se-ia “ostentar com orgulho algumas belas realizações da técnica rodoviária brasileira” e, como exemplo, citava as vias em construção já mencionadas, entre elas, a “nossa” variante.

O engenheiro do Ministério de Viação e Obras Públicas se preocupava com a velocidade que os automóveis poderiam atingir e se nossas estradas estariam em condições de atender a estas exigências. Para tanto, as novas auto-estradas deveriam ser seguras para responder a estas

velocidades, algo em torno de 130 quilômetros por hora ¹² e a responder ao crescente volume do tráfego.



Perfis da Avenida Brasil: o proposto e o construído. SILVA, 1938.

¹² Neste ponto do artigo, seu autor faz um interessante retrospecto sobre a evolução da velocidade dos automóveis, depois da invenção do motor à explosão (1888). Segundo sua pesquisa, a velocidade média de um automóvel em 1894 era de 20 km/h; em 1898, 60 km/h; em 1902, 80 km/h; em 1909, 102 km/h; e, finalmente, em 1940, espantosos 250 km/h.

Quanto à largura dessas rodovias, segundo o engenheiro, se trinta metros representava um mínimo para as estradas sem importância, as auto-estradas deveriam adotar largura entre sessenta e noventa metros. O autor chamava a atenção que tal recomendação tinha o apoio da American Association of State Highway Officials, mostrando que a influência dos órgãos norte-americanos sobre a política rodoviária brasileira era forte naquele ano.¹³

Escobar também estudou os perfis das auto-estradas em outros países, como Holanda, Bélgica, França e Alemanha, onde as medidas variavam de 20,69 a 33,92 metros. Esta última largura correspondia ao “tipo 1940”. Finalmente, o autor ressaltava a importância de um planejamento para a construção das auto-estradas, que deveriam estar submetidas aos planos rodoviários, tanto quanto aos planos de conjunto, num trabalho integrado entre engenheiros do MVOP e das secretarias do Distrito Federal, exatamente como vinha sendo feito no projeto da variante, tornada agora “exemplar”. Veremos que assim se procedeu quanto à abertura da Brasil.

¹³ A influência norte-americana se pode sentir igualmente quando o autor do artigo menciona a impressão de valorização das terras por onde as auto-estradas passassem, como era o entendimento do próprio presidente dos Estados Unidos, Theodore Roosevelt.

PROJETO DA AVENIDA BRASIL (A3)

5.3.2 A Comissão de Obras Novas

A obra de construção da avenida litorânea foi realizada dentro da estrutura administrativa do Distrito Federal, financiada em parte pelo governo federal e em parte pela prefeitura. Em 18 de agosto de 1937, pelo Decreto n. 6.040, foi criada, em caráter provisório, a Comissão de Obras Novas, vinculada à Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas, que seria responsável pelo programa da rede rodoviária do Distrito Federal, como vimos, e pelo início de sua obra.

Essa comissão foi criada, por sua vez, para atender, entre outras tarefas, ao estabelecido no programa viário da Comissão do Plano da Cidade, recriada em 1937 pelo prefeito Henrique Dodsworth,¹⁴ para dar continuidade às propostas apresentadas pelo Plano Agache, e, eventualmente, inclusive, altera-las como o caso de abertura da via litorânea em estudo neste trabalho. Atuou até o ano de 1940, sendo responsável pelo estudo, projeto e fiscalização de obras de construção de pontes, muros e galerias, e pela pavimentação das vias que fossem sendo abertas¹⁵.

Em dois anos, entre 1938-1940, as obras viárias do Distrito Federal, discutidas ao longo dos anos 1920, e, sobretudo, no período Washington Luís, voltam a ser assunto prioritário. As questões urbanísticas não só ganham evidência como levam à criação de uma “aura” administrativa extremamente racionalizada, onde a junção e a tarefa de cada ator e setor dos serviços públicos do Distrito Federal é estabelecida com máxima clareza.

Em 1940, o engenheiro Edson Passos, então Secretário Geral de Viação apresenta detalhadamente o Plano de Melhoramentos da Cidade de Rio de Janeiro, documento que

¹⁴ A administração deste político, médico de formação, foi a mais longa gestão de um governo no Rio de Janeiro, iniciada em 3 de julho de 1937 e terminada em 3 de novembro de 1945. Não por acaso, sua administração durou o tempo de governo do presidente Vargas (REIS, 1977).

¹⁵ Em 1940, a comissão conseguiu realizar 99 orçamentos contra 64, em 1939, e 42, em 1938 (Revista Municipal de Engenharia, de março de 1941).

condensa articuladamente o “conjunto” de iniciativas traçadas, inclusive aquelas já definidas no Programa da rede rodoviária do Distrito Federal. Fazendo um amplo histórico das reformas da cidade, o engenheiro colocava ao Prefeito Dodsworth e a si próprio, certo modo em uma longa lista de beneméritos da cidade. Em sua apresentação ele evocava:

A maior transformação por que passou a Cidade do Rio de Janeiro, em toda a sua história, se verificou de 1903 a 1906, no governo Rodrigues Alves, que teve como auxiliares na execução da benemérita obra os ilustres brasileiros Oswaldo Cruz, na higiene; Pereira Passos, na Prefeitura; Paulo de Frontin, na abertura da Avenida Rio Branco e desmonte do morro do Senado; Francisco Bicalho, na construção do Cais do Porto e prolongamento do Canal do Mangue. (PASSOS, 1941: 215)

Em seu pronunciamento, Passos agora associava a “necessidade” das obras ao grande surto de progresso da cidade, “conseqüente da própria transformação, e o advento do automóvel, cuja influência, ultrapassando de modo geral as mais avançadas previsões, determinou profunda modificação na vida urbana, criando a predominância do tráfego nos planos normais de urbanização” (PASSOS, 1941: 215).

A principal preocupação do secretário e da equipe do Prefeito Henrique Dodsworth era adaptar a cidade às novas exigências da circulação viária, justificando, assim, a criação de um “plano de conjunto” ou “plano diretor”, como passava a ser chamado o conjunto de obras propostas. O novo plano teria nas novas vias a serem abertas as principais ferramentas para expandir o Centro da cidade e resolver o problema do tráfego.

As novas vias complementariam avenidas abertas por Pereira Passos (Beira-Mar, Rio Branco, Almirante Barroso e Rodrigues Alves), sendo as principais uma avenida diagonal ligando a Lapa ao Campo de Santana, o prolongamento da Avenida do Mangue (a futura Avenida Presidente Vargas), a Avenida do Contorno e a abertura de uma “variante da Estrada Rio-

e embelezamento por várias áreas da cidade. As demais obrigações por parte da pasta de Viação e Obras incluiriam o arrasamento do Morro de Santo Antônio e a conclusão da Esplanada do Castelo. Essas comissões, mais o prefeito e os secretários de Viação e Obras, Administração e Finanças, se reuniam uma vez por semana e extraordinariamente, quando necessário.

As obras aconteceriam por concorrência pública e cada secretário tinha uma função específica: ao de Viação e Obras cabia realizar o planejamento, o anteprojeto, o projeto, a fiscalização e a execução das obras propriamente ditas. Ao secretário geral de Administração, a parte relativa a material e pessoal, o processamento da concorrência, o preparo dos pagamentos e a coordenação econômica dos planos de urbanização. Ao de Finanças, a emissão, caução e venda das obrigações urbanísticas, os efetivos pagamentos, a incorporação patrimonial dos imóveis desapropriados e a inscrição para a venda dos lotes urbanizados, gerenciada pelo Banco do Brasil, bem como os serviços de contabilidade. Por fim, deste grupo também fazia parte um representante do Banco do Brasil (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1941b).

Para a realização destas obras, a prefeitura contava com financiamento privado através da negociação de títulos previstos pelo Decreto-lei n. 2.722, de 30 de outubro de 1940, denominado “Obrigação Urbanística da Cidade do Rio de Janeiro”, oferecendo “aos capitalistas e proprietários vantagens incontestes na aplicação de capital”.

Este mesmo decreto atribuía ao prefeito a superintendência direta das obras, assistido pela Comissão Especial de Desapropriações (instituída pelo Decreto-lei n. 3.532, de 21 de agosto de 1941) e uma nova comissão de obras, denominada Comissão Coordenadora da Execução dos Planos de Urbanização e Obras Complementares. A abertura dessas vias se daria através da aprovação dos Projetos de Alinhamento, os PAs, realizada pelo próprio gabinete do prefeito¹⁶.

¹⁶ A Avenida Brasil teria o PA de número 3215/40, sob a coordenação direta de José de Oliveira Reis (REZENDE, ALVES, 2004).

Das dez avenidas destacadas no resumo do novo sistema viário do Distrito Federal, a nova e principal via de penetração no Distrito Federal, passava a ser uma via litorânea nos moldes da avenida do Norte do antigo bairro industrial de Manguinhos, “a que está destinada a maior responsabilidade do tráfego interestadual” (REVISTA MUNICIPAL DE ENGENHARIA, 1943: 160). Neste sentido, sua função como “variante” da rodovia Rio-Petrópolis aberta por W. Luís, foi a primeira a ser rapidamente percebida pelo poder público.

A Revista Brazil-Ferro-Carril, que continuava a ser publicada, ressaltava o tráfego precário da então rodovia que acompanhava o leito da Estrada de Ferro Leopoldina e que atravessava os núcleos populosos de Bonsucesso, Ramos, Olaria, Penha, Brás de Pina, Cordovil, Parada de Lucas e Vigário Geral. O problema era o tráfego misto, associado à intensa circulação de pedestres. Para que o percurso ganhasse velocidade compatível a uma rodovia, “o novo traçado pelo litoral” (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1941b: 221) aparecia como a melhor solução.

A grande esperança com a abertura da variante era constituir grande melhoramento para toda a zona suburbana, conforme previsto no Plano Rodoviário do Distrito Federal, indo assim de Realengo a Parada de Lucas. Em textos da época, a abertura da variante se justificava por resolver não só os problemas circunscritos ao Distrito Federal, como também, da vasta região do “hinterland” brasileiro.

5.3.3 As etapas da obra

Procuraremos acompanhar agora, através dos jornais e periódicos de época, a construção passo a passo da avenida¹⁷. Elas nos auxiliam a melhor identificar os discursos da época, os

¹⁷ Para a leitura completa das notícias, ver anexo 2.

atores que participavam das etapas da obra, a forma como as notícias de sua construção foram apresentadas – enfim, que representações se associavam à avenida e os focos, mas também os deslocamentos de imagens e vocabulário.

Em dezembro de 1939, aparecem as primeiras notícias sobre a construção da variante. Pelas reportagens, descobre-se que no dia dois daquele mês foi aberto às empresas construtoras o edital de concorrência pública. Depois de questionamentos feitos por uma das empresas, a Diretoria de Obras resolveu dar novo prazo até os devidos esclarecimentos. A nova data para a concorrência foi fixada, então, para o dia 12, às 14 horas.

No último dia do ano, uma reportagem da Brazil-Ferro-Carril destacou a construção da variante, publicando, pela primeira vez, o seu trajeto, que começava no Cais do Porto e terminava em Parada de Lucas, e o objetivo de sua abertura. Dizia a reportagem: “Seu objetivo é desviar o intensíssimo tráfego de veículos da chamada zona norte da cidade (avenida do Mangue, Mariz e Barros, avenida Maracanã, São Francisco Xavier, 24 de maio e subúrbios da Central e Leopoldina), para a nova via de acesso”. (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1939: 224)

No ano seguinte, apenas a Revista Municipal de Engenharia (jul. 1940) cita as obras da variante, informando que estavam sendo realizados serviços – recém-iniciados – de colocação de concreto nas suas pistas. O maior destaque da reportagem era para as realizações da Comissão de Obras Novas, que, no entanto, seria extinta naquele mesmo ano.

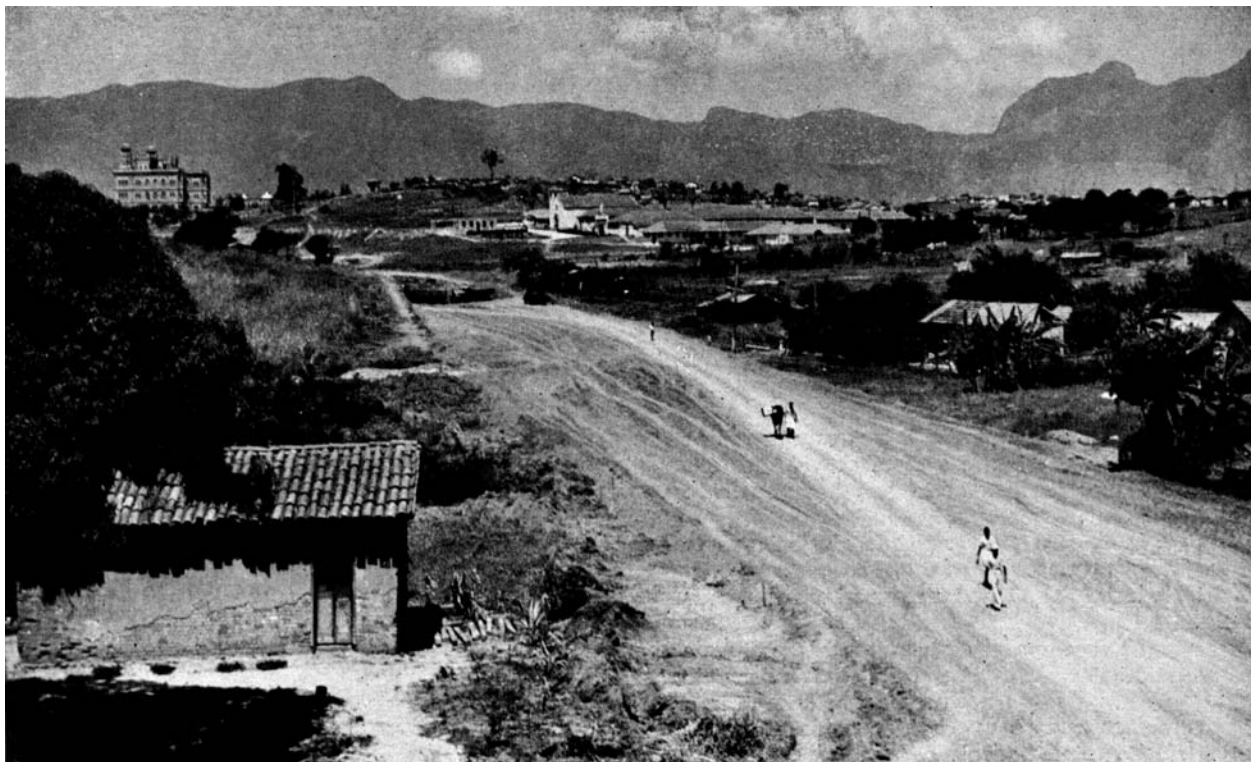
No ano de 1941 aparecem diversas reportagens sobre a variante, pois a idéia que se tinha é que ela seria inaugurada no ano seguinte, como, por exemplo, a da Brazil-Ferro-Carril, de abril de 1941, que mais uma vez descrevia seu traçado e suas características:

A sua seção transversal equivale a um moderno ‘boulevard’ com 60 metros de largura; é formada por duas pistas concretadas de 10,05 metros para tráfego rápido, separadas por um refúgio central gramado; e mais duas pistas laterais de

6 metros para tráfego local, com passeios de 5,50 metros; as ruas são separadas das pistas por meio de refúgios arborizados de 5 metros. A sua construção será progressiva; far-se-á primeiramente uma das pistas para grande velocidade, com seus refúgios laterais, embora a desapropriação compreenda desde já toda a faixa de 60 metros, que ficará assim defendida e desapropriada antes da conseqüente valorização. (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1941b: 222)

Em outra matéria, publicada pela Brazil-Ferro-Carril em 30 de setembro de 1941, o destaque foi dado à assinatura entre o Banco do Brasil e a prefeitura do Distrito Federal para o financiamento do plano de remodelação, cujas obras da variante estavam previstas no conjunto de realizações.

O objetivo de uma outra reportagem publicada neste mesmo ano, desta vez pela Revista Municipal de Engenharia, era relatar as obras de duas grandes avenidas da capital federal, a Avenida Tijuca (atual Edison Passos) e a variante Rio-Petrópolis.



Obras na variante Rio-Petrópolis. Março de 1941. Revista Municipal de Engenharia.

Esta reportagem chamava a atenção para o fato de que seu projeto atendia à necessidade de melhoria do tráfego nos subúrbios da zona da Leopoldina, garantindo que suas dimensões e características construtivas permitiriam o desenvolvimento de alta velocidade (de até cem quilômetros por hora), mas também com segurança. O relato terminava ressaltando o fato de que o prolongamento da avenida até Deodoro permitiria futuramente a ligação à Rio-São Paulo, “tornando-se, assim, a saída principal para o tráfego interestadual”. Fica claro aqui, a confluência de escalas, a local e a nacional que a nova via deveria operar.

Assim, a via litorânea que vinha sendo construída em Manguinhos ora era apresentada como uma resposta às carências de vias de comunicação no âmbito suburbano, ora como vetor para a melhoria do tráfego regional e nacional.

A reportagem mais completa sobre a variante foi publicada pelo *Correio da Manhã* em abril daquele ano. As palavras usadas no texto confirmam algumas representações que já estavam sendo associadas a ela. De fato, o próprio título da reportagem, “Tronco da rede rodoviária da cidade”, chama a atenção para o que estamos procurando afirmar desde o início. A compreensão por parte dos atores, agindo nas escalas do planejamento urbano da questão viária, exige-se que se detenha sobre o que estava se denominando por ‘tronco’, por ‘rede’ e por ‘rodoviário’, palavras presumivelmente associadas a uma escala regional e nacional integradas, e o que estava sendo associado à noção de ‘cidade’, naquele momento. Neste sentido, a junção destes quatro vocábulos numa só expressão indica uma única representação de escala não apenas em relação à avenida em si, mas, sobretudo, à própria cidade, como um nó de fluxos, imagem, por sua vez facilmente apropriada pela imprensa e, conseqüentemente, pela população de leitores do jornal.



Getúlio Vargas em visita às obras da variante. 1941. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

A noção de progresso trazida pela nova via e as melhorias para as populações que viviam ao longo de seu percurso, também estão presentes na reportagem, que assinalava que: “Os mangues que tanto prejudicam (...) vão desaparecer, beneficiando consideravelmente as populações que se aglomeram por todo subúrbio da Leopoldina”. (CORREIO DA MANHÃ, 11 de abril de 1941)

O desvio de fluxo para o litoral, além de ser uma clara solução para os problemas de circulação excessiva de veículos nas poucas vias que cortavam os subúrbios e que já se anunciava para aquela região, continuaria a consolidar uma representação do Rio de Janeiro como cidade que dialogava com a sua frente marítima.

Curiosamente, o Correio da Manhã separou uma parte para a descrição do *percurso à beira-mar*, que era considerado comparável à Avenida Beira-Mar, via esta já tida como uma das mais admiráveis do mundo, se bem lembramos o artigo publicado por Robert de Souza em 1913. Pela reportagem de 1941, a variante Rio-Petrópolis seria a *Beira-Mar da Leopoldina* e além de fazer acompanhar a reportagem uma foto, a legenda também valorizava a largura de sessenta metros da avenida.

