



Universidade Federal do Rio de Janeiro
Centro de Letras e Artes
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura



O Rio e o mar na orla sul da baía

Paulo Jardim de Moraes

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro – PROARQ-FAU-UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Doutor em Ciências de Arquitetura, Linha de Pesquisa Teoria, História e Crítica da Arquitetura.

Orientador: Prof. Dr. Gustavo Rocha-Peixoto

Rio de Janeiro, RJ
Fevereiro, 2014



Universidade Federal do Rio de Janeiro
Centro de Letras e Artes
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-Graduação em
Arquitetura



O Rio e o mar na orla sul da baía

Paulo Jardim de Moraes

Tese e Doutorado submetida ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro – ProArq-FAU-UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Doutor em Ciências em Arquitetura, Linha de Pesquisa Teoria, História e Crítica da Arquitetura

Aprovada por:

Presidente, Prof. Dr. Gustavo Rocha-Peixoto

Prof^a Dr^a Fania Fridman – IPPUR-UFRJ

Prof. Dr. Luiz Felipe Machado Coelho de Souza – PPGAU-UFRJ

Prof^a Dr^a Denise Barcellos Pinheiro Machado – ProUrb-FAU-
UFRJ

Prof^a Dr^a Lais Bronstein – ProArq-FAU-UFRJ

Rio de Janeiro, RJ
Fevereiro, 2014



Universidade Federal do Rio de Janeiro
Centro de Letras e Artes
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura



O Rio e o mar na orla sul da baía

Paulo Jardim de Moraes

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro – PROARQ-FAU-UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Doutor em Ciências de Arquitetura, Linha de Pesquisa Teoria, História e Crítica da Arquitetura.

Orientador: Prof. Dr. Gustavo Rocha-Peixoto

Rio de Janeiro, RJ
Fevereiro, 2014

O Rio e o mar na orla sul da baía

Paulo Jardim de Moraes

Tese de Doutorado

PROARQ-FAU-UFRJ

Orientador: Prof. Dr. Gustavo Rocha-Peixoto

Rio de Janeiro, RJ

Fevereiro, 2014

Este texto segue o "Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa – AOLP", de 01-jan-2009.

Este texto segue, no que couber, o "*Manual de Redação Oficial da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro*". (http://200.141.78.79/dlstatic/10112/185333/DLFE193326.pdf/RH_manual_redacao_oficial_2009.pdf, junho-2013)

Este texto segue, no que couber, o "*Guia Prático para Normalização de Trabalhos Acadêmicos do IPPUR – UFRJ*", de janeiro de 2013. (<http://bibliotecadoippurdaufrj.blogspot.com.br/p/guia-pratico.html>, junho-2013)

Nas citações e nas Referências bibliográficas, os números entre colchetes, indicam a data da primeira edição original. Por exemplo, [1961] indica que a primeira edição original foi no ano de 1961.

Nas citações foi preservada a grafia original.

Todas as imagens de PAA's e PAL's foram obtidas em <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens/>>.

Jardim, Paulo

O Rio e o mar na orla sul da baía/ Paulo Jardim de Moraes. - Rio de Janeiro: UFRJ/ FAU, 2014.

xxii, 272f: il.; 31 cm.

Orientador: Gustavo Rocha-Peixoto

Tese (doutorado) – UFRJ/ Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/ Programa de Pós-graduação em Arquitetura, 2014.

Referências bibliográficas: f. 263-267.

1. Urbanismo. 2. Século XX. 3. Rio de Janeiro. I. Rocha-Peixoto, Gustavo. II. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-graduação em Arquitetura. III. Título.

RESUMO

O Rio e o mar na orla sul da baía

Paulo Jardim de Moraes

Orientador: Prof. Dr. Gustavo Rocha-Peixoto

Resumo da Tese de Doutorado submetida ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro – ProArq-FAU-UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Doutor em Ciências de Arquitetura, Linha de Pesquisa Teoria, História e Crítica da Arquitetura.

A parte da cidade do Rio de Janeiro situada ao sul do Centro, de frente para a baía de Guanabara, foi conformada essencialmente a partir do começo do século XX. A estrutura fundiária já estava então estabelecida, mas, na massa edificada, predominavam os vazios sobre os cheios e, os elementos naturais do sítio eram apenas o pano de fundo da cidade. Hoje, são bairros densos, onde predominam os prédios altos, de formas geométricas regulares e contínuas, posicionados ao longo das antigas ruas e das novas largas avenidas litorâneas. O conjunto edificado é fortemente articulado com os elementos naturais e com as áreas livres urbanizadas, de modo que, todos juntos, compõem uma paisagem bela, singular e visualmente poderosa que, por estes atributos, identifica iconicamente a cidade. A construção desta paisagem resultou da urbanística oficial carioca que viveu até pouco depois da metade do século. Fundada na tradição ocidental, visava compor a cidade artisticamente, com deliberada intenção plástica e, para isto, recorreu a um rigoroso controle da forma urbana. Neste sentido, articulou organicamente a cidade a seu peculiar sítio natural. A partir de meados do século XX, uma mudança radical ocorreu nas estratégias de lidar com os problemas urbanos. A partir daí, passou-se a priorizar a eficiência dos sistemas de circulação viária e das edificações isoladamente, em detrimento da dimensão artística da cidade. Os elementos inseridos desde então perturbaram a identidade e o caráter da orla sul da baía, mas, não chegaram a comprometê-los.

Palavras-chave: Urbanismo, Século XX, Rio de Janeiro

ABSTRACT

Rio and the sea in its south bay waterfront

Paulo Jardim de Moraes

Advisor: Prof. Dr. Gustavo Rocha-Peixoto

Abstract of the Doctorate's Thesis submitted to the Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, from Universidade Federal do Rio de Janeiro – ProArq-FAU-UFRJ, as part of the requirements for obtaining the title of Doctor in Architecture Sciences, Research Line Architecture Theory, History and Criticism.

The part of the city of Rio de Janeiro located south of Downtown, facing the Guanabara Bay, has been formed mostly since the early twentieth century. The property structure was by then already established, but, in the built mass, the empty spaces predominated over the full ones and, the natural elements of the site were just the background of the city. Today, they are dense neighborhoods, where the tall buildings predominate, with regular and continuous geometric shapes, positioned along the ancient streets and the new large avenues by the sea. The ensemble of buildings is strongly linked with the natural elements and with the urbanized free areas, so that, altogether, they compose a beautiful, unique and visually powerful landscape that, for these attributes, iconically identifies the city. The construction of this landscape was a consequence of an official Rio de Janeiro's urbanism that prevailed until shortly after the 1950's. Based on the Western tradition, that urbanism sought to build the city in an artistic way, with deliberate esthetic intention, using a strict control of the urban form. In this sense, it articulated organically the city and its peculiar natural site. From the mid-twentieth century, a radical shift occurred in the strategies to deal with urban problems. Thereafter, the priority came to be the efficiency of road traffic systems and buildings seen each one by themselves, at the expenses of the artistic dimension of the city. The elements inserted in that landscape since then disrupted the identity and character of the southern shore of the bay, but did not compromise them.

Keywords: Urbanism, XXth Century, Rio de Janeiro

RESUMEN

Rio y el mar en la orilla sur de la bahía

Paulo Jardim de Moraes

Director de Tesis: Gustavo Rocha-Peixoto

Resumen de la Tesis Doctoral presentada a lo Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, de la Universidade Federal do Rio de Janeiro – ProArq-FAU-UFRJ, como parte de los requisitos para obtener el título de Doctor en Ciencias de Arquitectura, Línea de Investigación Teoría, Historia y Crítica de La Arquitectura.

La parte de la ciudad de Río de Janeiro ubicada al sur del Centro, frente a la bahía de Guanabara, ha sido formada principalmente desde principios del siglo XX. La estructura territorial ya estaba establecida desde entonces, pero en la masa construida, predominaban los elementos vacíos sobre los llenos y, los elementos naturales del sitio eran nada más que el telón de fondo de la ciudad. Hoy en día, son barrios densos, donde predominan los edificios altos, con formas geométricas regulares y continuas, a lo largo de las antiguas calles y de las anchas avenidas costeras. La masa edificada está fuertemente vinculada a los elementos naturales y a las zonas libres urbanizadas, en un conjunto, que conforma un paisaje hermoso, único y visualmente potente que, por sus atributos, compone un icono de la ciudad. La construcción de este paisaje ha sido derivada de una urbanística oficial de la ciudad de Rio, que vigoró hasta poco después de mediados del siglo. Fundada en la tradición occidental, esa urbanística trató de modelar artísticamente la ciudad, con deliberada intención estética y, para ello, se utilizó de un estricto control de la forma urbana. Así, articuló orgánicamente la ciudad a su peculiar sitio natural. Desde mediados del siglo XX, se ha producido un cambio radical en las estrategias para hacer frente a los problemas urbanos. A partir de entonces la prioridad ha pasado a ser la eficiencia de los sistemas de tráfico de carretera y edificios considerados independientemente, a expensas de la dimensión artística de la ciudad. Los elementos insertados desde entonces en ese paisaje perturbaron la identidad y el carácter de la orilla sur de la bahía, pero no lograron cambiar su esencia.