Um artigo publicado na Revista Municipal de Engenharia, em 1942,¹⁸ apresentava o desenvolvimento do então denominado Plano Diretor da Cidade. O primeiro artigo, de José de Oliveira Reis, Presidente da Comissão do Plano instituída por Dodsworth, demonstra sua familiaridade com as já bastante difundidas idéias de Hénard.

Na opinião de Reis, para o crescimento e a expansão efetiva da área central, discutida desde o século XIX, era necessário, na opinião de Reis, construir um anel viário “de cintura”, interceptando, bloqueando e distribuindo o tráfego. Para acessar esta via perimetral, deveriam ser

¹⁸ “Uma síntese sobre as principais vias do Plano Diretor” (REIS, 1942).

abertas uma via diagonal, passando pela área urbanizada decorrente do desmonte do Morro de Santo Antônio, quatro radiais para a Zona Norte e duas para a Zona Sul.

As quatro vias radiais para a Zona Norte seriam formadas pela Avenida Rodrigues Alves-Avenida Brasil (não mais denominada variante, embora, ainda, referenciada à Rio-Petrópolis); Avenida Presidente Vargas; um sistema de avenidas ligando a Praça XV à Tijuca, passando pela Praça Tiradentes; e, finalmente, a radial formada pelas avenidas Almirante Barroso, rua do Senado, Frei Caneca, Salvador de Sá, Haddock Lobo e Conde de Bonfim.

As radiais para a Zona Sul, seriam as avenidas Beira-Mar (parte do parkway do Aterro do Flamengo) e Glória-Lagoa (a via interna da Praia do Flamengo). Configuravam ainda no plano as duas outras vias perimetrais, a formada pela ligação da Avenida Marquês de Sapucaí e Rua Pinheiro Machado (pelo atual túnel Santa Bárbara) e pela ligação Rio Comprido e o bairro de Laranjeiras (pelo atual túnel André Rebouças).

Verificamos aqui um claro deslocamento semântico (e de visão) ao se falar da “variante Rio-Petrópolis, que no texto torna-se agora uma das “avenidas radiais” rumo à zona norte, ao ser pensada como uma continuidade da Avenida Rodrigues Alves, como se desejava desde a proposta de Morales de los Rios.

É provável que esta mudança e maior tecnicidade no vocabulário tenha sido resultado dos debates mais especializados, tanto sobre a cidade, quanto das questões viárias, e agora rodoviárias, travadas no 1º Congresso Brasileiro de Urbanismo, realizado no ano precedente.

Percebemos, a partir deste congresso de urbanismo, uma separação mais nítida entre as questões rodoviárias, discutidas em uma escala mais abrangente, que continuariam a ser tratadas pelos congressos de estradas de rodagem, capitaneados pelos engenheiros, e as questões rodoviárias ao nível da cidade, tratadas pelos urbanistas, em um plano local. É certo que essa separação contribuiu para as próprias tensões entre as noções de “variante” da Estrada Rio-

Petrópolis, cunhadas durante o projeto de abertura, e de “avenida”, como diziam outros, proferidas durante as inaugurações parciais. Entretanto, percebe-se e, ganha força, uma nova denominação de plano rodoviário, o da cidade.

Em certa medida, essa percepção mostra, também, como temos procurado chamar a atenção, que era possível discutir planos viários, inclusive com abertura de rodovias, ao nível intra-urbano. De fato, nas propostas de apresentação da importância da abertura da Avenida Brasil, ou nas notícias dos jornais de época sobre sua obra, percebemos que essas escalas aparecem separadas ou entrelaçadas, mas devidamente compreendidas em sua complementariedade.

Oliveira Reis é quem melhor descreve a nova via litorânea em toda a sua importância estratégica para o desenvolvimento sucessivamente da cidade, do subúrbio, do país e, não é por acaso que essa via, cuja função e o próprio nome tanto oscilaram, encontrava aqui o seu nome pleno e pelo o qual passaria à história: Avenida Brasil. Reis explica este jogo de escalas e de papéis:

Esta radial tem, no trecho inicial, uma função inerente ao movimento peculiar do Cais do Porto que, por si só, sobrecarrega bastante a circulação dessa via. Além desse tráfego, outro da maior importância, regional e estadual, surgirá com a Avenida Brasil (auto-estrada Rio-Petrópolis), continuação natural da Avenida Rodrigues Alves. Os subúrbios da Leopoldina e da Central serão servidos por essa radial, através das duas variantes que se bifurcam em Vigário Geral, constituindo a Avenida das Bandeiras, com rumo ao sul, centro e oeste do país e Avenida das Missões, com rumo ao norte, centro e leste do Brasil. (REIS, 1942: 208)

De todo o modo, a nova “avenida”: “Além da função primordial de ligar o Rio de Janeiro ao interior do país, terá ela também o encargo de facilitar a intercomunicação dos subúrbios da Leopoldina, distribuindo pelas sub-radiais que dela partem, o tráfego para diferentes zonas”

(REVISTA MUNICIPAL DE ENGENHARIA, 1943: 160).

Com o amadurecimento do Plano Diretor, iam se configurando mais claramente as vias que fariam parte da rede que permitiria o crescimento ordenado da cidade. Em um outro artigo publicado em 1943, na Revista Municipal de Engenharia, de autor desconhecido ¹⁹, as vias aparecem separadas em quatro radiais principais, três perimetrais litorâneas, duas diagonais centrais e duas perimetrais mais afastadas.

As radiais principais se constituíam das mesmas já apresentadas: Avenida Presidente Vargas, Praça XV-Praça Saens Pena, Castelo-Conde de Bonfim e a que seguia para a Zona Sul, Glória-Lagoa. As litorâneas agora compreendiam a Avenida Beira-Mar, a Avenida Perimetral e a avenida que, partindo da Avenida Rodrigues Alves, seguia margeando pelo norte a zona portuária, configurando a Avenida Brasil. As duas diagonais se constituíam pela Avenida Rio Branco e pela Lapa-Praça da República e, finalmente, as tais perimetrais consideradas mais distantes seriam as mesmas já descritas anteriormente.

Desde 1942, esperava-se algum trecho já pronto da “avenida” e as reportagens passam a refletir a preocupação com a finalização da obra. O ano de 1944 seria marcado, por sua vez, com uma série de reportagens comemorativas dos sete anos do governo Vargas. Neste sentido, escolhemos algumas delas onde o destaque era dado às obras públicas de seu governo realizadas no Distrito Federal, que compreendia desde inaugurações de hospitais a rodovias, sempre com a presença do prefeito do Distrito Federal. Em novembro de 1944, era inaugurado, assim, o trecho da avenida, entre Benfica e Penha.

¹⁹ “O Plano Diretor. A Comissão do Plano da Cidade” (1943).



Getúlio Vargas analisando o mapa do sistema rodoviário brasileiro durante inauguração da Avenida Brasil, em 1944. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

Entretanto, a melhor notícia da época sobre a inauguração de trecho da obra, relacionada aos sete anos de realização do governo do presidente Vargas, foi dada por um anúncio de uma das empresas contratadas para as obras de impermeabilização da avenida, a IMPER Ltda. O anúncio procurava enaltecer o governo vinculando suas obras à ordem, ao trabalho e ao progresso. Neste anúncio aparece o nome do técnico à frente das obras, além de Edison Passos, secretário de Viação e Obras Públicas: Urano Barberi, chefe da comissão do Serviço Técnico Especial.

A partir de 1946, tem-se início as inaugurações dos últimos trechos da obra. Já não se fala mais em variante e sim, como Edison Passos já chamava, “Avenida Brasil”. A publicação de um álbum, pela prefeitura do Distrito Federal, comemorando a realização, consagra o nome da nova rodovia.

Naquele ano foi inaugurado todo o trecho ligando Parada de Lucas ao viaduto do Cais de

Minério. Em 1946, o prefeito do Distrito Federal era Hildebrando de Góes, que acompanhara, pela prefeitura, as obras de saneamento da Baixada Fluminense. Naqueles terrenos de Manguinhos, então em disputa há muitos anos, Góes com certeza utilizou sua experiência para poder dar continuidade, com propriedade, às obras de construção da nova “artéria”, da mesma forma que dela deve ter tirado proveitos políticos, almejando ser indicado ao cargo de prefeito, dada a reconhecida importância dela nos planos do governo federal.

Em abril de 1947, seria finalmente inaugurado o trecho de mais difícil execução técnica, segundo o que se noticiava desde as obras da estrada Rio-Petrópolis, qual seja, o trecho que liga São Cristóvão a Manguinhos, como mesmo descreveria o álbum lançado em 1945:

Constitui a parte mais difícil, pois atravessa a região pantanosa, numa extensão de 750 metros. (...) É um verdadeiro dique opondo-se à invasão da preamar, tornando-se, assim, um fator de saneamento para a extensa região em plena zona industrial. Tendo em vista o tipo de construção, com possibilidades de sensíveis recalques diferenciais, foi adotada a pavimentação de macadame betuminoso, de fácil reparação. (ÁLBUM DA AVENIDA BRASIL: 11)

Por incrível que pareça, se constituía do trecho mais próximo à zona central do Rio de Janeiro. Com este trecho pronto, dava-se por concluída a obra de construção das pistas centrais da avenida. As pistas laterais teriam de esperar ainda por mais sete anos.

As reportagens descreviam o grande esforço que foi abrir o trecho de 1.700 metros de terreno com lodo até 14 metros de profundidade, aterrado com material proveniente do morro do Caju. Foram realizadas obras de drenagem e canalização de águas. O revestimento deste trecho da avenida recebeu concreto e macadame e sua inauguração contou com a presença de representantes dos poderes federal e municipal. Neste mesmo dia se anunciava o serviço de concretagem da Avenida das Bandeiras em trecho de cinco quilômetros, que permitiria a tão desejada conexão entre a capital federal e a Rio-Petrópolis e a Rio-São Paulo.



Vista da Avenida Brasil recém-inaugurada, no sentido Penha-Centro, com o Aero clube à esquerda. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Sem data.



Foto de 1946 da Avenida Brasil. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. S/d.



Imagem da Avenida Brasil, próxima ao quilômetro zero. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. S/d.

5.4 O ÁLBUM DA AVENIDA BRASIL

Em 1945, celebrando o final dos governos de Getúlio Vargas e de Henrique Dodsworth, foi lançado o álbum *Avenida Brasil – Realização do Governo Getúlio Vargas – Administração do Prefeito Henrique Dodsworth – 1945*.²⁰ O álbum não só sintetiza o ideário da obra, mas também a consolidação dos principais debates sobre automóvel e rodovias no país. É à luz do conceito de *representação* que estudaremos esta publicação de 14 páginas feita pela prefeitura do Distrito Federal, procurando reter dela as intenções e as práticas enunciadas nos discursos que levaram à construção da avenida/rodovia.

Logo na capa da publicação, aparece menção às duas administrações, a federal e a municipal, mostrando a parceria das esferas públicas na construção da avenida. As ilustrações procuram engrandecer o feito da construção da avenida. As fotos mostram os políticos, com Getúlio Vargas à frente, exibindo enorme satisfação, em meio à população. Além do presidente Vargas e o prefeito Dodsworth, um técnico responsável, possivelmente Urano Barberi e um general, também marcam presença na efeméride.

No desenho, o grande destaque é dado para as quatro pistas, absolutamente lisas, de concreto ou macadame, que refletem as luzes de automóveis e auto-ônibus, e as da iluminação pública, exibindo ao fundo a cidade como cenário, reforçando a importância que queria se dar à via em si. Os automóveis desenhados mostram estética aerodinâmica, destacando a velocidade que era desejável estar a eles associada, e o pequeno número de veículos evocam a idéia de uma via descongestionada, sem problema de tráfego e deslocamentos.

Na página 2, mapas mostram o trajeto e a articulação da via ao *sistema rodoviário*

²⁰ Coleção José de Oliveira Reis. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

brasileiro e do Distrito Federal. No primeiro, estão descritos os principais pontos de passagem da avenida: São Cristóvão, Manguinhos, Bonsucesso, Ramos, Olaria, Penha, Brás de Pina, Cordovil, Praia de Maria Angu e Parada de Lucas. No mapa do Brasil, o interessante está no desenho e a legenda que o acompanham. O desenho procura ressaltar novamente as quatro pistas, com poucos veículos e com a cidade ao fundo. A legenda ressalta isso: “Deixando para trás os arranha-céus, ela se projeta através dos subúrbios cariocas.”

Nesta frase, fica evidente o desejo associado ao automóvel e às estradas de rodagem de fuga da cidade – aqui representada pelos arranha-céus – em direção aos subúrbios. Mas, a avenida também *se projeta*. Essa frase nos remete imediatamente à noção de futuro associada a essas vias, presente mesmo na origem francesa do vocábulo, como vimos. E, finalmente, a preposição *através*, evidencia a noção de via de penetração e de passagem, associando-a um sistema de comunicação mais amplo e de escala nacional. A mensagem é transmitida pelo uso de uma grande seta, mais que apropriado ao objeto da publicação.

Na página seguinte e conjugadas à página anterior aparecem duas ilustrações e três fotos, e outra grande seta onde se lê sobre os *obstáculos a vencer*, ou seja, os pântanos, o deserto e a insalubridade, ali representados pelos mosquitos, os mangues e os casebres. Na mesma página, as fotos das obras procuram mostrar como se pretendia vencer tais obstáculos, pelas vias do sanitário e aterramento das áreas e a colocação do revestimento das pistas.

No texto da página 3, destacamos a opção feita pelo trajeto litorâneo e no álbum, é curioso notar que tal trajeto está descrito como nunca tendo *sido cogitado* para “facilitar a solução dos problemas do tráfego urbano e interestadual”. Ora, sabemos que ele foi cogitado pelo menos três vezes, pela revista *Cosmopolita*, em 1913, quando da abertura da Rio-Petrópolis e na proposta da Avenida do Norte. O fato de o texto chamar a atenção do ineditismo do trajeto evidencia a sua importância dentro da representação que se queria que fosse apropriada.

Entretanto, o mais importante a destacar nos primeiros parágrafos do texto desta página é a insistência em relação às três escalas: a do nível da cidade, a do regional e a do nacional. De fato, fica evidente a relação da construção da nova avenida ao estabelecimento de um sistema rodoviário nacional, mostrando que já havia uma rede de estradas de rodagem articulada entre municípios e estados da nação. Além do mais, o traçado, descrito como *magnífico*, valorizaria e embelezaria a região. Em suma: o discurso positivo associado à noção de progresso trazido pelas rodovias e intimamente associada à do próprio rodoviarismo, também é aqui reiterado.

A partir da página quatro, os textos enxertados começam a ser mais longos. Nesta página, uma pequena legenda destaca que já era possível a realização de viagens rápidas por caminhos considerados, até então, intransitáveis. Na grande ilustração, aparece em destaque a mão do técnico que projeta com seus instrumentos de desenho, sublinhando a grande obra da engenharia humana, reforçada com as fotos das máquinas trabalhando no preparo das pistas e que se sobrepõe à natureza, ali representada pelas flores desenhadas ao pé da placa onde está escrito o nome da via.

Na página cinco é apresentada a região do porto de onde partiria a avenida, o quilômetro zero, com a imagem de um carro em alta velocidade, saindo para sua viagem. Nesta parte da publicação, insiste-se no papel da avenida na interiorização de todo o país, discurso que se repetiria em praticamente todas as menções a ela, o que grandemente legitimava sua obra. Depois, segue descrevendo que fora originariamente projetada como variante da Rio-Petrópolis e que teria trechos se desenvolvendo próximo ao litoral e ao largo da cidade de Duque de Caxias. Nesta parte do álbum, já se falava da extensão da Brasil até a Rio-São Paulo.

Sua *importância nacional* parecia, assim, haver definido a denominação de seu trecho inicial e de dois outros trechos: entre a Avenida Rodrigues Alves até a bifurcação, onde posteriormente seria construído o Trevo das Missões, ela se chamaria Avenida Brasil. Deste

trecho até Petrópolis, permitindo a ligação com o centro e o norte brasileiros, Avenida das Missões, e em direção a São Paulo, ou seja, ao sul do país, Avenida das Bandeiras, lembrando-nos dos pioneiros do rodoviarismo nas primeiras décadas do século.

Os lugares poluídos ou insalubres, maltratados e abandonados que foram *transformados em recantos belíssimos e habitados* com a abertura da via, enquadravam as finalidades às quais se propunha a construção da avenida, agrupadas em oito motivos descritos ao longo do texto.

No primeiro motivo, a importância nacional da obra era reiterada na sua junção às estradas Rio-Porto Alegre e Rio-Bahia, integrantes do tronco principal sul-norte do Plano Rodoviário Nacional, que ligava Porto Alegre a Belém do Pará, passando pela capital federal. O segundo motivo dizia respeito a sua importância militar, por permitir a ligação rápida entre os centros militares principais da capital e a Zona Sul da cidade. No terceiro, era mostrada a sua contribuição para descongestionar o tráfego nas estradas existentes da capital e, conseqüentemente, facilitar seu acesso aos subúrbios da Leopoldina. No quinto, aparecia sua importância econômica, como um fácil caminho de escoamento da produção agrícola e industrial. Depois surgia sua relevância para o saneamento da região e, em conseqüência, para o adensamento populacional de uma área da cidade ainda considerada pouco habitada ou mesmo abandonada, como sugeria a publicação, face às suas condições geográficas. Por fim, sua abertura ampliava a zona industrial da capital.

Uma leitura desses motivos nos revela algumas das intenções expressas em sua construção desde os finais da década de 1910 ou ainda a semelhança das propostas de Cerda para a abertura das vias de expansão das cidades espanholas. Por exemplo, do quinto ao oitavo motivos percebe-se a associação mais recorrente a este tipo de via, ou seja, ao desenvolvimento da economia e ao estabelecimento de uma zona industrial nos terrenos em seu entorno. Recordemos aqui a conquista de cinco milhões de metros quadrados por Jerônimo de Alencar

Lima e seu saneamento e a conseqüente urbanização da área com os projetos do Bairro Industrial e os de Agache, grandemente desejada pelos prefeitos do Distrito Federal.

A página sete foi tecnicamente apresentado o projeto, mostrando a extensão da avenida, sua seção transversal, características do seu traçado, a capacidade do tráfego e suas especificações. Juntando as três avenidas, a extensão total seria de 66 quilômetros, ou seja, o trecho correspondente propriamente à Avenida Brasil teria 15 quilômetros, do Cais do Porto a Meriti; o trecho da Avenida das Missões, 13; e o da Avenida das Bandeiras, 33. A largura delas seria de sessenta metros, confirmando as recomendações do Plano Rodoviário do Distrito Federal, com exceção do primeiro quilômetro, saindo da Rodrigues Alves, que teria 46 metros. O perfil descrito no álbum apresentava as medidas ainda previstas em projeto e só alteradas depois dela pronta, ou seja, pistas principais com 10,05 metros de largura e ruas laterais de nove, com acostamento de 2,5 metros e passeios com três.

As características do traçado visavam assegurar o desenvolvimento de velocidade de até cem quilômetros por hora, ou seja, grandes curvas (num total de 16) com raios que variavam de duzentos a quinhentos metros, rampas com 1% de inclinação e trechos na sua grande maioria (73%) formados por alinhamentos retos, sublinhando sua capacidade para receber até quatro mil veículos por hora, em cada sentido.

Dentro das especificações, constava a execução mecanizada dos trabalhos e falava-se, inclusive, de mecânica dos solos. As pistas seriam de fato realizadas em concreto, com a descrição de todo o processo de sua colocação. As placas teriam 0,17 milímetro de espessura no centro e 0,25 nas bordas, com a previsão de instalação de juntas de dilatação e de retração. Os passeios laterais seriam revestidos de paralelepípedos sobre base de concreto ou pedra britada. As pontes e os viadutos seguiriam as normas específicas de construção, assim como os serviços de drenagem.

O mapa da rede rodoviária do Distrito Federal está apresentado nas páginas centrais do álbum, com grande destaque para o nome do prefeito e para a Secretaria de Viação e Obras.

Nas páginas 10 e 11, via-se o estado da obra na época de lançamento do álbum, com imagens dos trechos prontos e dos projetos das denominadas *obras de arte*, viadutos e pontes. O que nos chama mais a atenção é o vazio urbano em torno da avenida, com poucas construções – ou nenhuma – às suas margens, à exceção de algumas fábricas e igrejas. Segundo o relatório, todos os trechos estavam com as obras em andamento. O DNER aparecia como o responsável pelo trecho em andamento entre Meriti e Pilar, no estado do Rio de Janeiro. Os demais, bem o sabemos, eram responsabilidades da prefeitura do Distrito Federal.

Na página 11, estão descritos os perfis construídos. A avenida em seu trecho inicial, praticamente entregue ao uso, seria formada por duas pistas com 12 metros de largura, em concreto, com as quatro filas de veículos cada, separadas por canteiro gramado de 3,60 metros. Teria uma única pista lateral de nove metros de largura, pavimentada em paralelepípedos e separada das principais por canteiro arborizado de três metros. Completavam o perfil passeios também arborizados de três e de quatro metros, situados à direita e à esquerda, respectivamente.

Nesta parte da publicação, é descrito tal trecho inicial, como se apresenta até hoje: ele parte da confluência das avenidas Rodrigues Alves, Francisco Bicalho e São Cristóvão, cujo primeiro quilômetro apresentava os 46 metros de largura. A seguir, desloca-se por 1.570 quilômetros, margeando a Praia de São Cristóvão e, logo depois, dobrando à direita, acompanhando o cemitério do Caju. A partir daí, dobra ligeiramente à esquerda, seguindo pela Rua Sá Freire até seu final, onde faz curva com a Rua Bela para seguir até a Rua da Alegria.

A partir deste trecho, a avenida se apresentava com sessenta metros de largura, mas apresentando um outro perfil: pista lateral de 8,5 metros e outra de 11,50 metros, para instalação futura de bondes, separadas por refúgios de três metros das pistas centrais, de 12 metros cada.

Estas estão separadas, por sua vez, por canteiro central reduzido para três metros. Para completar, passeios laterais de 3,50 metros.

Logo depois, estão descritos os viadutos então em construção: o sobre o ramal de minérios, no início do percurso, e o sobre a Estrada de Ferro da Leopoldina, localizado no final, na junção com a Avenida das Bandeiras. A partir do primeiro viaduto se iniciaria, segundo o próprio álbum, o trecho mais difícil, que àquela época se encontrava ainda em obras: justamente o que atravessava Manguinhos.

Outro trecho de difícil construção, por apresentar terreno pantanoso, seria o entre a Rua Lobo Júnior e a Estrada de Porto Velho.

O viaduto da Avenida das Bandeiras seria uma ligação sem cruzamentos, como chamava a atenção o álbum, outra recomendação desejável para grandes vias, desde os primeiros estudos feitos por Hénard e depois por Le Corbusier, como vimos.

Nas últimas páginas, antes da contracapa e após toda a descrição técnica apresentada anteriormente, o álbum revela sua parte mais pitoresca, com imagens das regiões em torno e das *atrações* situadas ao longo do percurso. Na página 14, aparecem cenas de barcos, pescadores e ilhas de uma região ainda preservada da poluição, em texto com características extremamente românticas:

A Avenida Brasil proporciona ao viajante não só o conforto de moderna estrada de rodagem, como também todas as sensações agradáveis de viagem rápida, junto da faixa marítima. Contrastando com a grande velocidade dos veículos que percorrem essa avenida, vê-se dando vida à paisagem vagarosos barcos à vela ou a remo, característicos da atividade dessa região, onde o mar acolhe, para o trabalho e para o divertimento, densa população do Distrito Federal (ALBUM DA AVENIDA BRASIL: 14).

Tal trecho nos fornece, igualmente, interessantes pontos de análise. Nesta página, a Brasil é citada ora como *moderna estrada de rodagem* ora como *avenida*. Essa indefinição confirma

nossa opção de estudá-la tanto como um tipo quanto como outro. Um destaque neste trecho do álbum é dado à *viagem rápida junto à faixa litorânea*, valorizando um percurso até então pouco explorado na representação de cidade pelos urbanistas, sendo as únicas exceções a Avenida Niemeyer e a Avenida Beira-Mar. Interessante também a valorização dada ao contraste entre a velocidade dos veículos a percorrer a via e os barcos que aparecem nas imagens. Por fim, o texto ressalta a vocação da área tanto para o trabalho quanto para o lazer.

Na parte relacionada às atrações do percurso, ressalta-se novamente o aspecto de fuga da cidade proporcionado pela avenida, para logo depois descrever os monumentos situados ao longo dela. O primeiro a ser mencionado, como não poderia deixar de ser, é o castelo do Instituto Oswaldo Cruz, “belíssimo edifício em estilo mourisco (...) situado em alto de colina”. Tem-se depois a descrição das ilhas que compõem a paisagem litorânea: a do Pinheiro, Bom Jesus, Catalão, Fundão, Cobras, Baiacu, Campembe, Anel, Raymundo, Santa Rosa e Comprida. A Praia de Ramos, com imagem de uma bela banhista em suas areias, aparece também em destaque. Por fim, o álbum cita a Igreja da Penha.

Finalmente, a contracapa cita outros pontos de interesse situados ao longo da avenida, entre eles o aeroclube do Brasil; a Fundação Rockefeller²¹, instituição de pesquisa que à essa época funcionava próxima ao Instituto Oswaldo Cruz; dois hospitais; dois estádios de futebol; o arsenal de guerra; o abrigo Cristo Redentor, etc. Por último, aparecem as descrições das avenidas das Bandeiras e das Missões, com desenho indicando as continuções da Avenida Brasil. A Avenida das Bandeiras ligaria Parada de Lucas à Estrada Rio-São Paulo e a das Missões permitiria a ligação com a Rio-Petrópolis, como já é de nosso conhecimento.

²¹ Hoje, este prédio onde estavam centralizadas as ações da Fundação Rockefeller contra a febre amarela, pertence à Fundação Oswaldo Cruz. Sua instalação, em terras do então Instituto Oswaldo Cruz, se deu entre 1935 e 1937, mas, somente a partir de 1949 é que foi incorporada ao *campus* da instituição brasileira.



Foto da Avenida Brasil, próxima ao Gasômetro. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

MAPA DER DF (DUPLO A3)

5.7 A BR-01 E AS OBRAS DE DUPLICAÇÃO DA AVENIDA BRASIL (1950 – 1954)

A Avenida Brasil seria classificada de BR-01, no ano da criação do DER-DF, em 1948. Por sua vez, a ligação Rio-São Paulo-Curitiba-Porto Alegre-Jaguarão, seria classificada BR-02. A via que estabelecia a ligação entre a capital e as cidades de Petrópolis, Areal, Juiz de Fora e Belo Horizonte, seria classificada como BR-03. Finalmente, a antiga Rio-Bahia, seria classificada como BR-04 (A MANHÃ, 1948). O jornal A Manhã, de 5 de maio daquele ano, anunciava a independência financeira do DNER com grande alarde e a duplicação da BR-01:

O DNER, pela primeira vez na história do país, não precisa mendigar verbas do Congresso Nacional, pois, com 40% que lhe pertencem do Fundo Rodoviário Nacional, e que lhe rendeu CR\$ 320.000.000,00 em 1947 e CR\$ 400.000.000,00 em 1948, pôde organizar uma política racional e eficiente.

Assim, em fins de 1950, estarão praticamente concluídas essas quatro grandes rodovias radiais (as BRs) pelos quais sra possível ir sem interrupções, seja qual for o tempo, de Montividéu a Recife, Natal ou Fortaleza e talvez mesmo a Teresina e são Luiz. A BR-01 está sendo duplicada com a cota do Fundo Rodoviário Nacional que cabe ao DF (A MANHÃ, 05 de maio de 1948)

O DER-DF foi criado pelo Decreto-lei n. 305, certamente influenciado pela abertura da Avenida Brasil, e a concretização de anos de investimentos numa rede rodoviária que se configurava cada vez mais claramente. No momento em que se discutia o decreto-a lei, a Avenida Brasil já possuía diversos trechos inaugurados ²². Como vimos procurando mostrar, sua abertura foi fruto de uma compreensão, que foi sendo engendrada desde as primeiras décadas do século XX, do que já seria um maduro sistema rodoviário integrado entre união e estados, frente às ações à época de sua realização. No caso do processo que permitiu a abertura da Avenida Brasil, isso não apresentava necessariamente uma novidade. Mais que isso, a experiência positiva de sua abertura com certeza influenciou na formulação desta estrutura.

O decreto que permitiu a criação do órgão foi estimulado pela Lei Federal n. 302, de 13 de julho do mesmo ano, promulgada para facilitar o recebimento e a aplicação da parcela destinada ao Distrito Federal, proveniente do Fundo Rodoviário Nacional (MORAES, 1949).²³

O DER-DF entraria em vigor a partir de 1º de janeiro de 1949²⁴ estabelecendo oito distritos rodoviários: Tijuca; Ramos e Ilha do Governador; Irajá; Deodoro; Jacarepaguá; Bangu; Campo Grande e Santa Cruz. Da relação de avenidas, estradas e auto-estradas, misturando a nomenclatura entre as diferentes categorias de vias e rodovias, constavam a Estrada das Canoas e a Estrada da Pedra Bonita, que, segundo relatório de época (MORAES, 1949), ao se interligarem com as estradas da Gávea Pequena e das Furnas, formariam “o mais grandioso de todos os circuitos turísticos do Distrito Federal”.

Constavam, ainda, as estradas do Corcovado; a Avenida Brigadeiro Trompowsky, ligando o continente à Ilha do Fundão e à Ilha do Governador; a Avenida Rio-Norte, nome dado em substituição à Avenida das Missões; e, finalmente, a Avenida das Bandeiras, que “constituirá, pós sua entrega definitiva ao trânsito público, a principal rodovia do Distrito Federal, no seu conjunto com o seu ramo inicial – a Avenida Brasil”²⁵.

Em 1950, o Serviço de Estudos e Projetos (1-ER) realizava obras em dois viadutos na Avenida Brasil, no que permitiria a ligação dela com a Avenida Rio-Norte (futuro Trevo das Missões) e no viaduto com a Avenida Brigadeiro Trampowsky. Realizava, ainda, obras na Avenida das Bandeiras, com colocação de pavimentação em placas de concreto, nos trechos entre

²² Entre as obras anunciadas no relatório de 1945-1946 do MVOP, como tarefa da nova direção do DNER, constava o prosseguimento das obras da variante da Estrada Rio-Petrópolis para a ligação com a Avenida Brasil.

²³ Tal lei foi apresentada na *Revista Municipal de Engenharia*, de julho-dezembro de 1949, pelo próprio prefeito do Distrito Federal à época.

²⁴ Tendo os serviços de Estudos e Projetos; Equipamento Mecânico e Transporte; Controle; Pessoal e Contabilidade; Material; Comunicações e Correspondência; e Tesouraria. Tais serviços, antes a encargo do Departamento de Obras da Prefeitura da Capital passaram para o DER a partir de sua criação e, resumidamente, tentaram dar conta da conservação, da construção e do controle das estradas de rodagem e demais vias incluídas no sistema rodoviário do Distrito Federal. (Ver anexo 4).

Deodoro e Santíssimo, passando por Realengo e Bangu, além das obras já de duplicação das duas pistas da Brasil (MORAES, 1949: 146).

Como dissemos, a duplicação da Avenida Brasil já tinha sido planejada desde o lançamento do plano da rede rodoviária do Distrito Federal, em 1938. Na verdade, a via aberta entre 1939 e 1947 atendia ao perfil provisório. O definitivo, com a largura total de sessenta metros, seria construído a partir de 1950 e finalizado em 1954, contribuindo com novas representações sobre as auto-estradas, doravante chamadas também de “vias expressas”.

Nestes anos, encontramos poucos registros, em comparação com a quantidade de reportagens e artigos publicados na primeira fase da obra.

Em artigos para a Revista Municipal de Engenharia de abril e junho de 1952, Alim Pedro, secretário-geral de Viação e Obras e futuro prefeito do Rio de Janeiro, e Carlos Soares Pereira, diretor do DER-DF, chamavam a atenção para o programa rodoviário do Distrito Federal, com grande destaque para a Avenida Brasil. Pereira escreveu que a Avenida Brasil era a principal “artéria-tronco” na vida do Rio de Janeiro e do Brasil e que sua construção e ampliação acompanharam as exigências do tráfego.

²⁵ Idem: 146.



Inauguração do primeiro trecho das obras de duplicação da Avenida Brasil, entre o Rio Faria e a avenida Nova York, em Bonsucesso. Revista Municipal de Engenharia, v. 17, n. 3: 198, jul-set. 1950.



Inauguração de obras de duplicação da Avenida Brasil. 1950. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.



Inauguração de obras de duplicação da Avenida Brasil. 1950. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.



Inauguração de obras de duplicação da Avenida Brasil. 1950. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

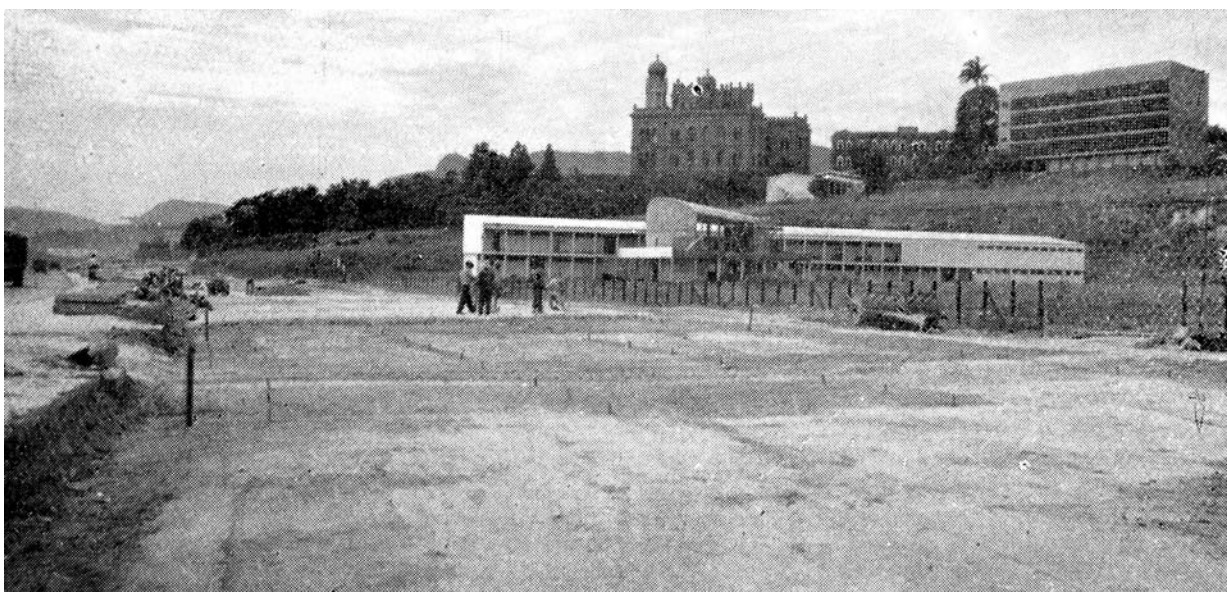
Em palestra ministrada na Escola Nacional de Engenharia sobre as rodovias da capital federal, a cargo do engenheiro Antonio Laviola, verificava-se o destaque dado à finalização das obras de duplicação da Brasil, chamando a atenção para sua importância, juntamente com a das Bandeiras, como via integrante do anel rodoviário do Distrito Federal e como via de penetração na capital brasileira. Ambas recebiam:

todas as estradas provindas do interior fluminense, paulista e mineiro, que por sua vez coletam o tráfego das estradas do norte, do centro e do sul do país, além de servirem como espinha dorsal na distribuição direta de benefícios a todas as zonas onde estão localizadas as principais atividades militares, as indústrias, o movimento portuário, os campos de aviação, a agricultura e, futuramente, o maior centro universitário das Américas. (LAVIOLA, 1954: 195)

Em seu discurso, Antonio Laviola se referia ao empenho dos departamentos de estrada de rodagem em preparar as estradas brasileiras para um aumento no tráfego das rodovias, frente ao novo surto de uso dos automóveis, a partir da nacionalização das indústrias estrangeiras automobilísticas no Brasil. O autor evidencia em seu discurso o uso dos termos norte-americanos originais:

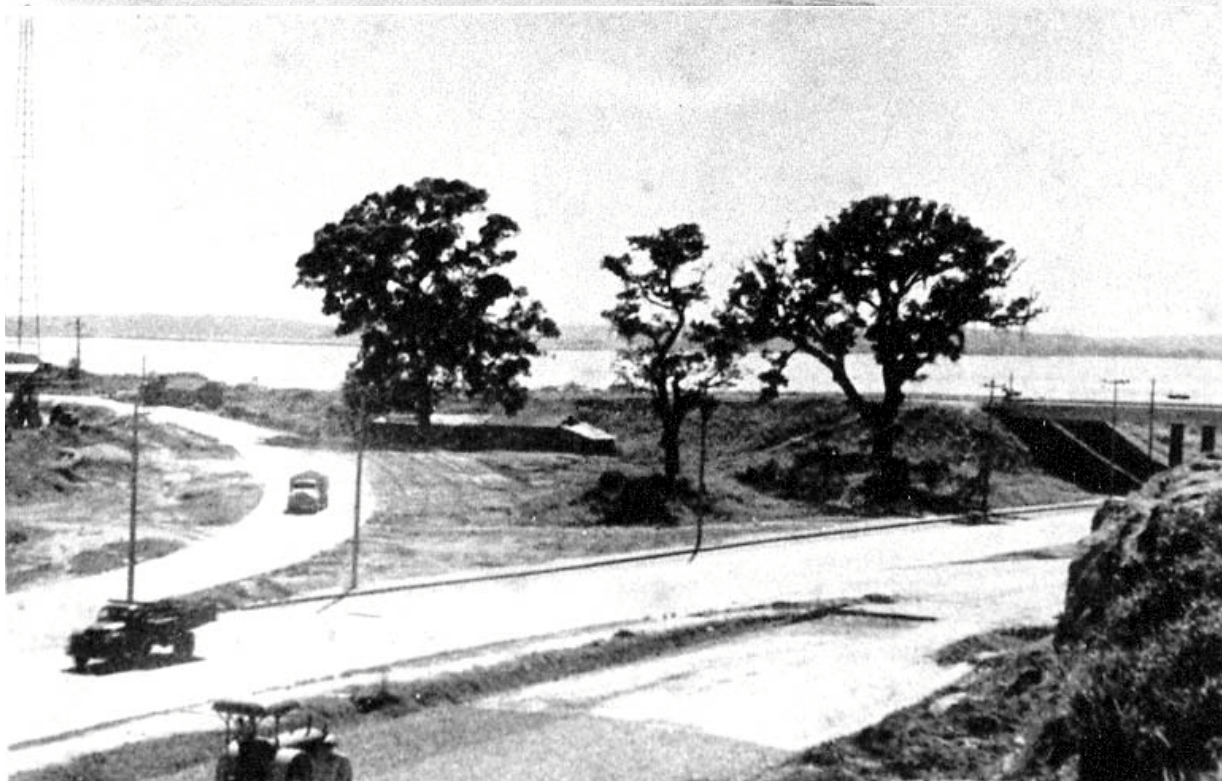
todo este trabalho (...) foi preparação que terá de ser continuada ainda por algum tempo, para que se possa atingir a fase das auto-estradas bloqueadas ou dos 'express-ways' dos americanos, que venham em socorro dos habitantes da Cidade Maravilhosa. (...) Conseguida a realização desse programa no apressamento de pavimentações para as estradas existentes, o DER-DF poderá então passar ao segundo estágio da sua existência que será a fase criadora das grandes obras como as high-ways e modernamente os express-ways, que necessariamente terão de ser empreendidos em futuro próximo e antes mesmo do advento do metrô. (Ibidem: 198)

Mas isso terá de ser deixado para o segundo estágio a que se referia Laviola ou mesmo para uma próxima investigação.