Palabras clave: Urbanismo, Siglo XX, Rio de Janeiro

Dedicatória

ao Caio

Agradecimentos

Agradeço

antes de mais nada, a meu querido amigo e orientador Gustavo Rocha-Peixoto que, com sua imensa paciência, fina sensibilidade e vasta cultura, me permitiu chegar até aqui, me indicando as trilhas certas por onde correr;

ao ProArq, que me deu a oportunidade de cumprir mais esta etapa de minha vida acadêmica, aos professores e funcionários e aos meus colegas;

aos meus colegas do Departamento de Projeto de Arquitetura e da FAU em geral, que compreenderam a importância de meu trabalho e propiciaram as condições para que o levasse a termo;

aos professores membros da banca de qualificação, Gustavo, Lais Brosntein, Fania Fridman e Roberto Segre (*in memoriam*), que me abriram o olhos para “o que realmente importa”;

aos colegas Mauro Nogueira, Alexandre Pessoa, Sergio Magalhães, Denise Nunes e Rogerio Cardeman, que me abriram suas bibliotecas;

à Dilza e ao Paulo da biblioteca, sempre colaborativos; ao Suel Fruvasc, craque em jpg, tif, docx e que tais;

a meus familiares:

em primeiro lugar à minha esposa Rosani, que me aturou e facilitou as coisas no ambiente doméstico para que eu pudesse me dedicar ao trabalho, que partilhou minhas dúvidas e angústias de naturezas diversas;

ao Caio que, no fim das contas, representou a motivação principal para eu empreender esta tarefa e a quem dedico o esforço e o resultado final;

aos meus três filhos mais velhos Felipe, Eduardo e Luisa que também viveram comigo esta travessia;

a minha tia Maria Luiza, que se foi há pouco, a meus irmãos, cunhados e sobrinhos, muitos dos quais me deram efetivas colaborações e, todos, sem exceção, me deram a maior força o tempo todo.

A todos, meu muito obrigado. Espero não tê-los decepcionado

Sumário

Lista de ilustrações	xvii
Lista de abreviações	xxi
INTRODUÇÃO: motivação, enquadramento, objetivos, hipótese, questões de método.....	1
Motivação	2
A orla sul da baía hoje	8
Objetivo, hipótese	18
Questões de método.....	23
Morfologia urbana	23
Quem, como e onde.....	25
Estrutura do texto	34
CAPÍTULO 1: antecedentes, periodização	39
Antecedentes	40
Periodização	46
Periodização – fechamento	60
CAPÍTULO 2: Fase 1 (1903 – 1970) Prevalência dos valores artísticos ...	65
Contextualização	65
Fase 1, subfase 1 (1903 – 1937) Preparo do terreno	68
Pereira Passos	69
Dec. n° 391, de 1903	80
Do Passeio à Viúva	90
Botafogo.....	96
Carlos Sampaio.....	103
Viúva I.....	106
Lapa e Glória I.....	114
Alaor Prata	117
Lapa e Glória II	118
Os acessos à orla oceânica	121
Dec. n° 2.087, de 1925	122

Fase 1, subfase 2 (1937 – 1970) O Rio de Janeiro nas alturas	128
Henrique Dodsworth	133
Voltando atrás: o Plano Agache	134
Dec. nº 6.000, de 1937	147
Ligação Glória-Lagoa / Ligação Botafogo-Leme	153
Viúva II	175
Anos 1950	177
Aterro	178
CAPÍTULO 3: Fase 2 (1970 –) Eficiência	201
Contextualização	201
Carlos Lacerda	205
Plano Doxiadis	206
Negrão de Lima	212
Obras viárias	213
Dec. nº 3.800, de 1970	216
Marcos Tamoio	227
Dec. nº 322, de 1976	227
CONCLUSÕES	237
Referências	263
Anexo: Ordenanzas de descubrimiento, de Felipe II, 1573	269

Lista de ilustrações

Figura 1: Vista aérea: Botafogo, morro da Viúva, Flamengo	1
Figura 2: Vista aérea: Glória, Flamengo e Botafogo	1
Figura 3: Postais do Rio	4
Figura 4: Logomarcas contendo a imagem icônica do Rio.....	4
Figura 5: Praia do Flamengo.	9
Figura 6: Planta de Botafogo c. 1891	14
Figura 7: Quem, como e onde agem os que dão forma à cidade.....	25
Figura 8: Parque Guinle (Lucio Costa, arq., 1944).....	28
Figura 9: Ordenações Manuelinas – Primeiro Livro – Título XLVI, pp. 321-323	29
Figura 10: Ortofoto da Região metropolitana do Rio de Janeiro	33
Figura 11: Planta da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro com suas Fortificações	40
Figura 12: Planta da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro levantada por ordem de Sua Alteza Real	42
Figura 13: Mappa das linhas da Companhia Botanical Garden Rail Road	42
Figura 14: Planta da Cidade do Rio de Janeiro e de uma parte dos subúrbios	43
Figura 15: Planta da Cidade do Rio de Janeiro, indicando os melhoramentos em execução	43
Figura 16: Alinhamento da Avenue de l’Opera	74
Figura 17: Projeto da Avenida Central.....	76
Figura 18: Planta da Cidade do Rio de Janeiro organizada no Archivo Militar	84
Figura 19: PAA's 17 a 25 (19-dezembro-1903).....	92
Figura 20: PAA 105 (06-setembro-1906)	93
Figura 21: Planta da Cidade do Rio de Janeiro - N 68 (1872)	95
Figura 22: PAA 200 (11-janeiro-1907)	95
Figura 23: PAA 512 (janeiro-1912)	95
Figura 24: Av. Beiramar – Flamengo (A. Malta, c.1925) (c.a.).....	96
Figura 25: Avenida Beiramar, Flamengo c. 1925 (Cohen, et al., 1998).....	96
Figura 26: Botafogo, 1822 (Rugendas, J. M.)	98
Figura 27: Planta da Cidade do Rio de Janeiro - N 71 (1872)	99
Figura 28: Enseada de Botafogo, c. 1880	99
Figura 29: Enseada de Botafogo - Novo cais em construção	101
Figura 30: Enseada de Botafogo, pouco após a inauguração da avenida Beiramar	102
Figura 31: Glória, Flamengo e avenida de ligação a Botafogo	103
Figura 32: Destruição da murada do Flamengo por ressaca, em 1905	103
Figura 33: PAA 1373, folhas 1, 2 e 3 (16 de outubro de 1920) Projecto de ligação da Avenida	

Beiramar á Praia de Botafogo contornando o Morro da Viúva.....	107
Figura 34: PAA 1389 – folhas 1 e 2 (12 de março de 1921)	107
Figura 35: PAA 1415 (25 de julho de 1921)	107
Figura 36: PAA 1439 (21 de janeiro de 1922)	108
Figura 37: Morro da Viúva c. 1922	113
Figura 38: PAA 1398, fls 1 e 2 (30 de abril de 1921)	114
Figura 39: PAA 1489 (13 de novembro de 1922)	115
Figura 40: PAA 1517, fls 1 a 5 (28 de dezembro de 1923)	119
Figura 41: PAA 1645 / PAL 673, 15 de outubro de 1924	119
Figura 42: Tunel Velho - embocadura no final da rua Siqueira Campos, em Copacabana	121
Figura 43: Túnel Velho – embocadura no final da rua Real Grandeza. Obras de alargamento,	121
Figura 44: Avenida Visconde de Albuquerque em construção	122
Figura 45: Zoneamento do Decreto 2.087 / 1925.....	123
Figura 46: Ed. Lage. Rua do Russel, 300. Ricardo Buffa, arq. (1925)	127
Figura 47: Ed. Praia do Flamengo. Praia do Flamengo, 116. Joseph Gire, arq. (1925)	127
Figura 48: Ed. Seabra - Pr. do Flamengo, 88. Silvio e Raphael Rebechi, arq. (1931)	127
Figura 49: Ortofoto Rio de Janeiro - Orla oceânica	130
Figura 50: Ortofoto Rio de Janeiro - Jardim Botânico	130
Figura 51: Ortofoto Rio de Janeiro - Botafogo e Flamengo	130
Figura 52: Verticalização por bairro	131
Figura 53: Ossatura do Plano - Conexão entre os cinco dedos.....	137
Figura 54: Rio de Janeiro - Reorganização dos meios de transporte	138
Figura 55: Centro Monumental / Praça do Castelo / Ponta do Calabouço	139
Figura 56: Typo de fachada e Arranha-céu para a nova praça do Castelo.....	139
Figura 57: Bloc de la Zone A2 - Etude d'un 'Building' d'affaires suivant le règlement nouveau	140
Figura 58: Esquema do Plano Diretor – 1942	145
Figura 59: Esquema das propostas do 2º Relatório da CM para a área sul da cidade.....	153
Figura 60: PAA 1558 – folha 1/5, 02 de outubro de 1924	154
Figura 61: PAA 3130. Projeto da Avenida Glória – Lagoa – 1º trecho (31-03-1939)	157
Figura 62: Avenida Augusto Severo. (f.a., 2012).....	157
Figura 63: PAA 2991, de 4 de julho de 1938 REMODELAÇÃO DA CAPITAL FEDERAL PROJETO DE AVENIDA BOTAFOGO-LEME Comissão do Plano da Cidade	158
Figura 64: PAA 3.335, de 19 de março de 1940, revogado em 09 de abril de 1941 PROJETO PARA UMA LIGAÇÃO BOTAFOGO-COPACABANA Comissão de Obras Novas.....	159
Figura 65: PAA 3.453, de 29 de novembro de 1940 PROJETO DE LIGAÇÃO BOTAFOGO-LEME E REMODELAÇÃO DAS ADJ. DO PAV. MOURÇO PLANO GERAL	159
Figura 66: PAA 3.453 – detalhe Assinatura de Saboya Ribeiro - urbanista.....	164
Figura 67: PAA 3453 - Detalhes SECÇÕES TRANSVERSAIS E ZONEAMENTO	169
Figura 68: PAA 3.453 – Detalhe Praia de Botafogo e esquina da rua São Clemente.....	170
Figura 69: PAA 3.453 – Detalhe Alinhamentos, recuos e planos de fachada em Copacabana	172
Figura 70: PAA 3.453 – Detalhe Trecho de Botafogo: paisagismo, sistema viário, edificações de caráter excepcional.	172
Figura 71: PAA 4350. Urbanização do Morro da Viúva - Altura das edificações.....	177
Figura 72: Morro da Viúva	177
Figura 73: Estudos geológicos para o desmonte do morro de Santo Antônio e aterro do Flamengo (1938)	179