Aspecto das obras finais da duplicação da Avenida Brasil. Ao fundo o Pavilhão de Cursos da Fundação Oswaldo Cruz. DER-DF, 1958.

Depois de construída, a Avenida Brasil iria apresentar o perfil definitivo composto de passeios laterais de quatro metros, pistas laterais de 8,50 metros, pistas centrais de 13 metros (classificadas para tráfego rápido), refúgio central ajardinado de 4,90 metros e refúgios laterais de dois metros, perfazendo um total de 59,90 metros, segundo descreve o DER em 10 Anos de Realizações (DER-DF, 1958).



Trevo das Missões. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Sem data.

CONCLUSÃO

A história da abertura da Avenida Brasil no Rio de Janeiro nos permitiu perceber um momento de inflexão na forma de circular e de se mover própria das grandes metrópoles. A avenida Brasil representa um marco visível nas transformações urbanas decorrentes do aparecimento do automóvel como principal transporte urbano moderno, no Rio de Janeiro. Vimos que a Avenida Brasil, assim como outras estradas urbanas abertas nesse período, simboliza o coroamento ou, se preferirmos, uma inflexão de todo esse processo e não seu início, como vem apontando estudos pioneiros sobre o tema do rodoviarismo e do sistema viário brasileiros.

Da mesma forma, a relação entre sua denominação enquanto avenida e seu uso enquanto auto-estrada urbana contribuiu para que compreendêssemos como as representações de cidade, associadas à mobilidade urbana, foi se transformando desde o surgimento do automóvel.

Aprendemos com os urbanistas da virada do século XIX para o século XX, que as avenidas poderiam ter funções de lazer, saúde e recreação, como queria Frederick Law Olmsted para os habitantes de Nova York; e funções mundanas e econômicas – como afirmou Hénard para Paris, pois seriam elas a demandar os maiores movimentos de veículos e a provocar a criação de vias associadas à velocidade e aos novos meios de transporte urbano.

Teriam sido estes princípios a nortear a abertura da avenida Brasil? Sim e não. Ora, aprendemos que entre as primeiras tentativas de se abrir uma via de entrada e saída da capital brasileira no começo do século XX, e sua efetiva abertura, passaram cinquenta anos. Nesse período de tempo, como era de se esperar, face ao grande avanço tecnológico alcançado pelas sociedades urbanas, profundas transformações foram sentidas e vividas na circulação das grandes cidades. Daí falarmos de inflexão. A “demora” face à abertura da avenida Brasil colocou em cheque alguns elementos intrínsecos associados a uma avenida, como essa via ficou denominada, e a uma estrada urbana, uso que ela efetivamente passou a ter.

A noção que se tem de avenida nos leva a associar sua denominação a uma via generosa em conforto, arborizada e por que não, elegante, onde se pode caminhar e sentir a vida citadina e “mundana”. Mais próxima, portanto, de uma associação de idéias sugerida por Olmsted e parcialmente por Hénard. A noção de auto-estrada ou rodovia, ou, como se passou a denominar mais recentemente, via expressa, nos leva, por outro lado, a pensar em velocidade, tráfego, circulação de mercadorias, fuga da cidade, como nos apontou uma das possíveis referências feitas por Hénard ou mesmo Lewis Mumford, ao falar dos subúrbios.

Ao circularmos hoje pela avenida Brasil, a associamos à recreação, lazer e mundaneidade; ou a associamos à velocidade e à economia urbana? Com certeza, a associação se dá a estas últimas características, o que nos leva à nossa primeira conclusão: enquanto rodovia e via de acesso de uma grande metrópole, ela é um projeto extremamente bem-sucedido. Por outro lado, o modelo “avenida”, e todo o paradigma urbano sugerido por tal uso, nos sugere um projeto fracassado. Neste sentido, o que nos parece claro agora é que o sucesso de um modelo levou ao insucesso do outro. Ou seja, a avenida Brasil funciona tão bem enquanto via de passagem, que se tornou um “não-lugar”. Que fatores teriam levado a esta situação?

Podemos afirmar que tais fatores foram, primeiro, a incrível evolução da tecnologia dos meios de comunicação em geral e dos meios de transporte em particular. Esta evolução, como nos ensina a Nova História, não seguiu um caminho pré-estabelecido, cujas mudanças de direção dependeram do cruzamento de ações, mais do que de um simples encadeamento. Dependeram, sobretudo, de processos e digressões, que, se nos permitiram chegar a algumas conclusões, certamente nos proporcionam reflexões ainda maiores, o que é sempre mais desejável, em se tratando de estudos históricos.

Em segundo lugar, as campanhas para abertura de estradas e para a realização de planos urbanos, onde o destaque era dado à circulação viária. No rodoviarismo, esta evolução pôde ser acompanhada através das discussões nos congressos de estradas; dos discursos dos engenheiros e da atuação de suas entidades ou de seus clubes e dos políticos, que se expressavam, ainda, através dos relatórios do ministério e das secretarias de Viação e Obras Públicas.

Na análise dos planos de conjunto – ou, primeiramente, planos de melhoramentos ou planos urbanos em geral –, pôde-se acompanhar a evolução do sistema viário por meio da busca por solucionar os problemas de tráfego trazidos pelos veículos automotores, que tanto influenciaram os estudos e teorias de Cerda, Hénard, Unwin, Wright, Agache, Le Corbusier, tidos

como pioneiros no tema. Destes, os que tiveram maior aproximação com o Brasil foram os franceses Agache e Le Corbusier, como se sabe. Suas visões de cidade – cunhadas nas diretrizes da nascente ciência do urbanismo –, aplicadas nos planos para o Rio de Janeiro, trouxeram uma nova representação de urbano, associada à questão viária.

Em terceiro, a formação das estruturas administrativas viárias e rodoviárias, possibilitou que, em meio século, as ferrovias fossem transformadas em coadjuvantes no papel empenhado pelos meios de transporte na mobilidade urbana brasileira. Influenciadas ou não por uma lógica norte-americana, as rodovias passaram a desempenhar este papel preponderante, a ponto de hoje em dia, a circulação férrea sub-aproveitada.

De fato, nos primeiros anos do século XX até a década de 1930, se forma a estrutura administrativa para financiamento e construção de rodovias no Brasil, bem como associações, diretorias e departamentos, ao mesmo tempo em que as questões de tráfego ocupavam cada vez mais um papel de destaque nos planos de conjunto para as cidades brasileiras. Em 1937, é formalizado o DNER, mesmo ano em que a Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro era retomada. Tal confluência de ações possibilitou que a abertura da Avenida Brasil fosse importante tanto para as questões rodoviárias, uma vez que ela foi aberta como uma variante da Rio-Petrópolis, quanto para as questões viárias locais, visto que foi planejada como uma das quatro radiais previstas para facilitar o deslocamento para os subúrbios do Rio de Janeiro.

Construída entre 1939 e 1954, a Avenida Brasil foi referenciada de inúmeras formas. Em dezembro de 1939, em uma das primeiras citações públicas sobre esta via, a revista *Brazil-Ferro-Carril* se referia a ela como variante de acesso à Estrada Rio-Petrópolis. A associação a esta igualmente importante e emblemática estrada, uma das primeiras rodovias abertas pela administração federal – juntamente com a Rio-São Paulo –, sempre incutiu à avenida um papel relevante na mobilidade na cidade do Rio de Janeiro, em particular, e no Brasil, como um todo,

dado que passou a facilitar o deslocamento entre o centro e os subúrbios, e a possibilitar a ligação da então capital federal com os estados próximos e as regiões do interior e situadas ao norte e sul do país.

Associadas a sua construção apareciam igualmente representações como principal linha-tronco; principal via de penetração para o interior do país, como parte do plano rodoviário do Distrito Federal; saída natural do Distrito Federal para todos os estados vizinhos; grande estrada que descongestionará o tráfego do subúrbio; grande melhoramento; principal via de penetração do Distrito Federal, à qual está destinada a maior responsabilidade do tráfego interestadual; via de acesso ao sistema rodoviário brasileiro; a primeira e grande auto-estrada brasileira; entre muitas outras.

Nestas representações, aparecem mescladas as escalas da cidade – como solução para os problemas do tráfego urbano e suburbano; do regional – entrada e saída para os estados vizinhos, e do nacional – como uma das principais linhas do sistema rodoviário brasileiro. Tais representações reforçam que a avenida Brasil desempenha historicamente um múltiplo papel na mobilidade urbana brasileira.

A abertura da avenida Brasil, já durante o Governo Vargas, evidenciou a capacidade da engenharia de buscar as soluções frente às dificuldades técnicas de se abrir uma rodovia. A busca por novos materiais de revestimento, como o macadame, o concreto e o asfalto, bem como ao projeto do perfil ideal para uma rodovia – só para a Brasil foram estudados, no mínimo sete, além do construído –, representou anos de dedicação dos técnicos, na tentativa de responder com segurança ao século da velocidade.

O recorte geográfico pôde contribuir para esclarecer este ponto. O trecho considerado de melhor traçado, embora de execução mais difícil, qual seja, o passando por Manguinhos, foi o último a ser inaugurado, em 1947, antes das obras de duplicação (1951-1954). As dificuldades

impostas pelos terrenos de mangue da região adiaram a passagem da via por aquele trecho. Em finais da década de 1930, os cada vez mais freqüentes problemas de trânsito nas vias internas do bairro da Leopoldina, por onde passava a Rio-Petrópolis, obrigaram os técnicos a buscarem a solução pelo litoral.

De fato, num primeiro momento a preferência pela abertura de rodovias era pelo interior. A opção pelo litoral, onde efetivamente passou a nova via, era um campo pouco explorado até a construção da Brasil, à exceção da Niemeyer, que confirma a regra. E a história da avenida Brasil mais uma vez foi exemplar nesta questão. Lembremos que, desde 1913, a revista *Cosmopolita* pedia uma via que passasse pela frente do Instituto de Manguinhos. Entre 1926 e 1927, o trajeto pelo litoral foi reconsiderado nos estudos para a Rio-Petrópolis, a cargo de Washington Luís, e para a Avenida Norte, no projeto de Jorge Macedo Viera para o Bairro Industrial de Manguinhos. Com a abertura da Brasil, o trajeto abandonado passou a ser a melhor solução. E a representação do litoral passou a ser a desejada. De fato, o álbum lançado pelo governo de Getúlio Vargas soube explorá-la, lançando a idéia de via a beira-mar.

De todo o modo, sua história nos permitiu, também, acompanhar a própria revisão do sentido de “cidade”. Como vimos com Roncayolo, a lógica para a compreensão de cidade hoje, estaria mais próxima da fragmentação e de uma multiterritorialidade. Esta mudança de percepção teria se iniciado com a formação dos subúrbios. Para os países europeus e norte-americanos, os subúrbios representaram, de certa forma, a fuga de classes mais abastadas para áreas afastadas das cidades. No caso do Rio de Janeiro, estes passaram a concentrar a maior parte das indústrias, atraindo uma população de trabalhadores assalariados.

A construção da Avenida Brasil se dá justamente neste contexto e consolida este entendimento. A relação desta via com os bairros da Leopoldina e com a própria cidade do Rio de Janeiro, pode ser interpretada dentre as diferentes conclusões de Cerda para a origem do

subúrbio, quais sejam, primeiro: a interdependência deste com o sistema viário; segundo: a relação de sua formação em muitos casos com o processo de industrialização das economias urbanas e com a mudança das estruturas administrativas até então adotadas nas cidades. Finalmente, o subúrbio se revela expressão do próprio processo de crescimento da cidade.

Para reforçar estes pontos de vista, estudamos a relação entre o centro da cidade do Rio e o bairro de Manguinhos, escolhido como área industrial pelos planos elaborados pelo poder público nas décadas de 1920 e 1930 e que, para permitir a formação de novas áreas urbanas, a conseqüente mobilidade das pessoas e a circulação de mercadorias, exigiria a abertura de vias, ferroviárias, num primeiro momento e rodoviárias, no momento seguinte.

Entretanto, permanece a dúvida se os atores envolvidos na construção da avenida Brasil tinham consciência que, embora tivessem adotado o nome de avenida, procurando, assim, associá-la a um tipo de visão romântica sobre a fruição da cidade, queriam de fato construir uma via que permitisse um deslocamento rápido – a 100 km/h – para fora dos limites urbanos, e portanto, a fuga dela. Essa ambigüidade era intencional? Ou a “demora” para o efetivo uso da nova via acabou lhes proporcionado isso, sem que tivessem se dado conta?

O álbum lançado durante as obras finais da Brasil, nos últimos anos do primeiro governo Vargas, nos leva a perceber que a ambigüidade permanecia. Pela representação da avenida publicada no álbum, esta permitiria vivenciar a cidade, como está sugerido nos apelos feitos à apreciação das “atrações turísticas” da via, ao mesmo tempo em permitiria o acesso rápido a cidade, deixando “os arranha-céus para trás”.

Finalmente, a avenida Brasil acompanhou a própria evolução das palavras da cidade associadas às questões viárias – rua, avenida, estrada, auto-estrada, rodovia, via expressa. Essas denominações revelam a própria evolução do pensamento viário e rodoviário brasileiros e a forma dos discursos e representações sobre o tema.

Em resumo, o estudo por nós desenvolvido sobre a abertura da Avenida Brasil nos permitiu perceber que esta via acompanhou, como nenhuma outra – à exceção, talvez, da Avenida Presidente Vargas –, a evolução da circulação e da mobilidade na cidade do Rio de Janeiro, assim como dos próprios conceitos e vocabulários urbanos relacionados às formas de deslocamento dentro e fora das cidades. De fato, nosso estudo permitiu igualmente perceber que as discussões sobre o tema viário tiveram início numa época em que a abertura de avenidas e auto-estradas aconteceu antes mesmo da presença irremediável do automóvel, mostrando o quanto os técnicos que estudam a cidade estavam à frente de seu tempo, fossem eles sanitaristas, engenheiros, arquitetos ou urbanistas.

Imagens de nosso objeto, tiradas logo após sua inauguração, mostram claramente o processo de transformação e, por que não, de modernização das cidades, que não tardariam a ficar reféns dos automóveis, aí incluindo caminhões e carros de passeio. Aprendemos, que, na verdade, acreditava-se na grande salvação das cidades pelo veículo automotor. Muito se fala, também, na atualidade, sobre a má conservação das nossas rodovias e o quanto o Estado tem sido especialmente negligente sobre o assunto, quando este foi responsável pela bem-sucedida carreira de alguns políticos, especialmente Washington Luís e Getúlio Vargas.

Nosso estudo nunca pretendeu trazer as questões para a contemporaneidade, mas espera, dentro da linha da recente história urbana carioca e brasileira, contribuir para que se compreenda como o planejamento urbano – ou a falta dele – levou a fazer dos eixos rodoviários, como a Avenida Brasil em particular, um dos emblemas da vida moderna.

BIBLIOGRAFIA E FONTES:

Instituições pesquisadas:

Arquivo do Conservatoire National des Arts et Métiers, Paris

Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro

Arquivo da Casa de Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro

Fundo Instituto Oswaldo Cruz – Série Administração Geral

Biblioteca do Cedias - Musée Social, Paris

Biblioteca do Clube de Engenharia, Rio de Janeiro

Biblioteca do DATAR (Delegacion à l'Aménagement et à l'Action Regionale), Paris

Biblioteca do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, Rio de Janeiro

Biblioteca da Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris

Biblioteca da Ecole des Ponts et Chaussées, Paris

Biblioteca do Institut d'Urbanisme de Paris - Université Paris XII, Paris

Biblioteca Nacional

Seção de periódicos

Biblioteca Noronha Santos, Rio de Janeiro

Centro de Pesquisa e Documentação da Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro

Fundo Gustavo Capanema

Centro Cultural da Light

Fondation Le Corbusier, Paris

Musée Carnavalet, Paris

Periódicos pesquisados:

A BANDEIRA. Órgão do Club dos Bandeirantes do Brasil. Rio de Janeiro. De julho de 1927 a junho de 1929.

ANNALES DE L'ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSÉES. Paris: École des Ponts et Chaussées, de setembro de 1908 a novembro de 1938.

BRASIL ROTÁRIO 1929-1930

BRAZIL-FERRO-CARRIL. Rio de Janeiro, de 1916 a 1944.

CORREIO DA MANHÃ, Rio de Janeiro, 1941 a 1947.

LA VIE URBAINE. Institut d'Urbanisme de Paris, Paris : 1926, 1928, 1933 e 1957.

GAZETA DE NOTÍCIAS, 1939.

O JORNAL, 1946, 1947.

REVISTA MUNICIPAL DE ENGENHARIA. Rio de Janeiro: 1937, 1938, 1940, 1941, 1942, 1943, 1945, 1949, 1950, 1952, 1953 e 1954.

REVISTA DO CLUBE DE ENGENHARIA. Rio de Janeiro: 1947, 1948, 1955 e 1957.

REVISTA DA DIRETORIA DE ENGENHARIA. Rio de Janeiro: 1934, 1935 e 1937.

URBANISME. Institut d'Urbanisme de Paris. Paris : 1928, 1929, 1934, 1935, 1987, 1992 e 1999.

REFERÊNCIAS

1. A AVENIDA das Bandeiras. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, v. XX, n. 2, p. 103-104, abril-jun. 1953.
2. A CONCORRÊNCIA entre a ferrovia e a rodovia. *A Bandeira*, Rio de Janeiro, ano 2, n. 9-10, mar.-abril 1928.
3. A INAUGURAÇÃO da nova sede do Club dos Bandeirantes do Brasil. *A Bandeira*, Rio de Janeiro, Club dos Bandeirantes do Brasil, ano I, n. 1, p. 45-48, jul. 1927.
4. A SECRETARIA Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas na XI Feira Internacional de Amostras da Cidade do Rio de Janeiro. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, v. V, n. 6, p. 680-682, nov. 1938.
5. ABREU, M. *A Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. 3. ed. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1997.
6. AGACHE, A. H. D. *Cidade do Rio de Janeiro: remodelação, extensão e embelezamento*. Plano Agache. Rio de Janeiro: Foyer Brésilien, 1930.

7. ANDRADE, C. R. M. De Viena a Santos: Camillo Sitte e Saturnino de Britto. In: SITTE, C. *A Construção das Cidades Segundo seus Princípios Artísticos*. São Paulo: Ática, 1992. p. 207-233.
8. AS REALIZAÇÕES do Governo Vargas. *Brazil-Ferro-Carril*, Rio de Janeiro, ano XXXV, n. 1.045, p. 109-110, jun. 1944.
9. BARLES, S.; GUILLERME, A. *Traffic congestion: Problems and solutions in Paris, 1830-1939*. In: T2M Conference. *Anais...* Eindhoven, 2003.
10. BASE de dados do projeto Imagens de Publicações Oficiais Brasileiras. Center for Research Libraries and Latin American Microfilm Project. Universidade de Chicago
Disponível em: <http://www.crl.uchicago.edu/info/brazil/pindex.htm>.
11. BAUDOUI, R. *La Naissance de l'Ecole des Hautes Études Urbaines et le Premier Enseignement de l'Urbanisme en France, des Annes 1910 aux 1920*. Paris: ARDU, 1988.
12. BENCHIMOL, J. L. et al. *Manguinhos: um retrato de corpo inteiro*. Rio de Janeiro: Fundação Oswaldo Cruz. Casa de Oswaldo Cruz, 1988.
13. _____. *Manguinhos do Sonho à Vida: a ciência na Belle Époque*. Rio de Janeiro: Casa de Oswaldo Cruz, 1990a.
14. _____. *Pereira Passos, um Haussmann Tropical*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão Editoração, 1990b.
15. BENETTI, P. *Projetos de Avenidas no Rio de Janeiro (1880-1995)*. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1997.
16. BERLAGE, H. P. Le plan de la ville moderne. *La Vie Urbaine*, Paris, Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris, A La Sorbonne, Septième Année, n. 35, p. 1.193-1.214, 1928.
17. BOUDEIX, P. *Urbanisme et Circulation*. Paris: Société des Ingenieurs Civils de France, 1929.

18. BRAGA, S. A nova política rodoviária brasileira. *Revista do Clube de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 127, p. 49-53, mar. 1947.
19. _____. Estradas de Rodagem no Estado do Rio de Janeiro. *Revista do Clube de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 69, p. 9-19, 1940.
20. BRASIL. *Mensagem ao Congresso na abertura da primeira sessão da décima terceira legislatura pelo Presidente da República Washington Luís P. de Sousa*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1927a.
21. _____. *Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas*. Fundo Getúlio Vargas, série Correspondência. Rio de Janeiro: CPDOC/Fundação Getúlio Vargas, Imprensa Nacional, 1938.
22. _____. *Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910.
23. _____. *Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1913.
24. _____. *Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1916.
25. _____. *Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922.
26. _____. *Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1923.
27. _____. *Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1924.
28. _____. *Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1925.
29. _____. *Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas*. Rio de Janeiro: Imprensa

Nacional, 1926.

30. _____. *Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1927b.
31. _____. *Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1937.
32. _____. *Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945-1946.
33. _____. Conselho Nacional de Transportes. Planos de viação. Evolução histórica. (1808-1973). Rio de Janeiro, 1973.
34. BRAZIL-FERRO-CARRIL. Rio de Janeiro, ano VII, n. 128, 1916a.
35. _____. Rio de Janeiro, ano VII, n. 130, dez. 1916b.
36. _____. Rio de Janeiro, ano VII, n. 131, 1916c.
37. _____. Rio de Janeiro, ano XIII, n. 271, 1922.
38. _____. Rio de Janeiro, ano XVII, n. 432. 7 jan. 1926a.
39. _____. Rio de Janeiro, ano XVII, n. 461, 29 jul. 1926b.
40. _____. Rio de Janeiro, ano XVII, n. 476, 11 nov. 1926c.
41. _____. Rio de Janeiro, ano XVII, n. 483, 30 dez. 1926d.

42. _____. Rio de Janeiro, ano XVIII, n. 522, 29 set. 1929.
43. _____. Rio de Janeiro, ano XXIV, n. 784, 15 maio 1933a.
44. _____. Rio de Janeiro, ano XXIV, n. 797, 30 nov. 1933b.
45. _____. Rio de Janeiro, n. 869, 30 nov. 1936a.
46. _____. Rio de Janeiro, n. 871, 31 dez. 1936b.
47. _____. Rio de Janeiro, ano XXVIII, n. 923, 28 fev. 1939a.
48. _____. Rio de Janeiro, ano XXVIII, n. 931, 30 jun. 1939b.
49. _____. Rio de Janeiro, ano XXVIII, n. 932, 15 jul. 1939c.
50. _____. Rio de Janeiro, ano XXVIII, n. 943, 15 jul. 1939d.
51. _____. Rio de Janeiro, ano XXXII, n. 975, de 30 abril 1941a.
52. _____. Rio de Janeiro, ano XXXII, 30 set. 1941b.
53. _____. Rio de Janeiro, ano XXXIII, n. 1.005, 31 jul. 1942.

54. _____. Rio de Janeiro, ano XXXV, n. 1.043, abril 1944a.
55. _____. Rio de Janeiro, ano XXXV, n. 1045, jun. 1944b.
56. BRITTO, F. S. *Obras Completas. pareceres*. V. XVI. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944.
57. BRUNOT, A.; COQUAND, R. *Le Corps des Ponts et Chaussées*. Paris: Editions du Centre National de la Recherche Scientifique, 1982.
58. BURGESS, E. W. La croissance de la ville. Introduction à un projet de recherche. 1925.
In: GRAFMEYER. Y.; JOSEPH, I. *L'École de Chicago*. Aubier: RES Champ Urbain, 2000. p. 131-147.
59. CAMPOS, C. *São Paulo pela Lente da Higiene*. São Carlos: RiMa, 2002.
60. CARVALHO, M. M. C. *Molde Nacional e Fôrma Cívica*. Bragança Paulista: EDUSF, 1998.
61. CASTELLS, M. *La Société en Réseaux: l'ère de l'information*. Paris: Fayard, 1998.
62. CHALAS, Y. *L'Invention de la Ville*. Paris: Anthropos, 2000.
63. CHARTIER. R. *A História Cultural: entre representações e práticas*. Viseu: DIFEL, 1988.
64. CHARVET, M. *De l'hygiène à l'urbanisme: la question des fortifications de Paris de 1880 a 1919*. Tese (Doutorado) – École des Hautes Études em Sciences Sociales, Paris, 1999.

65. CHOAY, F. Destinos da cidade européia: séculos XIX e XX. *Revista de Urbanismo e Arquitetura*, Salvador, n. 6, p. 8-21, jul./dez. 1996.
66. _____. *O Urbanismo. Utopia e realidades. Uma antologia*. São Paulo: Perspectiva, 2000.
67. CID, S. T. *A evolução de um projeto singular. Três propostas para a fundação de uma cidade industrial*. In: Cerda, I. *Urbs i Territori. "El Ensanche" de Barcelona*. São Paulo: Instituto de Estudos Territoriais, Governo da Catalunha, Embaixada da Espanha, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1997. p. 4-8.
68. COHEN, J.-L. L'oncle Sam au pays de soviets. Le temps des avants-gardes. In: COHEN, J. L.; DAMISCH, H. *Américanisme et Modernité. L'ideal américain dans l'architecture*. Paris: EHESS, 1993.
69. _____. Présentation. In: HENARD, E. *Études sur les Transformations de Paris*. 1909. Paris: Editions L'Equerre, 1982. p. 7-16. Edição fac-simile.
70. _____. *Scènes de la Vie Future. L'architecture européenne et la tentation de l'Amérique. 1893-1960*. Paris: Flammarion, 1995.
71. COMISSÃO de obras novas. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, v. VII, n. 4, p. 256-300, jul. 1940.
72. COMPTE RENDU de la Conférence Internationale de l'Aménagement des Villes (New York, 1925). *La Vie Urbaine*, sixième année, n. 28, 1926.
73. COMPTE RENDU de le Premier Congrès International de la Route. In: *Annales de l'Ecole des Ponts et Chaussées*. v. V, n. 60, p. 124-151, sept.-oct. 1908.
74. COMPTE RENDU de le Second Congrès International de la Route. In: *Annales de l'Ecole des Ponts et Chaussées*. v. III, n. 32, p. 567-653, maio-jun. 1911.
75. COMPTE RENDU de le Troisième Congrès International de la Route. In: *Annales de l'Ecole des Ponts et Chaussées*. v. IV, n. 30, p. 7-119, jul.-ago. 1914.

76. COMPTE RENDU de le Quatrième Congrès International de la Route. In: *Annales de l'Ecole des Ponts et Chaussées*. v. II, n. 11, p. 195-224, mar.-abril 1925.
77. COMPTE RENDU de le Cinquième Congrès International de la Route. In: *Annales de l'Ecole des Ponts et Chaussées*. v. IV, n. 6, p. 56-73, jul.-ago. 1927.
78. COMPTE RENDU de le Sixième Congrès International de la Route. In: *Annales de l'Ecole des Ponts et Chaussées*. v. I, n. 1, p. 5-124, jan.-fev. 1931.
79. COMPTE RENDU de le Septième Congrès International de la Route. In: *Annales de l'Ecole des Ponts et Chaussées*. v. II, n. 9, p. 243-282, 1935.
80. COMPTE RENDU de le Huitième Congrès International de la Route. In: *Annales de l'Ecole des Ponts et Chaussées*. v. XI, n. 21, p. 561-597, nov. 1938.
81. CORREIO DA MANHÃ. Rio de Janeiro, 11 abril 1941.
82. _____. Rio de Janeiro, 25 jul. 1942.
83. _____. Rio de Janeiro, 10 nov. 1944a.
84. _____. Rio de Janeiro, 11 nov. 1944b.
85. _____. Rio de Janeiro, 22 fev. 1946.
86. _____. Rio de Janeiro, 23 abril 1947.
87. COSTA, R. G. R. A abertura da Avenida Brasil e o desenvolvimento do subúrbio no Rio de Janeiro. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 23., 2005, Londrina. *Anais...* Londrina: ANPUH. Londrina, 2005.

88. _____. *O Brasil do Clube dos Bandeirantes*. Disponível em: www.vivercidades.org.br. Acesso em: 7 out. 2005.
89. COSTA, R.; PEREIRA, M. S. *From discourses to plans. The automobile in the city of Rio de Janeiro. 1900-1946*. In: T2M Conference. *Anais...* Eindhoven, 2003.
90. D'AVE, P. A grande longitudinal brasileira. *A Bandeira*, Rio de Janeiro, ano 1, n. 5, p. 34, nov. 1927.
91. DALCO, F. Arquitectos y ciudades – Union Soviética, 1917-1934. *Socialismo, Ciudad y Arquitectura. URSS 1917-1937. La aportacion de los arquitectos europeos*, comunicación 23, Madrid, Alberto Corazón Editor, p. 95-149, 1973.
92. DER-DF. *10 Anos de Realizações*. Rio de Janeiro, 1958.
93. DIKANSKY, M. *La Ville Moderne – La circulation. L'habitation. Le travail*. Paris: Editions de la Bonne Idée, 1927.
94. DINHOBL, G. *Cultural narratives. A History of transport history*. In: T2M Conference. *Anais...* Eindhoven, 2003.
95. DUANY A.; PLATER-ZYBERK; SPECK. *Suburban Nation: the rise of sprawl and the decline of the American dream*. New York: North Point Press, 2001.
96. DUBUY, G.; RONCAYOLO, M. *Histoire de la France urbaine. La ville aujourd'hui*. 2. ed. Paris: Éditions du Seuil, 2001.
97. DUPART, M C. Ponts et chaussées quand même! La culture de la route. *Urbanisme*, Paris, n. 217, jan. 1987.
98. DUPUY, G. *Les Territoires de l'Automobile*. Paris: Anthropos, 1995.

99. _____. *L'Urbanisme des Réseaux. Théories et méthodes*. Paris: Editeur Armand Colin, 1991.
100. ENCYCLOPEDIE D'HYGIENE ET DE MEDICINE PUBLIQUE. Livre III – Hygène Urbaine. Chapitre II – La Voie Publique. Paris, 1897.
101. ESCOBAR, J. P. Modernas rodovias. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, v. VII, n. 6, p. 527-541, nov. 1940.
102. ESTRADAS de rodagem e automóveis existentes no Brasil em 1928. *A Bandeira*, Rio de Janeiro, ano 2, n. 17-18, maio-junho 1929.
103. ERMAKOFF. G. Rio de Janeiro 1900-1930. Rio de Janeiro: Casa Editorial, 2003.
104. FELIX, M. *Extension et Aménagement des Villes*. Paris: Librairie Arthur Rousseau, 1926.
105. FLONNEAU, M. *Facing the explosion of mobility in the parisian area – the so-called “exclusive car-oriented policy” in Paris 1960-1970*. In: T2M Conference. *Anais...* Eindhoven, 2003.
106. _____. *L'action optimiste et raisonnée du District de la région parisienne: l'exemple des “dix glorieuses de l'urbanisme automobile”*. 1963-1973. In: T2M Conference. *Anais...* Eindhoven, 2003.
107. _____. *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977. Formes urbaines, champs politiques et représentations*. Tese (Doutorado) – Université Paris I, Pantheon, Sorbonne, 2002.
108. FOSTER, M. The automobile and the city. In: LEWIS, D. L. (Ed.). *The Automobile and the American Culture*. Michigan: The University of Michigan. 1980.
109. FOUCAULT, M. *Microfisica do Poder*. 1979. Roberto Machado (Org.). Rio de Janeiro: Graal, 2002.

110. GARNIER, T. *Une Cité Industrielle: études pour la construction des villes*. Paris: Auguste Vincent, s.d.
111. GARREAU, J. *Edge City. Life on the new frontier*. Los Angeles: Anchor Books, 1991.
112. GAUDIN, J. *L'Avenir en Plans. Technique et politique de la prévision urbaine. 1900-1930*. Paris: Champ Valon, 1985.
113. GAZETA DE NOTÍCIAS. Rio de Janeiro, 6 dez. 1939.
114. GEROSA, P. G. *Le Corbusier. Urbanisme e mobilidade*. Basel: Birkhäuser, 1978.
115. GERSON, B. *História das Ruas do Rio*. 5. ed. Rio de Janeiro: LaCerdà, 2000.
116. GERVAIS, P. *Les Origins de la Revolution Industrielle aux Etats-Unis*. Paris: EHESS, 2004.
117. GINZBURG, C. *A Distance. Neuf essais sur le point de vue de l'histoire*. Paris: Gallimard, 2001.
118. _____. *Le Fromage et les Vers. L'univers d'un meunier du XVe Siècle*. Paris: Flammarion, 1980.
119. GIRAUD, H. La circulation de grand trafic dans les agglomérations. *Urbanisme*, Paris, troisième année, n. 22, 1934.
120. GODOY, A. A Alguns aspectos do Nordeste e as grandes obras contra a seca. *Viação*, Rio de Janeiro, p. 53, fev. 1933.
121. _____. O verdadeiro destino do imposto aduaneiro sobre a gasolina e sobre os elementos consumidos pelo automóvel. *Revista da Diretoria de Engenharia*, Rio de Janeiro, ano II, n. 8, p. 17-19, jan. 1934.

122. _____. Algumas faces do problema rodoviário do Brasil. *Revista da Diretoria de Engenharia*, set. 1935.
123. _____. *A Urbs e os seus Problemas*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1943a.
124. GODOY, A. A. A rodovia sob o ponto de vista do urbanismo através dos séculos. *Viação*, Rio de Janeiro, p. 256, 1943b.
125. GODOY, J. O Club dos Bandeirantes do Brasil e o Brasil do Club dos Bandeirantes. *A Bandeira*, Rio de Janeiro, ano I, n. 1, p. 14-15. jul. 1927.
126. GOMES, A. (Coord.) *Engenheiros e Economistas: novas elites burocráticas*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1994.
127. GONÇALVES, V. C. O automóvel no Brasil. In: _____. *História do Automóvel*. Vol. 2. São Paulo: Boa Leitura, s. d.
128. GOURDON, J. *La Rue. Essai sur l'economie de la forme urbaine*. Paris: Editions de l'aube, 2001.
129. GRAÇA, J. C. Conferência sobre estradas de rodagem. *Brazil-Ferro-Carril*, Rio de Janeiro, ano VII, n. 127, p. 1-16, 23 out. 1916.
130. GRAND DICTIONNAIRE ENCICLOPEDIQUE LAROUSSE. Tome 1. Paris: Librairie Larousse, 1982.
131. GUIHEUX, A. Eugène Hénard et Tony Garnier. Le règne de la circulation. In: DETHIER; GUIHEUX (Dir.). *La Ville, Art et Architecture en Europe, 1870-1993*. Ouvrage publié à l'occasion de l'exposition présentée du 10 février au 9 mai 1994 dans la grande galerie du Centre George Pompidou. Paris: Éditions du Centre Pompidou, 1994. p. 153-157.
132. HAUSSMANN, B. *Memoires du Baron Haussmann (1853-1870)*. Tome I. Grands Travaux de Paris. Paris: Guy Duvier, 1893. Versão fac-simile.

133. HÉNARD, E. *Études sur les Transformations de Paris*. 1909. Paris: L'Equerre, 1982. Edição fac-simile.
134. HOCHMAN, G. *A Era do Saneamento. As bases políticas de saúde pública no Brasil*. São Paulo: Hucitec/ANPOCS, 1998.
135. HORNE, J. *Le Musée Social. Aux origines de l'état providence*. Paris: Belin, 2004.
136. INTERRANTE, J. The road to autopia: the automobile and the spatial transformation of american culture. In: LEWIS, D. L. (Ed.). *The Automobile and the American Culture*. Michigan: The University of Michigan. 1980.
137. JOSSE. *Le Problème des Transports – L'automobile. Le chemin de fer*. Paris: Imprimerie Nationale, 1934.
138. KLEIMMAN, M. *De Getúlio a Lacerda: um “rio de obras” transforma a cidade do Rio de Janeiro. As obras públicas de infra-estrutura urbana na construção do “Novo Rio” no período de 1938-1965*. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.
139. _____. Rede viária e estruturação urbana. A prioridade de investimentos na rede viária e seu papel na configuração das cidades: Rio de Janeiro sobre rodas. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 9., 2001, Rio de Janeiro, 2001. *Anais...* Rio de Janeiro: Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Rio de Janeiro, 2001. p. 1.596-1.608.
140. L'EXPOSITION de la Société Française des Urbanistes. L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux. *La Vie Urbaine*, Paris, n. 18, p. 378-405, nov. 1933.
141. LA VIE URBAINE. Paris, Institut d'Urbanisme de Paris, 1926, 1928, 1933, 1957.
142. LAVIOLA, A. A. As rodovias da capital da República. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, v. 21, p. 194-201, out.-dez. 1954.