Figura 74: PAA 3561, 26 de maio de 1941.....	179
Figura 75: Projecto para um 'Parkway' na Avenida Beira-mar (c. 1941)	180
Figura 76: PAA 3612, folha 19/29, 31 de julho de 1941	181
Figura 77: Conjunto Residencial do Pedregulho (Reidy, A. E., arq., 1946)	185
Figura 78: Conjunto Residencial da Catacumba (Reidy, A. E., arq., 1951)	185
Figura 79: Conjunto Residencial Marquês de São Vicente (Reidy, A. E., arq., 1952).....	185
Figura 80: Residência do arquiteto (Reidy, A. E., arq., 1950).....	185
Figura 81: Estudo preliminar para a esplanada de Santo Antonio e o aterro do Flamengo (esboço)	186
Figura 82: Estudo preliminar para a esplanada de Santo Antonio e aterro do Flamengo (versão final).....	187
Figura 83: Estudo preliminar (1949) para o PAA 5031 (8-fev-1949)	189
Figura 84: PAA 6128 (24-julho-1953)	189
Figura 85: PAA 7172 - folha 2 (dezembro-1958).....	190
Figura 86: PAA 7815 (10-nov-1961)	190
Figura 87: Engarrafamento na avenida Presidente Vargas, em 1965	203
Figura 88: Sistema de vias em escala urbana e metropolitana.....	207
Figura 89: Seções típicas de edificações em Copacabana	209
Figura 90: Schema d'une vie de grande circulation à etages multiples.....	209
Figura 91: Großen Stadt Architektur	210
Figura 92: Trecho da avenida Rui Barbosa	218
Figura 93: Dec. n° 3.800 – Regulamento de Zoneamento – Quadro 8.....	220
Figura 94: Dec. n° 3.800 – Regulamento de Zoneamento – Notas do Quadro 8	221
Figura 95: Praia do Flamengo, 200 (f.a., dez-2012).....	225
Figura 96: Morro da Viúva, visto de Botafogo (f.a., dez- 2012)	225
Figura 97: Dec. n° 322 - Quadro VII - Estacionamento e Guarda de Veículos (Parte 1).....	228
Figura 98: Dec. n° 322 - Quadro IV - Condições das Edificações – Parte 1 (g.a.)	231
Figura 99: Largo dos Palácios – Residencial.....	234
Figura 100: Recife - Bairro da Boa Viagem	236
Figura 101: Praia do Flamengo	245
Figura 102: Praia do Flamengo - aterro em execução.....	246
Figura 103: Praia do Flamengo, próximo à Rua Payssandu	247

Lista de abreviações

al.	<i>alii</i> (lat.); outros
ap.	<i>apud</i> (lat.); a partir de; segundo
ATE	Área Total da Edificação
c.	<i>circa</i> (lat.); cerca de
c.a.	Coleção do autor
CIAM	Congrès Internationaux d'Architecture Moderne
CPC	Comissão do Plano da Cidade
Dec.	Decreto
DUR	Departamento de Urbanismo
DVOP	Diretoria de Viações e Obras Públicas
f.a.	Fotografia do autor
FAU	Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
g.a.	Grifo do autor
IFES	Instituição Federal de Ensino Superior
lat.	Latim
MACOP	Ministério da Agricultura, do Comércio e das Obras Públicas
MPCM	Mensagem do Prefeito ao Conselho Municipal
n.a.	Nota do autor
PAA	Projeto Aprovado de Alinhamento
PAL	Projeto Aprovado de Loteamento
PCRJ	Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro
PIV	Prisma de Iluminação e Ventilação
PUC / PUC-Rio	Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro
PV	Prisma de Ventilação
RCE	Regulamento de Construções e Edificações
REC	Regulamento de Edificações e de Construções
RJ	Rio de Janeiro
RLF	Regulamento de Licenciamento e Fiscalização
RZ	Regulamento de Zoneamento
SMU	Secretaria Municipal de Urbanismo
SURSAN	Superintendência de Urbanização e Saneamento
t.a.	Tradução do autor
UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro

INTRODUÇÃO: motivação, enquadramento, objetivos, hipótese, questões de método



Figura 1: Vista aérea: Botafogo, morro da Viúva, Flamengo
(www.jbstudioarte.com.br, set-2012)

Figura 2: Vista aérea: Glória, Flamengo e Botafogo
(www.afetivagem.blogspot.com.br, maio-2013)

Este é um trabalho sobre a morfologia da cidade do Rio de Janeiro. Mais especificamente, sobre a morfologia de uma pequena parte da cidade – aquela que se situa entre a Lapa e Botafogo, estes bairros incluídos. Restringindo-se ainda mais, a parte destes bairros que tem diante de si o mar da baía de Guanabara. Denominamos esta parte da cidade de “orla sul da baía”.

Qual seria a relevância de dar atenção a esta diminuta parte da cidade, de entender o processo histórico que resultou naquela forma, de identificar as “*relações recíprocas*” entre as formas de cada um dos elementos que a constitui, visando “*explicá-la e entendê-la*”, como é o objetivo do campo disciplinar da morfologia urbana? (Lamas, [1990] 2011 p. 37)

Motivação

O Rio de Janeiro tem uma imagem icônica, tal como outras cidades e até países. Na composição desta imagem, figuram os elementos naturais do sítio – o mar e as montanhas, com destaque para o Pão de Açúcar – e a cidade se esparramando pelas várzeas. Nesta imagem, cidade e natureza têm o mesmo protagonismo, sendo uma indissociável da outra. É a coesão formal e visual das duas que determina o caráter da imagem que identifica iconicamente a cidade.

Evidentemente, a cidade é uma construção humana. Mas a própria paisagem, como um todo, inclusive esta que inspira a imagem icônica do Rio de Janeiro (que combina natureza e cidade) é também uma “paisagem construída”, portanto artificial, mesmo que, nesta cidade específica, os morros e o mar, em sua quase totalidade, não sejam ocupados por atividades humanas e não tenham sido alterados significativamente pela ação humana.

Esta paisagem – este fragmento da cidade que inspira a imagem icônica do Rio de Janeiro – é o resultado de um longo processo, que teve início logo no início da formação da cidade, mas que se consolidou quando a mancha urbana se estendeu em direção à Zona Sul, adensando a orla sul da baía de Guanabara, principalmente a partir do século XIX. Tendo sido, portanto, construída por diversas gerações humanas, é de se perguntar como foi possível que adquirisse uma forma a tal ponto poderosa e singular, que se configure como inspiração para a própria “marca registrada” da cidade.

É comum que se busquem imagens icônicas para as cidades. Evidentemente, estas imagens, tanto as do Rio de Janeiro como as das demais cidades, são em si reduções radicais daquilo que pretendem simbolizar. São imagens que mostram um objeto ou um conjunto de objetos característicos da cidade e que, por sua singularidade e facilidade de identificação, tornam-se as marcas ou designações gráficas delas, dispensando palavras. São objetos que, segundo Francesco Milizia (1725 - 1798) (*ap.* Rossi, [1966] 1998 pp. 42-44), se enquadrariam perfeitamente na categoria tipológica de “*monumento*”.

Tais imagens, em qualquer cidade, além de fornecerem o tema para os cartões postais mais populares, inspiram logomarcas para as mais diversas finalidades relacionadas a estas cidades. A Torre Eiffel, em Paris; o denso conjunto de altas torres de edifícios, sintetizados na silhueta do Empire State, em Nova Iorque; a Golden Gate, em São Francisco; a torre inclinada de Pisa; a ponte sobre o Tâmesa em Londres; o Palácio da Alvorada, com suas originais colunas, em Brasília etc., são alguns exemplos bastante conhecidos. As pirâmides do Egito e o Partenon, em Atenas, Grécia, identificam não apenas uma cidade, como um país inteiro. Em algumas cidades, é deliberada a iniciativa de se criar estes ícones e, ultimamente, isto tem sido cada vez mais frequente. Não raro, os arquitetos têm obtido grande êxito. É o caso do MAC de Oscar Niemeyer, em Niterói; da Burj Al Arab, de Tom Wright, em Dubai, do Guggenheim de Bilbao, de Frank Gehry, entre tantos outros.

O Rio de Janeiro se inscreve neste conjunto de cidades ou países que possuem uma forte imagem de referência e, sua imagem ou conjunto de imagens icônicas exploram o relevo natural do sítio – o mar e as montanhas – e a cidade quase simbioticamente articulada com ele. Uma busca no *Google* (www.google.com.br > imagens), em fevereiro de 2013, sob a expressão “*cartão postal Rio de Janeiro*”, apresentou, de início, 322 imagens. Destas, 168 mostravam imagens do morro do Pão de Açúcar ou fotos tiradas de cima dele, enquanto 68 enquadravam a estátua do Cristo Redentor sobre o morro do Corcovado ou fotografias tiradas de lá, a maior parte das quais enquadrando o Pão de Açúcar (Figura 3) (Figura 4).

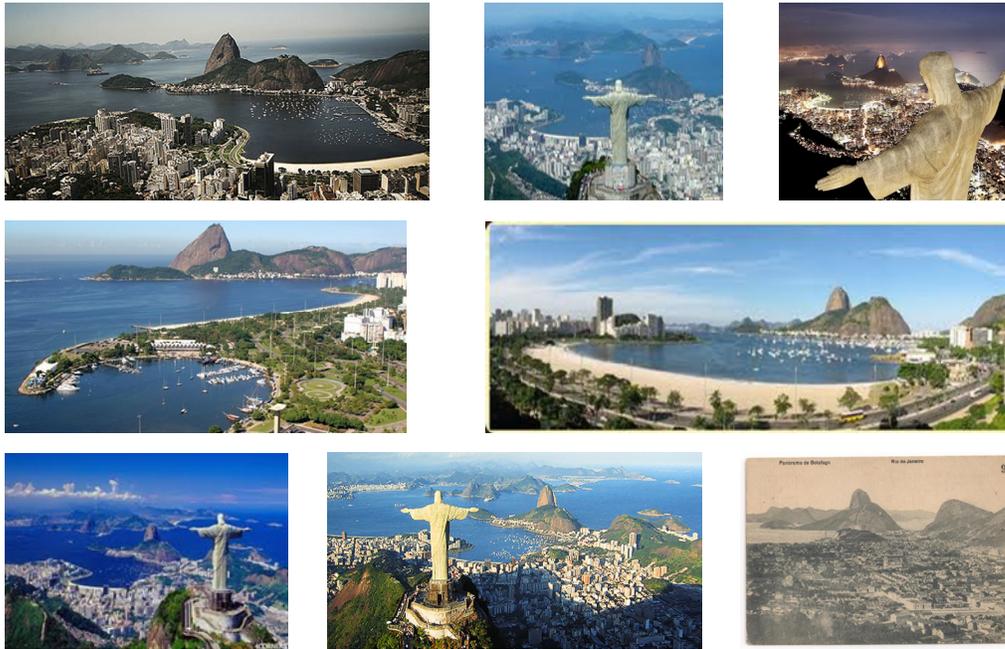


Figura 3: Postais do Rio
(www.google.com.br > imagens, maio-2103)



Figura 4: Logomarcas contendo a imagem icônica do Rio
(www.google.com.br > imagens, maio-2013)

Se, em todas as imagens icônicas das cidades, o que se procura evidenciar é algo aceito como belo, caberia indagar se o julgamento que em geral se faz da beleza da cidade coincide com sua imagem icônica, ou seja, se esta imagem é eficiente para ser aceita como sua marca registrada. Para o Rio de Janeiro, esta pergunta é ainda mais cabível, pois tal marca (e sua decorrente imagem icônica) não corresponde a um objeto avulso, mas é a própria cidade, ou um fragmento dela, que está ali representada.

Informalmente, ao se perguntar às pessoas que conhecem o Rio de Janeiro se ele é belo, a quase totalidade das pessoas dirá que sim. A seguir, ao se perguntar o que faz o Rio de Janeiro ser belo, novamente a quase totalidade dirá que isto é devido às montanhas e ao mar – enfim, à natureza onde a cidade se situa –, mal lembrando que a maior parte do território municipal não se situa nas proximidades do mar e das montanhas e esquecendo-se de que é sobre a cidade que se está falando. Poucos citarão alguma parte da cidade propriamente dita que possua alguma beleza – especificamente: beleza como cidade ou beleza urbana. Indagados sobre este ponto, ou seja, sobre a cidade em si, em geral, dirão que são belas as avenidas litorâneas. Não é por acaso que estas sejam as respostas. Seja a cidade propriamente dita bela ou não, a imagem que se identifica como típica do Rio de Janeiro, aquela que se mostra nos cartões postais e é explorada nas logomarcas, é exatamente aquela de uma paisagem natural fortemente expressiva – as montanhas e o mar – e a cidade construída sendo como que uma parte dela, todos estes elementos contribuindo para formar “gestalticamente” uma imagem completa. É natural, portanto, que, ao serem questionadas sobre a beleza do Rio de Janeiro, as pessoas recorram de imediato a esta imagem específica. Curiosamente, os bairros mundialmente mais conhecidos da cidade são Copacabana e Ipanema, louvadas em prosa, verso e música. No entanto, é a orla sul da baía que mais frequentemente figura nas suas imagens tidas como mais típicas, pelo menos quando esta é vista panoramicamente. Pode-se supor que isto é devido a que é justamente ali onde a articulação natureza–cidade mais claramente se manifesta, dada a proximidade entre o mar e as grandes montanhas circundantes, onde a cidade se espreme e, onde, de fato, no Rio de Janeiro, natureza e cidade mais

intensamente se articulam, ou seja, onde esta característica é efetivamente mais marcante¹. A imagem icônica do Rio reflete, portanto, esta sua inquestionável característica, mesmo que ela se refira a apenas um pequeno fragmento da cidade. Mas, assim como em todas as cidades, é apenas um fragmento delas que inspira suas imagens icônicas, também no Rio de Janeiro o mesmo ocorre, já que está claro que Paris não se resume à Torre Eiffel, nem Nova Iorque ao Empire State, Pisa não é apenas a sua torre inclinada e, por aí vai.

Em todas as cidades citadas, e em outras mais, suas respectivas imagens icônicas se inspiraram em artefatos criados pelo homem – a Torre Eiffel, o Empire State, a Torre de Pisa etc.. Nestes casos, a natureza, o sítio onde a cidade ou onde aquele objeto de referência se instalou, não desempenha um papel importante ou não desempenha papel algum. Afinal, é das cidades que se está falando. Em todos estes casos, é a identidade da *“cidade como um artefato”* (Rossi, [1966] 1998 pp. 23-24) que se quer evidenciar, servindo-se, para isto, de um determinado artefato de outra escala dentro dela – um monumento – que, por sua singularidade e beleza, identifica a cidade toda.

Ora, no Rio de Janeiro, a natureza tem um papel relevante em sua imagem icônica, o que poderia configurar, a princípio, uma exceção à regra. Não é verdade. O Rio de Janeiro, neste caso, não é uma exceção, menos ainda a *“exceção que confirmaria a regra”*. Muito pelo contrário, a natureza que compõe a paisagem referencial para a imagem icônica do Rio de Janeiro é uma paisagem que se pode dizer que é totalmente artificial, por ser uma construção deliberada e intencional daqueles que tiveram como função desenhar a paisagem, paisagem esta constituída pela imbricação entre natureza e cidade.

¹ Em maio de 2013, a renomada arquiteta Zaha Hadid esteve no Rio de Janeiro para tratar da encomenda do projeto para um hotel na Avenida Atlântica. Na ocasião, deu entrevista ao jornal *O Globo*, na qual assim se referiu à cidade:

O conjunto de elementos, como o mar, os morros, as nuvens, tira o fôlego. Em meu trabalho, procuro capturar este dinamismo entre terra e água, num contexto arquitetural.