143. LE CORBUSIER. *Sur les 4 Routes*. 1939. Paris: Denoel/Gonthier, 1970.
144. _____. *Urbanismo*. 1925. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
145. LEGATES, R. T.; STOUT, F. *The City Readers*. New York: Routledge, 1996.
146. LEGOFF, J. et al. *A Nova Historia*. Lisboa: Edições 70, 1977
147. _____. *Historia: novos objetos*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1995a.
148. _____. *Historia: novos problemas*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1995b.
149. LEITE, D. B. Rodoviarismo em marcha. *Revista do Clube de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 255, 28-48, nov. 1957.
150. LEI n° 305, de 20 de dezembro de 1948. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, jul-dez, 1949.
151. LEME, M. C. S. (Coord.). *Urbanismo no Brasil (1895-1965)*. São Paulo: Studio Nobel, FAUUSP, FUPAM, 1999.
152. LEPETIT, B. *Chemins de Terre et Voies d'Eau: réseaux des transport et organization de l'espace en France, 1740-1840*. Paris: EHESS, 1985.
153. _____. *Carnet de Croquis. Sur la connaissance historique*. Paris: Bibliothèque Albin Michel Histoire, 1999.
154. _____. *Por uma nova história urbana*. Seleção de textos, revisão crítica e apresentação de Heliana Angotti Salgueiro. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

155. _____.; PUMAIN, D. *Temporalités Urbaines*. Paris: Anthropos, 1993.
156. LEWIS, D. L. (Ed.). *The Automobile and American Culture*. Ann Arbor, MI: University of Michigan, 1980.
157. LIMA, E. F. W. *Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão Editoração, 1995.
158. LOS RIOS FILHO, A. M. *Adolfo Morales de los Rios: figura, vida e obra*. Rio de Janeiro: Borsoi, 1959.
159. LYNCH, K. *Voir et Planifier. L'aménagement qualitatif de l'espace*. Paris: Dunod, 1982.
160. MACHADO, R. e al. *Danação da Norma: medicina social e constituição da psiquiatria no Brasil*. Rio de Janeiro: Graal, 1978.
161. MACSHANE, C. De la rue à l'autoroute. 1900-1940. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, Paris, n. 23-24, p. 17-18, jul.-dez. 1984.
162. MERLIN, P. (Coord.). *Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Amenagement*. Paris: Presses Universitaires de France, 1988.
163. MEYER, R. M. P. A contemporaneidade do pensamento e obra de Ildefons Cerdà. In: Cerda, I. *Urbs i Territori. "El Ensanche" de Barcelona*. São Paulo: Instituto de Estudos Territoriais, Governo da Catalunha, Embaixada da Espanha, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1997. p. 3.
164. MORAES, A. M. Lei n° 305 de 20 de dezembro de 1948. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, p. 142-148, jul.-dez. 1949.
165. MUMFORD, L. *Technics and Civilization*. Londres: George Routledge & sons, 1934.

166. _____. *A Cidade na Historia*. 1965. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
167. _____. *What is a City?*. Architectural Record, 1937. Republicado por LEGATES R. T.; STOUT, F. *The City Readers*. New York: Routledge, 1996.
168. NEEDELL, J. *Belle Époque Tropical. Sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
169. NOUAILLE, R. L'urbanisme et la route. *Urbanisme*, Paris, troisième année, n. 22, p. 49-52, jan. 1934.
170. NOVAES, H. Urbanismo e saneamento. *Revista Brasileira de Engenharia*, p. 20-21, jul. 1931.
171. NOVO AURÉLIO. O DICIONÁRIO DA LÍNGUA PORTUGUESA. SÉCULO XXI. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.
172. O CONGESTIONAMENTO do Rio de Janeiro. *Brazil-Ferro-Carril*, Rio de Janeiro, ano XVIII, n. 522, p. 428, set. 1927.
173. O DEPARTAMENTO de Estradas de Rodagem do Distrito Federal. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, v. 17, n. 3, p. 131-137, jul.-set. 1950.
174. O DESENVOLVIMENTO das estradas de rodagem. *Brazil-Ferro-Carril*, Rio de Janeiro, ano XIX, n. 553, p. 493, maio 1928.
175. O JORNAL. 11 nov. 1944.
176. _____. 22 fev. 1946.
177. _____. 23 abril 1947.

178. O PLANO Agache e a Prefeitura Municipal. *Brazil-Ferro-Carril*, Rio de Janeiro, ano XXIV, n. 784-785, p. 193-194, 218, maio 1933.
179. O PLANO de remodelação do Rio de Janeiro. *Brazil-Ferro-Carril*, Rio de Janeiro, ano XXXII, n. 985, p. 83, 30 set. 1941.
180. O PLANO Diretor. A comissão do plano da cidade. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, v. 10, n. 3, p. 157-166, jul. 1943.
181. O PLANO rodoviário nacional. *Brazil-Ferro-Carril*, Rio de Janeiro, ano XXXV, n. 1.043, p. 63, abril 1944.
182. O TREVO das Missões. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, v. XXI, n. 3, p. 164-165, jul.-set. 1954.
183. OLIVEIRA et al. *Um Lugar para a Ciência. A formação do campus de Manguinhos*. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2003.
184. OLMSTED, F. L. Public parks and the enlargement of towns. 1870. In: LEGATES, R. T.; STOUT, F. *The City Readers*. New York: Routledge, 1996.
185. PASSOS, E. Plano de melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, v. VIII, n. 4, p. 212-227, jul. 1941.
186. PEDRO, A. O programa rodoviário do Distrito Federal. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, v. 19, n. 2, p. 60, abril-jun. 1952.
187. PEREIRA, C. S. Rodovias do Distrito Federal. *Revista Municipal de Engenharia*, v. 19, n. 2, p. 61-69, abril-jun. 1952.
188. PEREIRA, M. S. Notas sobre o urbanismo no Brasil: construções e crises de um campo disciplinar. In: URBANISMO EM QUESTÃO. MACHADO, D. B. P.; PEREIRA, M. S. e SILVA, R. C. M. (Organizadores). Rio de Janeiro: UFRJ/PROURB, 2003.
189. _____. Discurso técnico versus atitude estética: cosmopolitismo e regionalismo nos planos de Agache e Le Corbusier para o Rio. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE ART DÉCO NA AMÉRICA LATINA, 1., 1997, Rio de Janeiro.

Anais... Rio de Janeiro: Centro de Arquitetura e Urbanismo, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/SMU, PUC/RJ, 1997. p. 193-199.

190. _____. *L'éphémère et la perrenité. Histoire de la ville au XIXe siècle*. Tese (Doutorado em) – École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris, 1988.
191. _____. Le temps des mots: le lexique de la ségrégation à São Paulo dans le discours de ses réformateurs (1890-1930). In: TOPALOV, C. *Les Divisions de la Ville*. Paris: Éditions UNESCO, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 2003.
192. PRIMEIRO Congresso Brasileiro de Urbanismo. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, v. 8, n. 2, p. 128-131, mar. 1941.
193. PROGRAMA do VI Congresso de Estradas a se instalar nesta capital em 13 de maio de 1936. *Revista da Diretoria de Engenharia*, v. 4, n. 18, p. 579-586, set. 1935.
194. RAMINELLI, R. Historia urbana. In: CARDOSO, C.; VAINFAS, R. (Orgs.). *Domínios da História*. Rio de Janeiro: Campus, 1997, p. 185-202.
195. REIS FILHO, N. *Memória do Transporte Rodoviário: desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo*. São Paulo: CPA, s.d.
196. REIS, J. O. Uma síntese sobre as principais vias do Plano Diretor. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, v. 9, n. 2, p. 204-209, jul. 1942.
197. _____. *O Rio de Janeiro e seus Prefeitos. Evolução urbanística da cidade*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977.
198. REZENDE, V. Evolução da produção urbanística na Cidade do Rio de Janeiro, 1900-1950-1965. In: LEME, M. C. S., *Urbanismo no Brasil (1895-1965)*. São Paulo: FUPAM/STUDIO NOBEL, 1999. p. 39-70.
199. _____.; ALVES, G. A. A Comissão do Plano da Cidade, reflexões sobre um modelo e sua contribuição à cidade do Rio de Janeiro. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 7., 2004, Niterói. *Anais...* Niterói: Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense, 2004.

200. RIBEIRO, J. O. Urbanização do Rio de Janeiro e o problema do tráfego. *Revista do Clube de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 147, p. 330-333, nov. 1948.
201. RISLER, G. *Les Plans d'Aménagement et d'Extension des Villes*. Mémoires et documents. Musée Social. Année 1912.
202. RIUS, M. Rio vitrine de la modernité. *Urbanisme*, Paris, n. 287, nov. 1992.
203. RODRIGUES, P. C. A rodovia pan-americana. *Revista do Clube de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 224, p. 21-33, abril 1955.
204. RONCAYOLO, M. (Dir.). *Metamorphoses de la Ville*. Paris: Economica, 1987.
205. _____. *La Ville et ses Territoires*. Paris: Gallimard, 1997.
206. _____. (Dir.). *La Ville Aujourd'hui. Histoire de la France Urbaine*. 2. ed. Paris: Editions du Seil, 2001.
207. _____.; PAQUOT, T. (Dir.). *Villes et Civilization Urbaine. XVIII - XX siècles*. Paris: Larousse, 1992.
208. ROSSINOT, A et al. Ville en Mouvement. Stratégies Urbaines & Transports. Actes de la 19 Rencontre Nationale des Agences d'Urbanisme. *Urbanisme*. Paris, Hors de série, n. 12, p. 5-59, avril 1999.
209. SALGUEIRO, H. A. *Belo Horizonte: histoire d'une capitale du XIXe siècle. Représentations urbaines et architecturales françaises au Brésil – une étude de cas*. Tese (Doutorado) – École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris, 1992.
210. _____. Apresentação. In: LEPETIT, B. *Por uma Nova História Urbana*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.
211. SANGLARD, G.; COSTA, R. G. R. Direções e traçados da assistência hospitalar

no Rio de Janeiro 1923-1931. *História, Ciência, Saúde, Manguinhos*. Rio de Janeiro, v. 11, n. 1, p. 107-141, jan-abril 2004.

212. SANTOS, C. R. et al. *Le Corbusier e o Brasil*. São Paulo: Tessela, Projeto Editora, 1987.
213. SANTOS, F. N. *Meios de Transportes no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1934.
214. SANTOS, M. Fixos e fluxos – cenários para a cidade sem medo. In: COSTA, W. R. (Org.) *O País Distorcido. O Brasil, a globalização e a cidadania*. São Paulo: Publifolha, 2002.
215. SAUVY, A. *Les Quatre Rues de la Fortune: essai sur l'automobile*. Paris: Flammarion, 1968.
216. SELLIER, H. *Rapport au nom de la comission de l'extension, de l'aménagement et l'habitation dans l'agglomeration parisienne relatif à l'établissement d'une route entre le rond-point de Défense a Courbe voie et la Forêt de Saint-Germain; à la constrution d'une voie ferriée et à l'exploitation d'un chemim de fer életrique le long ladite route, à la réalisation d'un projet d'aménagement de la Banlieue Ouest*. Paris: Imprimerie Municipale, Hotel de Ville, 1928.
217. SICA, P. *Antologia di Urbanistica. Dal Settecento a Oggi*. Laterza, 1981.
218. SIGAUD, J. C. O Plano Diretor de melhoramentos do Rio de Janeiro e seu problema de tráfego. *Revista do Clube de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 146, out. 1948.
219. SILVA, R. L. Rede rodoviária do Distrito Federal. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, p. 568-572, set. 1938.
220. SORIA y MATA, A. *La Cité Lineaire: nouvelle archicteure de villes*. Madrid: Imprenta de la ciudad lineal, 1882 (1913).
221. SOUZA, R. *L'Avenir de nos Villes. Études pratiques d'esthetique urbaine*. Nice. *Capital d'hiver*. Paris/Nancy: Berger-Levrault Editeurs, 1913.

222. ST. CLAIR, D. *The motorization of American Cities*. New York/Westport/London: Praeger, 1986.
223. SUTCLIFFE, A. Du cheval au tramway. La mécanization des transports urbains. 1850-1900. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, Paris, n. 23-24, p. 5-17, jul.-dez. 1984.
224. TELLES, P. C. S. *História da Engenharia no Brasil. Século XX*. Rio de Janeiro: Clavero, 1984.
225. TOPALOV, C. *Les Divisions de la Ville*. Paris: Editions UNESCO, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, 2003.
226. UNWIN, R. *L'Étude Pratiques des Plans de Villes*. Fac-simile edição 1909. Paris: L'Equerre Editeur, 1981.
227. VARIANTE Rio-Petrópolis. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, v. 8, n. 2, p. 85-111, mar. 1941.
228. VASQUEZ, P. K. *Álbum da Estrada União e Indústria*. Rio de Janeiro: Quadratim G., 1998.
229. VEYNE, P. *Como se Escreve a História e Foucault Revoluciona a História*. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1998.
230. WEIL, M. *Ville et Automobile*. Paris: Descartes & Cie., 2002.
231. WOHL, P. A. A. *La Route et le Rail dans Quarante Pays*. Tours: Arrault & Cia., 1934.
232. WRIGHT, F. L. *Broadacre City: a new community plan*. *Architectural Record*, 1935. Republicado por LEGATES R. T.; STOUT, F. *The City Readers*. New York: Routledge, 1996.

ANEXO 1.

Quadro Avenidas

		Largura	Comp.
1	Avenidas Pereira Passos (1903-1906)	m	M
	Beira-Mar	33	5.200
	Mem de Sá	17	1.550
	Salvador de Sá	17	800
	Marechal Floriano	24	400
	Central	33	1.820
	Rodrigues Alves	40	3.090
	Francisco Bicalho	95	1.380
	Ruas Administração Pereira Passos		
	Estácio de Sá	17	490
	Frei Caneca	17	290
	Assembléia	17	397
	Carioca	17	330
	Visconde do Rio Branco	17	–
	Visconde de Inhaúma	24	–
	Camerino	17	432
	Uruguaiana	17	730
	Sete de Setembro	14	720
	Acre	17	–
Fonte: <i>O Rio de Janeiro e seus Prefeitos: evolução urbanística da cidade, 1977.</i>			
2	Barão Haussmann (1850)		
	Ruas	<20	
	Avenidas	20 a 30	
	Bulevares	30 a 40	
3	H. Cerdà (1855)	35	
4	Soria / Mata (1882-1913)		
	Eixo Central	40, 60, 100	
	Ruas Transversais	20 a 40	
	Ruas Limítrofes	10 a 20	
5	<i>Enciclopédia de Higiene</i> (1897)		
	1º Tipo de via	8,30	2.000 a 17.000
	2º Tipo	17	
	3º Tipo (avenida)	25	
6	Bunham (1893-1925)	60	
7	E. Hénard (1909)		

	Avenidas (com calçadas de 12 m)	20 a 22	
	Avenidas (com calçadas de 14 m)	30	
	Avenidas (com calçadas de 17 m)	35	
	Futuras Avenidas	40	
8	Adolfo Morales de los Rios (1910)		
	Avenida Ligação Cais do Porto/Subúrbios	64	
9	Delegação Francesa III Congresso Internacional da Estrada (1913)		
	Artérias principais	30 a 32	
	Vias Secundárias	25	
	Ruas de 3ª Ordem	19 a 21	
	Grandes Artérias de Comunicação Fora das Cidades – Principais	17	
	Grandes Artérias de Comunicação Fora das Cidades – Demais	12 a 15	
	Grandes Artérias de Comunicação Fora das Cidades – Subúrbios	20	
	Estrada Lille/Tourcoing	49	
10	Avenidas de Nova York (1920)	18,30	
11	Avenidas de Nova Inglaterra (1920)	50,48	
12	Avenida Brasil (1939-1946)	60	15.000

ANEXO 2.
ALBUM DA AVENIDA BRASIL.

ANEXO 3.

NOTÍCIAS DOS JORNAIS (1939 – 1952).

1939

GAZETA DE NOTÍCIAS de 6 de dezembro de 1939.

A construção da variante da Estrada Rio-Petrópolis

Tomando em consideração a consulta feita por uma das firmas interessadas na concorrência da variante da Rio-Petrópolis, a Diretoria de Obras Públicas resolveu distribuir aos interessados um adendo do avulso de especificações, em que estão esclarecidas as dúvidas levantadas. Tendo sido tal distribuição iniciada no dia 2 do corrente, com poucos dias da data fixada para a concorrência, resolveu ainda a Diretoria da Obras Públicas transferir a concorrência que será realizada no dia 12 do corrente às 14 h em lugar do dia de hoje, conforme estava anunciado.

BRAZIL-FERRO-CARRIL de 31 de dezembro de 1939.

Obras Públicas – Estradas de Rodagem

A Variante de acesso à estrada Rio-Petrópolis começará no Cais do Porto e terminará na Parada de Lucas. O seu objetivo é desviar o intensíssimo tráfego de veículos da chamada zona norte da cidade (avenida do Mangue, Mariz e Barros, avenida Maracanã, São Francisco Xavier, 24 de Maio e subúrbios da Central e Leopoldina), para a nova via de acesso. O Prefeito Henrique Dodswoth acaba de baixar decreto desapropriando os terrenos e prédios para conseguir a área destinada à construção.

1941

REVISTA MUNICIPAL DE ENGENHARIA de março de 1941.

Variante Rio-Petrópolis

Seu projeto atendeu à necessidade de facilitar o tráfego, nos subúrbios da Leopoldina, àqueles que se dirigem para o interior. Atualmente ele é feito com dificuldade, em consequência do grande número de linhas de ônibus e bondes que serve a essa zona. (...) Resolvendo um problema de tráfego local, a Rio-Petrópolis valoriza a grande faixa de terra que margina a baía.

CORREIO DA MANHÃ de 11 de abril de 1941.

Tronco da Rede Rodoviária da Cidade

De incalculável alcance para os subúrbios da Leopoldina a construção da variante da estrada Rio-Petrópolis.