É crucial garantir que nosso desenho se integre ao cenário e ao urbanismo da cidade.

A beleza das praias e da topografia se espalha pela cidade, gera uma qualidade urbana que encoraja uma arquitetura fluida e de concepção radical. (Hadid, 2013)

A paisagem da natureza, sem as construções, não são outra coisa senão um luminoso deserto; e todas as paisagens em que vivemos e que conhecemos são obras humanas. (Rossi, c.1965 p. 70)

Estamos, portanto, falando da construção da imagem de uma cidade específica – o Rio de Janeiro. Esta imagem, neste caso, é a representação de uma forma – a forma desta cidade específica, ou pelo menos de um pequeno fragmento dela. Nela, necessariamente, devem estar figurados a cidade e seu sítio, já que ambos, articuladamente, fazem parte de tal imagem.

Diferentemente, em outros casos, as formas que deram origem às imagens icônicas são as formas de apenas uma edificação ou de um conjunto de edificações, ou seja, são formas de objetos arquitetônicos isolados. É bem verdade que a Torre Eiffel, a Golden Gate e outras foram concebidas por engenheiros e não propriamente por arquitetos, na estrita acepção do termo. Pouco importa, já que, independentemente da titulação acadêmica de seus autores, são todos objetos passíveis de ser admitidos como arquitetônicos, já que são todos eles dotados de atributos construtivos, estéticos e funcionais, conforme a tríade vitruviana *firmitas – utilitas – venustas* (Vitruvius Polio, [c.40 aC], 1960 p. 17). Não se pode deixar de considerar que, à época da construção das obras citadas, como a torre Eiffel e a Golden Gate – entre o final do século XIX e início do século XX – o elogio da técnica construtiva estava entre os tópicos mais valorizados da agenda arquitetônica, o que nos permite perfeitamente inserir estas obras no campo disciplinar e cultural da arquitetura. Para algumas outras obras citadas acima, nem faria sentido colocar em discussão esta rasa questão: se se trata de um produto da arquitetura, da engenharia ou de qualquer outra disciplina. No caso das obras mais antigas, como as pirâmides egípcias, o Partenon ou a Torre de Pisa, à época em que foram feitos, a engenharia nem existia como disciplina e, não se fazia distinção entre o processo de concepção e o de execução, como viria a ser depois de Brunelleschi, no século XV. Em resumo, o que importa é que são todas elas objetos artificiais, artefatos, produtos do engenho e da arte humana.

Se, no Rio de Janeiro, é a própria forma da cidade (que abarca natureza e ação humana) que inspira sua imagem icônica, cabe perguntar se este ambiente e esta paisagem é uma obra do acaso ou se houve uma intenção deliberada de se criar aquela

forma singular e usualmente aceita como sendo suficientemente bela para que seja reconhecida como referência para tal imagem. Aquele trecho da cidade tem alto grau de formalidade, ou seja, não se trata de um aglomerado informal ou clandestino. É, pelo contrário, o resultado da aplicação de um conjunto de regras urbanísticas claras. Isto exclui liminarmente a hipótese do acaso e nos direciona de imediato ao urbanismo e à arquitetura e aos urbanistas e arquitetos que construíram, formataram ou induziram a formação do ambiente e da paisagem que inspiram aquela imagem.

Ora, aquela forma urbana resulta de um longo processo, no qual foram inúmeras as cabeças pensantes e mãos laboriosas que intervieram. No decorrer deste processo, a cidade como um todo se transformou radicalmente, sua população cresceu drasticamente, sua área se expandiu enormemente, deixou de ser uma pequena vila sobre um terreno insalubre e quase virgem (pelo menos aos olhos dos europeus colonizadores) para se transformar no centro de uma megalópole. A natureza de seus problemas se transformou sucessivamente e as regras urbanísticas foram modificadas frequentemente. Neste contexto, como seria possível haver ao longo dos tempos um consenso sobre a forma urbana que se desejaria ter hoje, quando este trecho da cidade tem uma paisagem (e uma imagem) praticamente consolidada, que é aceita como singular e bela? Esta é, sem dúvida, uma questão interessante a ser investigada.

Nem sempre foi esta atual a imagem icônica do Rio e, nem sempre aquela ambiência foi a mais típica da cidade. Aliás, durante muito tempo, a cidade não teve uma imagem icônica. Sendo esta hoje a representação da própria cidade, interessa aqui investigar como foi a construção que resultou nesta forma urbana que, por sua singularidade e beleza, resume iconicamente a cidade toda.

A orla sul da baía hoje

Coloquemos o problema de outra maneira, de modo a objetivá-lo, descrevê-lo com maior precisão e enquadrá-lo em seu campo disciplinar próprio, de modo a poder

especular sobre a melhor maneira de enfrentá-lo, formulando perguntas que, uma vez respondidas, esclareçam, se possível, as questões sugeridas acima.

Atualmente, a praia do Flamengo (Figura 5) – parte inicial da antiga avenida Beiramar – é um dos poucos lugares do Rio de Janeiro em que a paisagem construída permite a clara identificação de uma determinada urbanística segundo a qual foi constituída.

Concorrem para isto três fatores:

1. Houve um plano ou projeto concebido artisticamente, com deliberada intenção plástica e consciência estética;
2. O plano foi executado – os edifícios foram construídos e as obras de urbanização foram executadas predominantemente conforme os mesmos princípios artísticos que resultaram, na parte privada, da regulação urbanística incidente sobre os lotes e, na parte pública, do desenho dos logradouros e;
3. Está conservado – o que vemos hoje, salvo poucas exceções, é a forma ideada pela urbanística.

Nos demais trechos ao longo a antiga avenida Beiramar – o sul da Lapa e a praia de Botafogo –, também é possível a identificação desta mesma urbanística que levou às suas respectivas conformações, mas não de maneira tão clara.



Figura 5: Praia do Flamengo.
(f.a., dez-2012)

Mesmo com estas disparidades, é possível identificar em toda a orla sul da baía, através da própria materialidade que conforma sua ambiência, um sistema de

pensamento urbano que foi capaz de modelá-la de modo suficientemente coerente e geograficamente abrangente, a ponto de configurá-la como um “lugar”.

Cabe um breve comentário sobre o conceito de “lugar”. Aqui, não se distancia do que foi definido por Abreu (2010):

Trata-se de uma das categorias fundamentais da análise geográfica e, como tal, sujeita a muitos debates e interpretações. Todavia, podemos nos valer de uma antiga tradição da disciplina que nos ensina que a categoria lugar incorpora dois sentidos distintos. O primeiro deles é que lugar é um pedaço mensurável do mundo, um *tópos*, um segmento da superfície da terra dotado de alguma individualidade material e de certa identidade coletiva. Há, no entanto, uma outra forma de se conceber um lugar, que nos distancia da objetividade e direciona o conceito para a sua dimensão subjetiva; segundo esta interpretação, a categoria lugar se define como *chôra*, como condição existencial de uma determinada coisa no mundo sensível, o que implica dizer que os lugares são determinados, não pelas características do mundo físico mas, por sua condição imaterial, fenomenal e semântica, pelo que significam, por exemplo, em termos das vivências dos indivíduos. (Abreu, 2010 pp. 15, vol. 1)

Hoje, regiões e lugares não mais são vistos como *loci* de singularidades a partir de fenômenos únicos, mas como campos de força, como produto de interseção de processos socioeconômico-culturais que têm origens e manifestações diversas, que atuam em escalas diferentes e que, por isto mesmo, estão sempre criando, recriando e dando novos significados a lugares e regiões (Abreu, 2010 pp. 16, vol.1).

Abreu, por sua vez, em sua definição, não se distanciou de Rossi. À época em que escreveu a série de ensaios condensados em “*Arquitetura da Cidade*” (Rossi, [1966] 1998), já estavam desacreditados os arbitrários princípios urbanísticos dos primeiros CIAM, explicitados na Carta de Atenas. O arquiteto italiano buscava contribuir para uma arquitetura em que os valores históricos e a ambiência das cidades em geral voltassem a ter a relevância que o movimento moderno pretendia suprimir. Ramos (2010) assim sintetizou o conceito de Rossi:

De tudo que é um espaço, poderíamos dizer que o “lugar” também é um espaço, ou pelo menos uma porção dele, cuja característica especial é a de se apresentar não como cheio ou formado, e sim como um “espaço ocupado”. Mas, ocupado por que, ou por quem? Ele é, principalmente, ocupado por uma determinação, por um acontecimento, que se constitui como um fato de importância que o reveste, ou, para ser mais preciso, o enche de significação, tirando dele a sua indeterminação homogênea e contínua independentemente dele estar ou não construído. Este lugar, assim entendido, é uma alteração significativa do espaço contínuo, é um ponto de inflexão ou uma oscilação que

“marca” o espaço indefinido outorgando-lhe identidade. Esta identidade não consiste necessariamente só numa ocorrência física. Ela pode ser também temporal, como por exemplo, quando uma data se associa a um espaço ou a um acontecimento. “Na ideia de arquitetura, lugar participa também – diria Aldo Rossi (1931-1997) – como espaço singular e concreto” (1982, p. 185). Rossi também definirá o lugar como “signo concreto do espaço” (1982, p. 187). (Ramos, 2010 p. 72)

Outros locais (“lugares”) em que esta condição existente da praia do Flamengo pode ser observada na cidade são a avenida Atlântica, em Copacabana, a rua da Carioca e a área abrangida pelo Corredor Cultural, o Castelo, a avenida Rio Branco, o trecho final da rua General Glicério, em Laranjeiras, o Jardim Pernambuco, no Leblon, o Jardim Oceânico e o Recreio dos Bandeirantes, na Baixada de Jacarepaguá, entre outros. Cada um destes locais, evidentemente, têm suas características próprias, muito diferentes daquelas da praia do Flamengo, mas que são igualmente consistentes e coerentes, independentemente de qualquer juízo de valor que se possa fazer sobre suas qualidades.

As construções das ambiências de todos estes locais acima relacionados se deram segundo processos bastante semelhantes, caracterizados pela existência, em cada caso, de um planejamento e de um controle do espaço urbano, segundo regras artísticas e funcionais claras e relativamente perenes, de modo que três condições foram simultaneamente atendidas:

1. Quanto aos espaços públicos: o desenho dos logradouros, definidos pelos seus respectivos alinhamentos, pouco se alteraram, desde que foram abertos e, as obras de urbanização, mesmo as mais recentes, não alteraram significativamente os espaços livres;
2. Quanto ao parcelamento das áreas privadas: as quadras, de formatos e dimensões regulares e semelhantes, são constituídas por lotes de formatos também regulares e semelhantes e;
3. Quanto às edificações: a legislação edilícia incidente sofreu pouca ou nenhuma alteração desde que foi primeiramente definida e, as edificações foram gradualmente sendo erguidas por iniciativas particulares

independentes.

Em resumo, são locais onde houve uma razoável permanência das regras que definem o tipo arquitetônico predominante, não foram objeto de vultosas obras de urbanização que descaracterizassem sua configuração original e, cada novo empreendimento imobiliário representou um acréscimo marginal² à situação pré-existente. Deve-se ressaltar que, em praticamente todos estes locais, há fragmentos urbanos – trechos de logradouros e algumas edificações isoladas – que se diferenciam da maior parte do existente nos respectivos conjuntos urbanos. Isto ocorre devido à ruptura ou descontinuidade, em algum momento, de alguma das três condições listadas acima. Nestes casos, tais fragmentos urbanos configuram-se como elementos perturbadores da paisagem dominante.

A título de comparação, repare-se a diferença em relação à paisagem das ruas internas que seguem mais ou menos paralelamente à praia do Flamengo – as ruas do Catete, Marquês de Abrantes e Senador Vergueiro –, todas estas muito próximas e no mesmo bairro. Observem-se também, por exemplo, as ruas Voluntários da Pátria, em Botafogo, e Haddock Lobo, na Tijuca. Nestas, a diversidade de tipos arquitetônicos, a ausência de uma clara “linha de cornija” comum às edificações e a irregularidade da linha limítrofe entre as áreas públicas e privadas diferem radicalmente da unidade e da regularidade que se observa naquela avenida que foi a orla do bairro do Flamengo, antes da construção do famoso aterro diante dela. Neste segundo conjunto de logradouros houve mudanças radicais no desenho de seus alinhamentos desde que foram fixados pela primeira vez e, a legislação edilícia também foi modificada mais de uma vez, rompendo com os parâmetros urbanísticos anteriormente vigentes, induzindo à introdução de novos tipos arquitetônicos, conforme tais condições foram sendo alteradas.

Em todos os locais acima citados, tanto nos que têm um caráter de regularidade

² **Marginal** aqui é usado como na Economia, ou seja: “que ocupa posição secundária, periférica, em termos de importância; que tem fraco valor quantitativo ou não é essencial num dado sistema.” (Houaiss, 2001. p. 1852)

formal quanto nos demais, suas respectivas ambiências se devem, evidentemente e, em grande parte, à iniciativa privada que levou a efeito a construção dos prédios hoje lá existentes. Contudo, é da maior importância a ação do poder público – a prefeitura – na construção destas ambiências ou na indução a esta construção.

No cenário da orla sul da cidade durante os últimos dois séculos, o capital imobiliário encontrou ali condições ideais para sua reprodução. O enorme crescimento populacional ocorrido no Rio de Janeiro desde o início do século XIX, a disponibilidade de área de expansão na direção sul e a valorização da proximidade do mar como forte vantagem locacional, em conjunto, fizeram daquela região o *locus* preferencial, no Rio de Janeiro, para a realização de lucros deste segmento da economia. Neste contexto, coube à prefeitura direcionar, regular e estabelecer limites à atividade da construção civil predial, dado à imensa demanda, aparentemente inesgotável, pelos bens produzidos e ofertados por ela.

Ao final do século XIX, a estrutura fundiária dos bairros adjacentes à orla sul da baía já estava consolidada (ver Figura 13: Mappa das linhas da Companhia Botanical Garden Rail Road). A maior parte dos logradouros já havia sido aberta e, as quadras, em sua maioria, já estavam delineadas e loteadas, tudo mais ou menos como permanece ainda hoje. O mesmo não pode ser dito com relação às edificações que lá existiam, pois muitos lotes ainda permaneciam vazios. Os lotes maiores, nos locais mais aprazíveis, eram ocupados por mansões das classes mais abastadas, implantadas em geral em centro do terreno. Nos lotes menores, de regra com frente para as ruas mais movimentadas, quando ocupados, as edificações tinham o mesmo tipo arquitetônico do restante da cidade. Tinham as fachadas posicionadas sobre as testadas dos lotes e encostavam em uma ou em duas das divisas laterais e, deixavam pequena área livre nos fundos. Nestes casos, o uso misto era predominante, com comércio no térreo e, os pisos superiores, raramente excedendo o número de três, com uso residencial (Vaz, et al., 1983). Atualmente, a quase totalidade dos lotes encontra-se edificada. Os lotes que ainda permaneciam vazios no início do século XX foram preenchidos desde então e, muitas das antigas edificações foram gradualmente substituídas por outras, maiores, de novas gerações, em um processo que ainda não terminou.

Por aquela época, porém, no início do século XX, a ambiência ainda se caracterizava pela baixa densidade, pelos prédios de pouca altura, pela predominância dos vazios sobre os cheios. Mesmo sendo local privilegiado para as residências da elite e servido por bondes e redes públicas de água e esgoto, ainda era um arrabalde da cidade (Abreu, [1987] 2010) (Vaz, et al., 1983) (Figura 6).

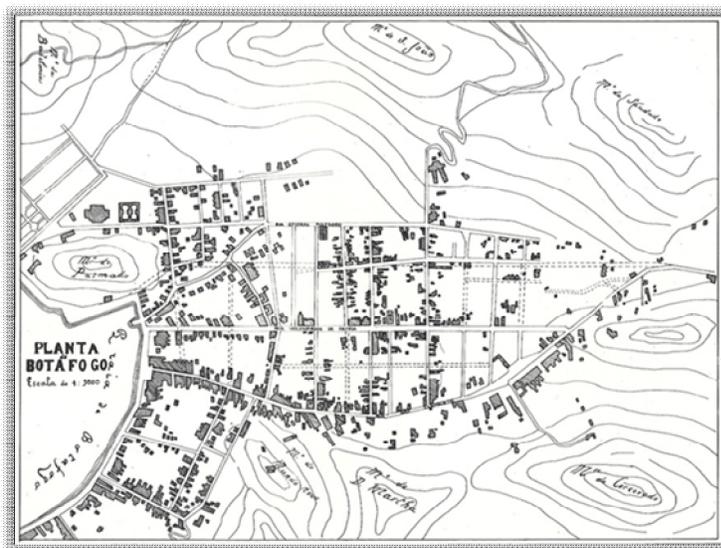


Figura 6: Planta de Botafogo c. 1891
ap. (Vaz, et al., 1983 p. 53)

Hoje, são bairros consolidados, densos, caracterizados formalmente pela presença da massa contínua de edifícios altos e pelas amplas avenidas de ligação aos bairros da orla oceânica. Atualmente, estes bairros estão perfeitamente intergrados à paisagem da cidade e, por suas peculiaridades formais, são a principal referência para a imagem icônica da cidade. O processo verdadeiramente revolucionário de transformação da paisagem da orla sul da baía, no qual a verticalização teve um papel preponderante (Vaz, et al., 1983) (Vaz, 2002), se deu ao longo do século XX e, ainda continua.