Começando na Avenida Rodrigues Alves, à altura do armazém 18 do cais do porto, a variante da estrada Rio-Petrópolis será, uma vez concluída, a saída natural do Distrito Federal para todos os Estados que lhe são vizinhos. Iniciativa de grande alcance e que muito beneficiará a toda uma vasta zona servida pela Leopoldina, a estrada, cujas obras se iniciaram há um ano, temos seus serviços bastante adiantados, sendo pensamento do engenheiro Edson Passos dá-la por pronta em abril do próximo ano. Foi, aliás, o próprio Sr. Edson Passos quem nos prestou, ontem, à tarde, esses informes. O secretário geral de Viação inspecionava os serviços em apreço quando o carro em que subíamos cruzou, em certo ponto da estrada, ali à altura do Instituto de Manguinhos, com outro. Porque fosse estreito o caminho, paramos, de modo a dar passagem ao carro que descia. Vinha nele o Dr. Edson Passos, que se fazia acompanhar de seu assistente, o Sr. Ademar de Sá Carvalho e do Dr. Carlos Soares Pereira, diretor do Departamento de Obras. Não perdemos tempo. E indo, logo, ao assunto, ali mesmo fizemos as perguntas cujas respostas seriam o assunto desta ligeira notícia.

O Sr. Edison Passos nos responde amável e fá-lo acentuando que, nos seus dezesseis quilômetros de extensão por sessenta metros de largura, a estrada, após passar por Carlos Chagas, Bonsucesso, Ramos, Olaria, Penha e Cordovil, toma a altura da Parada de Lucas, a direção esquerda para alcançar, então, as imediações de Campo Grande, a estrada Rio-São Paulo. É dotada de duas pistas de concreto, com dez metros e cinco centímetros cada uma, sendo que, ao lado das sobreditas pistas, ocorrem duas ruas que se destinam ao tráfego local. A estrada, que se torna o verdadeiro tronco da rede rodoviária da cidade, vem reduzir de muito a caminhada que se faz para alcançar a estrada Rio-Petrópolis. Como se sabe, o acesso a ela é feito, ainda agora, através de uma série de ruas de grande movimento, como São Luiz Gonzaga, Leopoldo de Bulhões, Uranos e Estrada de Brás de Pina, onde começa, então, a Rio-Petrópolis. Com a abertura da variante esse percurso é extremamente reduzido, podendo-se dizer que só esse detalhe justificaria, por si, a construção da estrada. Esta não terá curvas com raio menor de duzentos metros, sendo que a declividade máxima será de 5% em um pequeno trecho de duzentos metros, onde passa sob o ramal de minério da Central, às proximidades da rua da Alegria.

O Percurso à Beira-Mar

Grande percurso da estrada será feito à beira-mar, ou seja, da praia de Ramos até a foz do rio Meriti, já na divisa com o Estado do Rio. Os mangues que tanto prejudicam, desde Ramos a Penha, as praias ali existentes vão desaparecer, beneficiando consideravelmente as populações que se aglomeram por todo

subúrbio da Leopoldina. Não esquecer que a estrada terá sessenta metros de largura, será arborizada e constituirá um fator de irradiação de progresso para as localidades que se estendem desde a antiga estação de Amorim à Parada de Lucas. Já se diz, em Ramos, na Penha, em Olaria, que a variante em construção será a Avenida Beira-Mar da Leopoldina. (...) Terminando, diz o engenheiro Edson Passos que os serviços correm normalmente, obedecendo-se, em sua execução, as normas adiantadas em matéria de construção de estradas de rodagem. O projeto é todo da Prefeitura.

BRAZIL-FERRO-CARRIL de 30 de abril de 1941.

Obras Públicas – Estradas de Rodagem

Estão muito adiantados os trabalhos de construção da variante da estrada Rio-Petrópolis, que começa na Avenida Rodrigues Alves, na altura do armazém 18, e será, depois de concluída, a saída natural do Distrito Federal para todos os Estados que lhe são vizinhos. Iniciativa de grande alcance e que muito beneficiará a toda uma vasta zona servida pela Leopoldina, a estrada, cujas obras se iniciaram há um ano, deve ficar concluída em abril de 1942, segundo declarações feitas pelo Sr. Edison Passos.

BRAZIL-FERRO-CARRIL de 30 de setembro de 1941.

O Plano de remodelação do Rio de Janeiro

A operação de crédito realizada, no valor de 650.425:000\$000, destinados às seguintes obras; desmonte do morro de Santo Antônio, cobertura do canal do Mangue, construção da Avenida Presidente Vargas, conclusão das obras da variante Rio-Petrópolis, duplicação do túnel do Leme, construção da Avenida Nilo Peçanha e da Avenida Diagonal e urbanização da Esplanada do Castelo.

CORREIO DA MANHÃ de 25 de julho de 1942.

Para a terminação da variante Rio-Petrópolis

A secretaria de administração da prefeitura, com o objetivo de terminar as obras da variante da estrada de rodagem Rio-Petrópolis, abriu concorrências para execução de pavimentação do trecho que fica entre Ramos e Parada de Lucas, além de construção de viaduto sobre o ramal de minérios da central, na referida variante, excluindo-se a ponte sobre o rio Irajá e o viaduto sobre a estrada de ferro Leopoldina. Esta variante, que descongestionará de muito o tráfego para os subúrbios, parte do fim da Avenida do mangue, estendendo pelo cais do porto, Caju, Manguinhos, indo pelo litoral até o rio Meriti.

BRAZIL-FERRO-CARRIL de 31 de julho de 1942.

Obras Públicas – Estradas de Rodagem

A Prefeitura desta capital está continuando as obras da variante Rio-Petrópolis, auto-estrada que partindo do fim da Avenida do Canal do Mangue estender-se-á pelo Cais do Porto, Caju, Manguinhos, e depois pelo litoral até o Rio Meriti. Para que sejam concluídos os outros trechos da grande estrada que descongestionará o tráfego nos subúrbios, [espera-se] concorrências na Secretaria Geral de Administração para execução de um viaduto sobre o ramal de minérios da Central do Brasil, na referida variante e para a pavimentação do trecho entre Ramos e Parada de Lucas.

CORREIO DA MANHÃ de 10 de novembro de 1944.

As Comemorações do 10 de Novembro – Na Prefeitura do Distrito Federal

Às 9 horas – Inauguração pelo prefeito Henrique Dodsworth, da Escola-Hospital, à rua General Canabarro (...) O trecho da Avenida Brasil que corresponde a Variante Rio-Petrópolis será entregue o tráfego hoje em todo percurso já concluído entre Benfica e a rua Lobo Júnior.

CORREIO DA MANHÃ de 11 de novembro de 1944.

Resenha do Dia

Avenida Brasil – Vai ser aberto ao tráfego público longo trecho da Avenida Brasil, compreendido entre as ruas da Alegria e Lobo Júnior, na Penha Circular.

O JORNAL de 11 de novembro de 1944.

Cooperando com o Governo – nas grandes realizações de um regime

Nesta semana comemorativa do 7º aniversário do Estado Novo, IMPER LTDA, rendendo uma homenagem ao presidente Vargas, assiste orgulhosa à inauguração do trecho de ligação da Avenida Brasil (Variante Rio-Petrópolis), a partir da rua da Alegria, cujas obras de pavimentação de cerca de 20.000 m² de macadame betuminoso foram executadas ao período ‘record’ de 33 dias. Esta realização, sob a esclarecida orientação da Prefeitura do Distrito Federal, na pessoa do Dr. Henrique Dodsworth, vem aumentar o número de grandes empreendimentos que assinalam, através dos tempos, o programa construtivo e patriótico de um regime que tem por base e trabalho, a Ordem e o Progresso! Da mesma forma, IMPER LTDA associa neste preito o Dr. Edison Passos, Secretário de Viação e Obras Públicas, bem como a comissão do Serviço Técnico Especial da mesma variante e seu dinâmico chefe, Dr. Urano Barberi. Trabalhando por si só, ou com a administração do país, IMPER tem um único objetivo: fundar os esteios que firmam as sucessivas etapas do progresso do Brasil!

1946

CORREIO DA MANHÃ de 22 de fevereiro de 1946.

Inaugurado um trecho da Avenida Brasil

Acompanhado da comitiva composta de engenheiros, auxiliares e jornalistas, o prefeito deixou, ontem, às 10 da manhã, o seu gabinete para uma longa excursão a pontos mais afastados do Distrito Federal. Primeiramente esteve na Avenida Brasil, onde inaugurou o último trecho dessa grande artéria numa extensão de 3.200 metros, ficando assim ligado, diretamente, o cais do porto à Parada de Lucas, num percurso de cerca de 15 quilômetros. O novo trecho entregue, ontem, ao tráfego está compreendido entre a rua Lobo Júnior, na Penha, a aquela parada, justamente, no ponto em que a prefeitura está construindo um grande viaduto, de 71 metros, aproximadamente, passando por cima do leito da Leopoldina.

O JORNAL de 22 de fevereiro de 1946.

Aberto ao tráfego o trecho entre as Avenidas Brasil e das Bandeiras

O prefeito Hildebrando de Góes, que se fazia acompanhar do seu secretário particular, do Secretário Geral de Obras e Viação, seu assistente, srs. Evandro de Góes, engenheiros Jacinto Martins e Pereira Braga, e Daltro de Brito e dos jornalistas credenciados junto do seu gabinete, deixou o Palácio da Câmara Municipal para uma excursão aos subúrbios do Distrito Federal, onde se estão realizando obras.

Chegando à Avenida Brasil, o governador da cidade inaugurou um trecho entre essa avenida e a das Bandeiras, trecho compreendido entre a rua Lobo Júnior, na Penha, e a Parada de Lucas, junto ao viaduto, em construção, sobre a Estrada de Ferro Leopoldina, numa extensão de 3.200 metros, ficando, desse modo, ligado o cais do porto às Avenidas das Bandeiras, para São Paulo e os demais estados do sul e a das missões, para Petrópolis e o norte do Brasil. Após a inauguração, o prefeito dirigiu-se a Vicente de Carvalho, onde, no morro do Juramento, estão fazendo as obras de instalações de três possantes bombas, que farão pressão aos tubos que abastecem de água a capital.

1947

O JORNAL de 23 de abril de 1947.

Concluída a Avenida Brasil

Inaugurado, ontem, o último trecho, entre São Cristóvão e Manguinhos

Com a presença do coronel Gilberto Marinho, representando o presidente da República, prefeito Hildebrando de Góes, o secretário da Viação Sr. Lauro Braga e os diretores dos diversos departamentos daquela secretaria, inaugurou-se, na manhã de ontem, o último trecho da Avenida Brasil, que liga o bairro de São Cristóvão a Manguinhos.

O trecho referido tem a extensão de 1.700 metros e foi construído com grande esforço, pois foi preciso vencer consideráveis obstáculos num terreno alagadiço, cuja camada de lodo ia além de 14 metros de profundidade, sendo necessário fazer-se um serviço penoso de terraplanagem, com o material imprestável retirado em grande parte e substituído por uma espessa camada de argila e saibro provenientes dos morros do Caju.

Foram necessárias, ainda, grandes obras de drenagem e proteção, como o novo canal do rio D. Carlos, em frente ao campo do Vasco da Gama, e numerosas galerias. Dos 1.700 metros de extensão, 800 são de concreto e 900 em macadame betuminoso. A largura da faixa de rolamento é de 12 metros, com a superfície de 24.000 m².

Depois da cerimônia de inauguração, o prefeito e comitiva rumou para a Avenida das Bandeiras, onde foi iniciado o calçamento a concreto dessa avenida, depois do viaduto da Parada de Lucas e a partir do cruzamento da Estrada de Vigário Geral, em direção a Coelho Neto.

Essa realização proporcionará, com o saneamento e aproveitamento das várias regiões do sertão carioca, rápidas e ótimas ligações entre a cidade e aquelas.

CORREIO DA MANHÃ de 23 de abril de 1947

Mais um trecho inaugurado da Avenida Brasil

O prefeito Hildebrando Góes, com a presença do coronel Gilberto Marinho, representante do presidente da República, do Secretário Geral de Viação e de vários engenheiros, inaugurou, ontem, pela manhã, mais um trecho da Avenida Brasil, que liga o bairro de São Cristóvão a Manguinhos, numa extensão de 1.700 metros, sendo 800 de concreto, em placas armadas, e 900 metros em macadame betuminoso, entre o ramal de Minério e o Faria. O preparo do leito para a passagem da Avenida exigiu obras de drenagem e proteção, como o novo canal do rio D. Carlos, em frente ao campo do Vasco, e numerosas galerias. Nos cruzamentos das ruas Bela e Alegria e do ramal do Minério da Central do Brasil, foi realizado extenso trabalho para consolidação. O trecho ora inaugurado que encurtará e facilitará o tráfego de veículos, sem as passagens pelas ruas da Alegria e Boituva, teve em partes o seu calçamento de concreto modificado para macadame betuminoso.

Depois de inaugurado aquele trecho, o prefeito, acompanhado do presidente da República e de toda a comitiva, visitou as obras da Avenida das Bandeiras, além do viaduto de Lucas, a partir do cruzamento da Estrada Vigário Geral em direção a Coelho Neto, num percurso de 5 quilômetros, na parte que justamente ligará as estradas Rio-Petrópolis e Rio-São Paulo.

1951

O JORNAL de 24 de janeiro de 1951.

Inauguração da pista para automóveis em Botafogo

Em seguida, o general Mendes de Moraes inaugurará o Hospital Torres Homem, na estação de Carlos Chagas e a duplicação de um trecho da Avenida Brasil, compreendidos entre as avenidas Nova York e Brigadeiro Armando Trompowsky.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS de 25 de janeiro de 1951.

Inaugurada a pista de alta velocidade de Botafogo

Estiveram presentes às cerimônias de ontem o presidente da República e o governador da cidade

Novo Hospital Carlos Chagas para tuberculosos e outros melhoramentos entregues ao público

Com a presença do presidente da República, do prefeito, do secretário geral, jornalistas e autoridades, prosseguiram as inaugurações de obras públicas realizadas pela atual administração da prefeitura.

Finalmente, às 10 horas, ainda acompanhado de sua comitiva, o chefe entregou ao tráfego a duplicação da Avenida Brasil, no trecho compreendido entre as avenidas Nova York e Brigadeiro Armando Trompowsky.

O DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM

O Departamento de Estradas de Rodagem Federal foi criado pela Lei n. 467, de 31 de julho de 1937. Na verdade, sua estrutura teve origem ainda durante as obras das primeiras rodovias federais, quando Washington Luís criou a Diretoria de Estradas de Rodagem. Durante o Governo Provisório, este órgão iria ser transformado na Comissão de Estudos Rodoviários, logo depois transformada na Comissão de Estradas de Rodagem Federal. Iniciava-se, assim, uma estrutura administrativa que iria se reproduzir nos outros níveis da administração pública.

Na prática, o DNER foi regulamentado com a intenção de conservar as estradas Rio-São Paulo, Rio-Petrópolis, União-Indústria e a velha Estrada da Estrela e de construir a Itaipava-Teresópolis. Gradativamente, as atividades do DNER foram sendo aumentadas dentro de um programa estabelecido pelo governo, refletindo em aumento de recursos a ele destinados¹ (BRASIL, 1937, p. 14-15).

Como vimos, um plano rodoviário nacional, que partisse da capital federal e alcançasse as regiões mais remotas do país e que fosse a atribuição principal do DNER, foi sugestão expressa do VI Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, em 1936. No congresso seguinte, em 1939,² se pediria a reorganização deste departamento, objetivando assegurar uma atuação eficiente em todo o país e organizando a participação dos estados no auxílio de recursos que viriam do governo federal. Uma das recomendações do congresso dizia explicitamente que as estradas estaduais e municipais deveriam ser incorporadas a um Plano Geral de Viação a cargo da União,

¹ BRASIL, 1937, p. 14-15.

² Realizado no Rio de Janeiro, de 3 a 13 de maio de 1939, promovido pelas mesmas entidades das edições anteriores: Automóvel Club do Brasil e MVOP. Para mais informações sobre esse congresso, ver *Brazil-Ferro-Carril* (1939a,

a ser organizado, e que, depois de implantado, caberia ao DNER conservar.

De fato, o relatório do MVOP do ano de 1938, reconhecia as dificuldades que o recém-criado órgão enfrentava, face ao número reduzido de pessoal técnico, justificando a não realização detalhada, até então, de um plano rodoviário geral que atendesse às necessidades rodoviárias brasileiras. Dessa forma, o relatório se preocupou em expor as diretrizes para o quinquênio 1939-1943³ e que pudessem servir para a realização do Plano Nacional.

As diretrizes para os próximos anos se dividiam segundo quatro itens: no estabelecimento de um plano rodoviário; na sua execução; na articulação desse plano a uma rede rodoviária, que envolvesse União, estados e municípios; e, finalmente, na listagem de linhas, troncos e ramais a serem abertos.

Nos itens para o estabelecimento do plano, constavam a ligação da capital com as demais capitais estaduais; as ligações que interessassem a segurança nacional; a ligação com os países vizinhos; uma rede nacional de turismo e linhas de penetração para “os sertões” (o anteriormente denominado hinterland).

Para a execução do plano, deveria se levar em conta, primeiramente e de forma progressiva, a durabilidade e eficiência destas obras. Para isso, era preciso utilizar revestimentos de acordo com a exigência do tráfego e recuperar – leia-se melhorar e adaptar – as ligações já existentes. Nas diretrizes, já se alinhavava a criação da rede rodoviária nacional, que se daria pela incorporação das estradas existentes e a construir, tanto estaduais quanto municipais, às já pertencentes à União. Essa rede seria criada por intermédio do DNER, responsável por sua administração e conservação.

Como último item, as diretrizes relacionavam as linhas e os troncos a serem considerados

1939b, 1939c).

³ *Programa para o quinquênio 1939-1943*. Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas (BRASIL, 1938, p.

no Plano Nacional. O tronco sul envolvia a ligação Rio-São Paulo-Curitiba-Porto Alegre. O tronco noroeste, a ligação Rio-São Paulo-Araraquara-Santana do Parnaíba-Cuiabá-Vilhena-Porto Velho. O tronco norte, a ligação Rio-Belo Horizonte-Paracatu-Formosa-Palma-Porto Nacional-Carolina-Belém do Pará. O nordeste se daria pela ligação Rio-Teófilo Otoni-Fortaleza, onde vale ressaltar a ligação Itaipava-Teresópolis, destacada como estrada de turismo. O nordeste se daria pela ligação Rio-Teófilo Otoni-Fortaleza. Por fim, o tronco leste-oeste ia de Feira de Santana ao Mato-Grosso.

No papel, a estrutura estava bem montada, mas nas ações, o DNER ainda iria enfrentar algumas dificuldades.

Na opinião de Francisco Saturnino Braga, em artigo na Revista do Clube de Engenharia (1947, p. 49-53), intitulado “A nova política rodoviária brasileira”, o DNER pouco havia feito em seus primeiros anos de existência e também pouco havia se articulado com as representações estaduais. Face ao novo contexto político – a volta da democracia – e ao fato de ele ter sido convidado a assumir a direção do departamento dois anos antes,⁴ esse era o tom possível de seu discurso, à época. Nele, o engenheiro considerava que o DNER havia atingido o objetivo pelo qual havia sido criado, apenas depois da promulgação da Lei Joppert, em 1945, no fim do governo Vargas. Essa lei procurou conceder autonomia administrativa e financeira que permitiria, segundo Braga, tirar o DNER da equiparação de “qualquer outra repartição federal”.