Foi, no entanto, somente ao longo do século XX que estes bairros receberam as obras públicas e privadas que vieram a lhe conferir a identidade e o caráter que têm hoje. Nestas obras que hoje lá predominam, o concreto armado foi a técnica construtiva adotada, técnica esta que só veio a ser disseminada a partir dos primeiros anos do século XX. As linguagens arquitetônicas das fachadas das edificações e dos elementos presentes nas áreas livres ratificam esta afirmação, pois pertencem a períodos da

história da arquitetura também do século XX. Não bastasse isto, os registros cartográficos e iconográficos e as fontes bibliográficas consultados na pesquisa que deu origem a este trabalho não deixam dúvidas de que foi durante o século XX que os bairros adjacentes à orla sul da baía adquiriram a tridimensionalidade que têm hoje, ainda que antes disto a estrutura fundiária já estivesse consolidada.

A construção das avenidas litorâneas e as conexões viárias aos bairros vizinhos, as altas edificações, o aterro ao longo de toda a orla – tudo isto que lá existe foi feito depois de encerrado o século XIX. A transformação daquela área em referência para a imagem icônica da cidade decorre das radicais transformações que aquela parte da cidade sofreu desde então. Esta transformação não se deu segundo um processo contínuo, muito menos linear. Neste “breve século XX”³, não houve, no Rio de Janeiro, apenas a mudança formal desta parte da cidade, nem foi apenas esta cidade que se transformou. A cultura se transformou em todo o planeta, influenciando nas visões de mundo, em hábitos e costumes. Surgiram novas tecnologias. Novos valores passaram a condicionar as relações sociais. Restringindo-nos ao que nos interessa aqui, o urbanismo foi adaptado aos novos tempos, sendo sucessivamente transformado, refletindo, a cada momento, os novos contextos.

Como dito na abertura deste sub-capítulo, a praia do Flamengo – parte inicial da antiga avenida Beiramar – tem uma paisagem construída que permite a clara identificação de uma determinada urbanística segundo a qual foi constituída. Mas, também como foi dito pouco depois, há trechos desta antiga avenida ao longo da orla sul da baía em que esta identificação não é tão clara. Isto decorre, provavelmente (e isto precisa ser investigado, e será), de que, nestes trechos mencionados em segundo lugar, as intervenções neles feitas – sejam os edifícios nos lotes, como as obras de urbanização – foram executadas segundo princípios urbanísticos que diferem substancialmente daqueles que nortearam a concepção da parte predominante no conjunto. Como é de se supor, as regras urbanísticas que nortearam a configuração de cada uma destas

³ Parafrazeando Hobsbawm (1994).

partes refletem os contextos socioculturais coevos. As diferenças entre as partes predominantes e as que se destacam como exceção no conjunto indicam que a urbanística que determinou umas é muito diferente da que determinou as outras.

Ainda assim, mesmo que a orla sul da baía seja pontuada por elementos que comprometem sua unidade “gestáltica”, o conjunto é de tal maneira visualmente e ambientalmente legível e potente que serve inequivocamente de referência para a imagem icônica da cidade. Tal imagem – convém ratificar – tem como principal característica a forte sinergia entre o sítio e a cidade propriamente dita preenchendo as áreas planas entre as montanhas e o mar.

Na frente para o mar da orla sul da baía, convivem edificações tipologicamente diferentes, de portes variados e com linguagens arquitetônicas diversas, que podem ser assim agrupados ⁴.

1. Um pequeno número de edificações de pouca altura, com as fachadas posicionadas sobre o alinhamento, nas quais se evidencia o estilo predominante na segunda metade do século XIX.
2. Exemplares avulsos de palacetes com até 4 pavimentos, em centro de terreno ou afastados do alinhamento frontal, nos quais é visível o ecletismo que dominou a arquitetura na virada do século XIX para o XX.
3. O tipo predominante é de edifícios multifamiliares, de volume monolítico, com as fachadas sobre os alinhamentos, sem afastamentos laterais, com número de pavimentos entre 8 e 13, mas, a maioria no limite superior deste intervalo. As fachadas destes edifícios têm grande diversidade. Há alguns poucos providos de grande ornamentação e sofisticada geometria, como era o costume nas primeiras décadas do século XX. Um número expressivo tem uma linguagem de fachada que se enquadra no chamado

⁴ Para a caracterização das linguagens arquitetônicas, recorremos a *“Quatro séculos de arquitetura”*, de Paulo Santos (1981).

protomodernismo (Conde, 1986). Completando este conjunto predominante, há diversos cujas austeras fachadas são compostas pelas grelhas reticuladas das esquadrias de alumínio e vidro, ao gosto moderno.

4. Um número reduzido de prédios comerciais, de regra muito mais altos do que os do conjunto predominante acima descrito e, também de regra, compostos conforme o *international style*, com fachadas inteiramente cobertas por grandes cortinas de vidro.
5. Um único exemplar de torre monolítica, afastada das divisas, com grande altura, de uso multifamiliar.
6. Alguns poucos edifícios multifamiliares mais altos do que a massa predominante, cujo volume é composto de um embasamento e uma torre ou lâmina na parte superior. Na parte superior, os apartamentos são providos de varandas e sacadas balanceadas.
7. Um único exemplar de prédio comercial cuja linguagem permite classificá-lo como pós-moderno.

Ao se examinar o espaço livre público, também se observa uma razoável diversidade de linguagens aplicadas às obras de urbanização:

Junto às edificações, ao longo de toda a antiga avenida Beiramar, as pistas de rolamento são separadas por canteiros centrais. Nestes e nas calçadas laterais há uma sequência regular de árvores de grande porte. A alameda assim formada remete aos bulevares franceses. Também têm a mesma inspiração os jardins que surgem entre os prédios e a antiga linha da costa, devido ao alargamento do logradouro nestes trechos.

O túnel que liga à orla oceânica reproduz em uma “obra de arte”⁵ a linguagem

⁵ O termo **obra de arte** aqui é utilizado como na engenharia rodoviária, para designar o conjunto de túneis, viadutos, pontes e demais elementos que não as vias de circulação propriamente ditas.

protomoderna da arquitetura.

O aterro do Flamengo constitui um elemento que, apesar de funcionalmente estar fortemente articulado com a parte mais próxima dos prédios, tem em seu paisagismo a linguagem típica do movimento moderno.

Os dois viadutos em concreto armado existentes na praia de Botafogo são desprovidos de grandes qualidades artísticas.

A diversidade de tipos e de estilos que se observa neste trecho da cidade não impede que se perceba a forte coesão formal do conjunto. Isto decorre de que a “estrutura da paisagem” – ou, as linhas gerais segundo as quais aquela paisagem foi conformada – prevaleceu na concepção de cada elemento do conjunto, ou, pelo menos, da maior parte deles. Isto é, houve um plano concebido artisticamente, o plano foi executado e os elementos executados lá estão. São os elementos predominantes, e não a diversidade, que conferem identidade e caráter ao local. E, tão poderoso é este caráter que os elementos desta paisagem que se diferenciam formalmente daqueles predominantes mostram-se como espúrios no conjunto.

Daí surge as questões que pedem para ser respondidas. Que urbanística foi esta que conduziu à formação daquela paisagem? Quando, como e porque ela se estabeleceu? Quando, como e porque ela foi deixada para trás, de modo a ensejar a introdução de novos elementos que contrastam com a paisagem dominante? Teria sido aquela urbanística o fator determinante para que aquele trecho da cidade viesse a ser a referência para a imagem icônica da cidade?

Objetivo, hipótese

O objetivo deste trabalho é, em resumo, desvelar a intencionalidade, caso tenha havido, do(s) gesto(s) que acabaram por conformar a paisagem que deu origem à atual imagem icônica do Rio de Janeiro. De início, pode-se ter como hipótese que, no

período em que se construíram a ambiência e a paisagem enquadrada nesta imagem, cada gesto a seu tempo, significou a consolidação gradual e sucessiva desta construção, sem solução de continuidade, por mais diversas que tenham sido as instituições, indivíduos e respectivas ideologias que os engendraram, usando-se o repertório e os instrumentos arquitetônico-urbanísticos eficientes para esta finalidade. Tal hipótese teria base na constatação de que a paisagem hoje existente no trecho da cidade a ser abordado – a orla sul da baía, com suas edificações e logradouros e os expressivos acidentes naturais – é uma forma urbana altamente legível, que é de tal modo singular, popularmente aceita como bela, característica da cidade e facilmente apreensível que serve de inspiração para a imagem icônica da cidade do Rio de Janeiro.