Para Braga, o insucesso do DNER em seus primeiros anos se deu pela falta de uma articulação com os planos rodoviários estaduais e, sobretudo, com a falta de um fundo nacional de recursos, compartilhado ao fundo dos estados, que permitisse realizar obras de parceria entre governos federal e estaduais. Sem essas articulações, ao que entendia esse autor, não foi possível

36-43).

⁴ Saturnino Braga assumiu a direção do DNER em 16 de novembro de 1945, convidado pelo ministro Maurício

à União abrir mais do que 1.519 quilômetros de estradas, em oito anos de existência, tidos como insignificantes frente à imensidão do território brasileiro. Diria o engenheiro: “Como estes números seriam diferentes, se neles pudessem ser computadas as colaborações dos departamentos estaduais, constituídas pelo seu pessoal técnico e pelos recursos próprios que pudessem juntar aos do Governo Federal” (BRAGA, 1947, p. 51).

O mais forte indício da falta de sucesso para Saturnino Braga seria a falta de planejamento para a abertura das estradas, apesar de constar do estatuto do órgão, desde 1938, como vimos, o estudo, a organização e a revisão periódica de um plano geral de estradas de rodagem nacionais. Somente em 1942 é que teria sido designada uma comissão para a organização de um Plano Rodoviário Nacional,⁵ aprovado finalmente em 1944.

No artigo “Plano Rodoviário Nacional”, publicado na revista *Brazil-Ferro-Carril* (1944a, p. 63), deu-se destaque a esta aprovação, como parte de um relato sobre o Plano Rodoviário Nacional como um todo. Segundo o artigo, tal plano seria “a solução definitiva de todos os problemas de transportes e intercomunicações norte-sul, leste-oeste”. E acrescentava que seria gigantesco em seu conjunto, pois abrangeria uma extensão de 38.537 quilômetros. Neste ponto, o artigo nos fornece um dado que não corresponderia ao total de quilômetros realizados até 1945, mencionado por Braga. Segundo a *Ferro-Carril*, até aquele momento haviam sido construídos 2.631 quilômetros.

Em outra reportagem da *Brazil-Ferro-Carril* (1944b, p. 109-110), na seção de Obras Públicas, sobre as obras do governo Vargas, aparecia um número ainda menor: 1.009 quilômetros de estradas construídas, entre 1938 e 1943, perfazendo um total de 1.668 quilômetros a cargo do DNER, para conservação e melhoramentos. Ufanismos e números à parte, as rodovias

Joppert. Relatório do MVOP de 1945/1946, p. 67-70.

⁵ A revista *Brazil-Ferro-Carril* (1944a) relata que a comissão foi criada pelo decreto n. 12.747, de 30 de junho de

construídas ainda pareciam realmente insignificantes frente ao que se pretendia, mas, de qualquer forma, podem ser consideradas como grandes realizações em termos de obras públicas.

A reportagem de abril de 1944 (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1944a) menciona o plano quinquenal anunciado em 1938, que teria como principal qualidade a vontade de chamar “o sertão para o mar”, confirmando a intenção de se abrir estradas de rodagem que tivessem imediata expressão “na vida econômica, política e social do país”. Segundo o engenheiro Yedo Fiúza, diretor à época do DNER, citado na reportagem, a Rio-Bahia já poderia estar pronta se este plano tivesse sido implantado em sua plenitude logo no início.

De qualquer forma, afirmava-se que tal plano seria, para Fiúza, “a salvação de um dos mais antigos e angustiosos problemas nacionais”, como bem o sabemos. As estradas citadas no plano se resumiam em longitudinais e ligações. As transnordestina e transbrasiliana, por exemplo, apareciam como longitudinais, e a Rio-Belo Horizonte, como uma das ligações. O diretor do DNER chamava a atenção, ainda, para o fato de que, quando o plano estivesse realizado, as estradas obedeceriam a uma classificação de primeira, segunda e terceira classes. Essa classificação nos faz lembrar as sugeridas durante os diversos trabalhos apresentados nas várias edições dos congressos de estrada e as tradicionais classificações das estradas francesas, antes mesmo do surgimento das rodovias, como vimos na parte referente ao renascimento das estradas.

A reportagem termina com a afirmação de que o plano refletia a “fixação de uma vontade há muito externada pelo presidente Getúlio Vargas, para estabelecer uma ordem na realização das construções rodoviárias no país” (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1944b, p. 109-110). Não é difícil para nós, agora, perceber a origem do interesse de Getúlio Vargas pelas rodovias nestas ações, dado que, como é de nosso conhecimento, por elas se debatia desde o tempo em que era sócio, juntamente com Washington Luís, do Club dos Bandeirantes.

O regulamento do DNER se daria efetivamente em 6 de dezembro de 1945, pelo Decreto-lei n. 8.309. Já as normas para o Projeto das Estradas Federais, constantes do Plano Rodoviário Nacional, seriam organizadas pelo Decreto-lei n. 8.463, de 27 de dezembro, de autoria do ministro Maurício Joppert, cujo nome estaria permanentemente associado a ela. O decreto vigoraria a partir de 1º de janeiro do ano seguinte, já na administração de Eurico Gaspar Dutra, de 1946 a 1952 (BRAGA, 1947).

Este decreto teria, segundo Saturnino Braga, firmado as características técnicas para a uniformidade de padrões das estradas federais; programas anuais de trabalho; regulamentos; estrutura em divisões, seções e distritos; normas internas; e instruções de serviço. Para ele, a Rio-Bahia teria sido uma das estradas que mais sofreram dessa falta de uniformidade, apresentando, ao longo de seu trajeto, larguras e materiais diversos, à medida que ia atravessando os estados, confirmando a opinião de Fiúza. Algumas, como a Itaipava-Teresópolis, tiveram de ser reconstruída em alguns trechos (BRAGA, 1947).

O presidente Eurico Gaspar Dutra teria mantido a lei na íntegra, ao que conta Braga, “emprestando-lhe a força de seu valioso apoio”. Mais uma vez, os políticos se valiam da visibilidade que as rodovias imprimiam a seus governos.

O principal objetivo da lei visava a “uma centralização técnica e uma descentralização administrativa” (BRAGA, 1947, P. 52). Em resumo, o DNER constituiria o órgão técnico por excelência, traçando as principais diretrizes para a organização e aprovação dos planos rodoviários nacionais e estaduais, e para a elaboração, ou supervisão, das características técnicas das estradas, fossem nacionais ou regionais: “o mentor e conselheiro técnico de todas as obras rodoviárias executadas no Brasil” (BRAGA, 1947, P. 52). Na prática, a realização dos programas e a construção das estradas, propriamente dita, caberiam aos estados, e a supervisão estaria a cargo do DNER. “Formar-se-á, assim, entre nós a grande família rodoviária, unificada através do

organismo federal” (BRAGA, 1947, P. 52).

Para que fosse criada esta família a que se referia Braga, era preciso gerar uma estrutura de administração rodoviária pelos estados, cuja solução foi dada através da criação do Fundo Rodoviário Nacional, cuja receita provinha de imposto único federal, que incidia especificamente sobre combustíveis e lubrificantes líquidos minerais. As taxas arrecadadas eram recolhidas ao Banco do Brasil em conta administrada pelo DNER (REVISTA MUNICIPAL DE ENGENHARIA, 1949, p. 145-148).

Como vimos no capítulo três, a primeira vez que se falou numa tributação deste tipo foi no I Congresso Brasileiro de Estrada de Rodagem, em 1916, através do trabalho de Armando de Godoy. Passadas três décadas, este mecanismo seria responsável por distribuir 60% dos recursos aos estados e por reter 40% deles para as obras das rodovias federais.

Para receber tais recursos, os estados deveriam seguir determinadas regras, como seria o esperado. O não cumprimento delas indicaria a interrupção do repasse. Em resumo, a Lei Joppert tinha quatro grandes exigências aos departamentos estaduais. A primeira era organizar uma repartição especializada, destinada unicamente a providenciar a conservação, a construção e os melhoramentos das rodovias. A segunda, elaborar um plano rodoviário. A terceira, apresentar programas anuais de trabalho, com a devida aprovação do DNER, onde seria fiscalizada a aplicação dos recursos dos estados e da União. E a quarta, estimular os estados a investirem em rodovias ao menos 50% do montante dos recursos dispensados para os mesmos fins, pelo governo federal.

Não podemos compartilhar da mesma opinião de Braga sobre os fracos resultados alcançados pelo DNER, durante seus primeiros oito anos de existência, apesar de a Lei Joppert ter de fato consolidado uma melhor organização da rede rodoviária nacional, como se anunciava nos discursos da época. No momento em que se discutia a lei, a Avenida Brasil já possuía

diversos trechos inaugurados ⁶. Como vimos procurando mostrar, sua abertura foi fruto de uma compreensão, que foi sendo engendrada desde as primeiras décadas do século XX, do que já seria um maduro sistema rodoviário integrado entre união e estados, frente às ações que levaram a sua realização. No caso do processo que permitiu a abertura da Avenida Brasil, isso não apresentava qualquer novidade em especial. Mais que isso, a experiência positiva de sua abertura com certeza influenciou na formulação desta estrutura.

⁶ Entre as obras anunciadas no relatório de 1945-1946 do MVOP, como tarefa da nova direção do DNER, constava o prosseguimento das obras da variante da Estrada Rio-Petrópolis para a ligação com a Avenida Brasil.

ANEXO 5.

CRONOLOGIA.

ANO	DESCRIÇÃO
1903/1906	Administração de Pereira Passos na Prefeitura do Rio de Janeiro.
1906	Primeira tentativa de se chegar à Petrópolis de automóvel, por iniciativa do Barão do Rio Branco.
1907	Fundação do Automóvel Clube do Brasil com sede no Rio de Janeiro. Inauguração da Avenida Central.
1908	Realização do I <i>Congrés International de la Route</i> , em Paris.
1909	Criação do Ministério da Viação e Obras Públicas.
1910	Contrato entre o Governo Federal e a firma <i>Gebruederer Goedhart Aktien Gesellschaft</i> para saneamento da área alagável da baía de Guanabara compreendida entre a Ponta do Caju e a Serra da Estrela. Projeto de Adolpho Morales de los Rios de abertura de uma via de acesso à zona norte do Rio, que saísse da Cais do Porto a partir da Av. Rodrigues Alves.
1910	Realização do II <i>Congrés International de la Route</i> , em Bruxelas.
1913	Realização do III <i>Congrés International de la Route</i> , em Londres. Reportagem da Revista <i>Cosmopolita</i> pedindo a abertura de uma via de acesso ao Instituto de Manguinhos, que passasse pela frente (pelo litoral).
1916	Realização do primeiro Congresso Nacional de estradas de rodagem, promovido pelo Automóvel Clube do Brasil no Rio de Janeiro entre os dias 12 e 23 de outubro. Estes congressos contavam com o apoio do governo, através do Ministério da Viação e Obras Públicas.
1916	Inauguração da Avenida Niemeyer pela família de Conrado Niemeyer.
1919	Compra da concessão da firma <i>Gebruederer Goedhart Aktien Gesellschaft</i> por Jeronymo de Alencar Lima. Os decretos 15.036 de 4 de outubro de 1921 e 15.706 de 3 de outubro de 1922 aprovaram as plantas de demarcação das zonas abrigadas pelo saneamento contratado e restringem as áreas de desapropriação.
1922	Realização do II Congresso Nacional de Estradas de Rodagem (Outubro). Primeira viagem a Petrópolis a cargo do Automóvel Clube do Brasil. Projeto paisagístico para Manguinhos de autoria de Sommers Arquitetos e associados.
1923	Realização do I Congresso Brasileiro de Higiene no Rio de Janeiro, com participação de Saturnino de Brito e Armando de Godoy, entre outros engenheiros. Neste congresso, Godoy menciona a necessidade de um plano de conjunto para a Capital Federal. Realização do IV <i>Congrés International de la Route</i> , em Sevilha.
1922/1926	Anteprojeto de Jeronymo Teixeira de Alencar Lima para o saneamento da Baixada Fluminense, com desenvolvimento posterior do Engenheiro Aristides F. de

	Figueiredo.
1923	Realização da V Conferência Internacional Americana em Santiago do Chile, onde as repúblicas americanas externaram primeiras preocupações quanto às estradas de rodagem e o transporte automotor na solução de seus problemas comuns. Desta conferência saiu a proposta de realização dos Congressos Pan-Americanos de estradas de Rodagem, iniciados em 1924, na cidade de Buenos Aires.
1924	III Congresso Nacional de Estradas de Rodagem. I Congresso Pan-Americano de Estradas de Rodagem, em Buenos Aires.
1925	(1 a 16 de agosto) – realização da primeira Exposição de Automobilismo no Rio de Janeiro, por iniciativa do Automóvel Clube do Brasil, sob a direção do engenheiro Adelstano Porto d’Ave (1890-1952). A exposição contava com empresas como Pirelli, Dodge, Ford, G.Voisin, etc, exibindo automóveis, tratores, caminhões e peças e acessórios como pneus, óleos, etc. Os pavilhões foram instalados ao longo da Avenida Beira-Mar.
1925	Publicação de <i>Urbanisme</i> , de Le Corbusier
1926	Criação da Diretoria de Estradas de Rodagem de São Paulo, primeiro órgão rodoviário brasileiro.
1926	Realização do IV Congresso de estradas de Rodagem. Realização do V <i>Congrés International de la Route</i> , em Roma. Abertura da primeira Estrada Rio-Petrópolis pelo Automóvel Clube do Brasil, pelo Governo Federal e pelos Estados de Minas Gerais e do Rio de Janeiro. As primeiras tentativas para sua abertura ocorreram primeiramente entre 1906 e 1911, e depois entre 1922 e 1926.
1927	Loteamento e projeto de criação de um bairro industrial para Manguinhos, com cais e canais, além de avenidas, entre a Ponta do Caju e o Morro do Timbau / Cais de Inhaúma, de Jorge Macedo Vieira
1927 (1928-1930)	Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento para a Cidade do Rio de Janeiro, a cargo de Donat-Alfred Agache. Para a região de Manguinhos foram previstos um porto e canais, além de indústrias, bem semelhantes ao projeto de Macedo Vieira.
1927	Fundação do Clube dos Bandeirantes por um grupo de amantes do automobilismo liderado por Adelstano Porto d’Ave, na sede da Associação de Estradas de Rodagem de São Paulo.
1927	Criação pelo Governo Federal da Comissão de estradas de Rodagem Federal, cujo primeiro trabalho foi reconstruir a Rio-Petrópolis, re-inaugurada no ano seguinte. Plano urbanístico para o Bairro Industrial de Manguinhos, de Jorge Macedo Vieira. 21 de abril – inauguração da sede do Clube dos Bandeirantes do Brasil, localizado na praça Floriano Peixoto, 19 – 9º andar. Aparecimento do termo auto-estrada em português.
1928 (maio)	Inauguração da Rio-São Paulo pelo Governo Washington Luis.
1929	Primeira viagem de Le Corbusier ao Brasil
1930	Fim da república Velha e início da Era Vargas. Realização do VI <i>Congrés International de la Route</i> , em Washington, DC.
1933/1934	V Congresso Nacional de Estradas de Rodagem.

	<p>Regulamentação das profissões de engenheiro, de arquiteto e de agrimensor pela Lei nº 23.596 de 11 de dezembro.</p> <p>Formação do grupo de trabalho com finalidade de elaborar a lei que resultaria na criação de Departamento Nacional de Estradas e Rodagem.</p> <p>Realização do VII <i>Congrés International de la Route</i>, em Munique.</p>
1936	<p>VI Congresso Nacional de Estradas de Rodagem.</p> <p>Projeto de Le Corbusier pra o Rio de Janeiro.</p>
1937	<p>Início do Governo Dosdworth na Prefeitura do Distrito Federal.</p> <p>Início do Estado Novo.</p>
1937	Criação do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem
1938/1948	Criação da Comissão do Plano da Cidade, em 1938 para dar prosseguimento ao Plano Agache, com estudos realizados entre 1927 e 30 e abandonados em 1934.
1939 (janeiro)	Criação da Comissão de Estradas de Rodagem do Distrito Federal, diretamente vinculada à Secretaria de Viação e Obras Públicas.
1939 (12 de dezembro)	Início da obras de abertura da variante Rio-Petrópolis
1939	VII Congresso Nacional de Estradas de Rodagem
1941 (janeiro)	Realização no Rio de Janeiro do Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo
1941	Abertura da Rua Leopoldo Bulhões, em Manguinhos.
1943	Projeto do <i>Parkway</i> Fario-Timbó
10 de novembro de 1944	Inauguração do trecho da Avenida Brasil entre Benfica e a rua Lobo Júnior, na Penha Circular.
1945	Início do período da Redemocratização Brasileira
1945	Reorganização do DNER pelo decreto-lei nº 8.463 de 27 de dezembro, criando o Fundo Rodoviário Nacional.
22 de fevereiro de 1946	Inauguração do trecho da Avenida Brasil entre a Rua Lobo Júnior e a Parada de Lucas.
23 de abril de 1947	Inauguração do trecho da Avenida Brasil entre São Cristóvão e Manguinhos.
1948	Criação do Departamento de Estradas e Rodagem do Distrito Federal (DER), pela Lei Municipal nº 305, de 20 de dezembro de 1948, em obediência aos dispositivos da Lei Federal de 13 de julho do mesmo ano. O DER ficaria subordinado diretamente à Secretaria Geral de Viação e Obra. Esta lei tinha o propósito de permitir o repasse das verbas do Fundo Rodoviário Nacional, criado em 1945, ao Distrito Federal, ficando o DER responsável pela conservação, construção e controle das estradas de rodagem e demais vias incluídas no sistema rodoviário do DF. A Avenida Brasil é classificada como BR-01.
1950 (Outubro)	<p>VIII Congresso Nacional de Estrada de Rodagem, ocorrido também no Rio de Janeiro, dentro da estrutura montada a partir da criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e dos departamentos estaduais (DER), em 1948.</p> <p>Junho: Inauguração do primeiro trecho das obras da duplicação da Avenida Brasil, entre o Rio Faria e a Avenida Nova York 20/06/1950.</p>
1951	<p>25 de janeiro: entrega do trecho da duplicação da Avenida Brasil, entre a rua Nova York, em Bonsucesso e a Avenida Brigadeiro Trompowsky, na entrada para a Ilha do Fundão.</p> <p>Início do segundo Governo Vargas.</p>

	Criação do Conselho Rodoviário da Prefeitura do Rio de Janeiro, cujos trabalhos incluíram o projeto de um anel viário no Distrito Federal, formado pela Avenida Brasil, Avenida das Bandeiras, a do Contorno, pela orla oceânica de Santa Cruz até a Av. Litorânea, e a Av. Niemeyer.
1953	Inauguração das fábricas brasileiras da Volkswagen e da Ford.
1954	Finalização das obras de duplicação da Avenida Brasil.
1955	Início do Governo de Juscelino Kubitscheck.
1955	Inauguração do Trevo das Missões no governo do Prefeito Alim Pedro