No entanto, por mais característica e facilmente apreensível que seja a unidade da parte edificada daquela paisagem, não se pode, de modo algum, ignorar que a massa edificada desta paisagem não é tipologicamente homogênea, como é, por exemplo, nos bulevares de Paris ou, de certa maneira, também na rua da Alfândega e em suas adjacências, no próprio Rio de Janeiro. Nos logradouros, esta homogeneidade também não existe, haja vista a linguagem francamente diferente do aterro do Flamengo em relação à parte mais próxima das edificações, antes denominada avenida Beiramar. Há, no entanto, entre as edificações, a predominância de um tipo arquitetônico, acima já identificado e descrito, constituído de blocos monolíticos de altura regular, em torno de 13 pavimentos, dispostos continuamente ao longo da maior parte da linha sinuosa da orla. Sua notável predominância no conjunto é responsável pela identidade e pelo caráter do local. A parte pública – a antiga avenida Beiramar – e a massa edificada que lhe é adjacente, sendo perfeitamente articuladas entre si, formam um conjunto dotado de forte coesão formal e ambiental. Isto faz supor ter havido certa urbanística que presidiu a construção de todos os elementos que contribuem para aquela ambiência. A forma urbana indica que tal urbanística visaria compor a paisagem com deliberada intenção plástica, segundo uma estética fundada em preceitos urbanísticos tradicionais segundo os quais as quadras seriam preenchidas por sólidos monolíticos e, os espaços livres seriam formados por logradouros regulares e contínuos, cujos espaços seriam delimitados pelas fachadas das edificações. Além disto, conforme esta mesma urbanística, os elementos naturais

do sítio participariam da composição da paisagem articuladamente com a parte urbanizada.

O tipo arquitetônico predominante, porém, partilha o espaço das quadras com exemplares tipologicamente variados, o que rompe ou, pelo menos compromete a unidade do conjunto. Também nos logradouros, a linguagem paisagística do aterro o distingue claramente da avenida Beiramar. Há viadutos na praia de Botafogo que, nitidamente, configuram-se como intromissões naquele lugar. São elementos cuja caracterização tipológica e cuja linguagem arquitetônica sugerem terem sido ali inseridos depois que a paisagem já adquirira sua identidade e caráter. Resultaram, portanto, de outra urbanística, em que, aparentemente, a intenção plástica não foi priorizada. Colocado desta maneira, o aterro se mostra como um desafio para seu enquadramento. Embora possua qualidades artísticas incontestáveis, em termos de linguagem, representa óbvia contraposição à antiga Beiramar.

Assim, cabe também, como objetivo, desvelar a intencionalidade do(s) gesto(s) que modelaram estes elementos mais recentes. Isto considerado, torna-se necessário reformular a hipótese, de modo a abarcar a totalidade do espaço que contém aquela paisagem, com todos os elementos que a compõem, no período de tempo em que foi construída.

A ideia de que a cidade, ou, como aqui, uma parte da cidade, só pode ser compreendida quando esta é vista em sua totalidade é defendida por Rossi ([1966] 1998), ao contestar Sitte ([1889] 1992) que, segundo o autor italiano, fez uma leitura reducionista da forma urbana.

A lição de Sitte contém igualmente um grande equívoco: o de que a cidade como obra de arte é redutível a algum episódio artístico, ou à sua legibilidade, e não, enfim, à sua experiência concreta. Acreditamos, ao contrário, que o todo é mais importante do que as partes e que somente o fato urbano em sua totalidade, portanto também o sistema viário e a topografia urbana até as coisas que se podem apreender passeando por uma rua, constituem esta totalidade. Naturalmente, como me disponho a fazer, devemos examinar essa

arquitetura por partes. (Rossi, [1966] 1998 p. 24)⁶

Ao afirmar que o *“fato urbano”* é uma *“experiência concreta”* e que, para ser compreendido deve ser considerado como um *“todo”*, e não como um *“episódio artístico”*, como era o entendimento de Sitte, Rossi dá a entender que a cidade é resultado de sua história, pois o *“todo”*, manifestado nos elementos que constituem o conjunto do *“fato urbano”* abarca também sua totalidade temporal.

A cidade é na sua história. (Rossi, [1966] 1998 p. 22)

A cidade é uma coisa que permanece através de suas transformações e as funções, simples ou múltiplas, que ela desempenha progressivamente são momentos na realidade de sua estrutura. A função é assumida, portanto, apenas em seu significado de relação mais complexa entre ordens de fatos, descartando-se uma interpretação de vínculos lineares entre causa e efeito, que são desmentidos pela realidade. (Rossi, [1966] 1998 p. 46)

Rossi está sugerindo que os diversos momentos da história de um *“fato urbano”* correspondem a diferentes contextos socioculturais. Não se pode admitir que a urbanística, em qualquer lugar ou em qualquer momento histórico que for, seja meramente a **resposta** a um determinado contexto. Isto esvaziaria de significados a própria condição humana daqueles que têm como responsabilidade a prática do urbanismo, equiparando-os a marionetes da sociedade ou dos governantes de ocasião.

O mais exato e preciso é entender o urbanismo (a urbanística) como um **reflexo** das condições socioeconômicas e culturais de cada momento e de cada lugar. **Reflexo**, aqui, deve ser entendido como em Rocha-Peixoto (2000):

A obra de arte em geral e a arquitetura em especial, assim como todo ato ou manifestação humana devem ser o reflexo de uma dada ordenação geral do pensamento, uma vez que é o pensamento ou a inteligência que norteia a execução destes atos. O que os faz merecedores da designação de atos humanos é o próprio concurso da inteligência.

O reflexo de uma estrutura intelectual originária sobre todos os atos humanos os faz, em linhas gerais, coerentes entre si. Assim sendo, não direi que a arquitetura é o efeito de uma realidade social a que serve, tampouco que o estado social de dada civilização é um epifenômeno causado pela arquitetura que o abriga e envolve. Existe uma clara inter-relação entre o pensamento e a

⁶ Esta última sentença será útil na definição do método de abordagem.

arquitetura, entre o pensamento e a literatura, entre o pensamento e o conceito de justiça; e essa relação de pensamento com cada ato humano é que pode conduzir aos reducionismos que são de fato explicações de atos humanos com base em outros atos humanos arbitrariamente escolhidos. (Rocha-Peixoto, 2000 pp. 36-37)

À vista destes aspectos históricos e conceituais “complexificadores”, a hipótese deve ser reformulada. Eis o que se pretende demonstrar:

No Rio de Janeiro, na parte inicial do século XX, prevaleceu uma urbanística fortemente fundamentada em valores artísticos e na tradição, o que implicaria, de imediato, em rigoroso controle da forma urbana. A intenção plástica embutida nesta urbanística se manifestaria pela regularidade e pela continuidade da forma dos logradouros e pela regularidade dos volumes edificadas nas quadras, que constituiriam grandes massas monolíticas. No movimento de expansão da cidade no rumo sul, os acidentes naturais se apresentaram como novos desafios. Sendo impossível removê-los e, refletindo um novo contexto cultural, foram poeticamente articulados à cidade artificial. Tudo isto considerado, tão potente foi o gesto urbanístico, que a orla sul da baía adquiriu a forma que serve de referência para sua imagem icônica. É justamente ali onde a cidade e a natureza típica do Rio de Janeiro mais se aproximam topologicamente e, foi justamente neste período inicial do século XX em que esta parte da cidade adquiriu predominantemente a forma que tem hoje. Mais recentemente, como reflexo de um novo contexto cultural e socioeconômico, os valores artísticos da cidade perderam relevância. A urbanística que então se instalou abandonou o controle da forma urbana como sua prioridade. Assim, os elementos constituintes da paisagem – as edificações nos lotes e as obras de urbanização – passaram ser entendidos como independentes uns dos outros, comprometendo o sentido de unidade do conjunto, o que se verifica em toda a cidade e também na orla sul da baía.

Fica assim ratificado o que foi dito na primeira frase desta introdução, que este trabalho se enquadra no campo da “Morfologia urbana”.

Questões de método

Morfologia urbana

Em *“Morfologia urbana e desenho da cidade”*, José Manuel Ressano Garcia Lamas ([1990] 2011) dá a seguinte definição para **morfologia urbana**:

O termo “morfologia” utiliza-se para designar o estudo da configuração e da estrutura exterior de um objeto. É a ciência que estuda as formas, interligando-as com os fenômenos que lhes deram origem.

A morfologia urbana estudará essencialmente os aspectos exteriores do meio urbano e as suas relações recíprocas, definindo e explicando a paisagem urbana e a sua estrutura. (Lamas, [1990] 2011 p. 37)

Por esta definição, fica explícito o objeto de estudo: as *“formas”* e, particularmente, as *“formas urbanas”*. Estas, por sua vez, devem ser estudadas não apenas em si mesmas, mas em suas *“relações recíprocas”*. Conforme esta descrição da disciplina, a finalidade da Morfologia Urbana é a *“definição e a explicação da paisagem constituída pelas formas urbanas, bem como a sua estrutura”*. A definição de Lamas remete imediatamente à história, uma vez que interessa não apenas a definição e a explicação da paisagem e de sua estrutura como se configura em um dado momento, mas também *“os fenômenos que lhes deram origem”*.

A definição de Lamas é omissa quanto ao caráter operativo da disciplina, já que em seu enunciado este aspecto não comparece. Ainda assim, o autor não se constrange em emitir juízos de valor sobre os casos e exemplos a que recorre ao longo de seu texto, sugerindo soluções e procedimentos para situações similares, quando estes não correspondem às suas convicções. Neste sentido, fica clara sua preferência pelo repertório tradicional em detrimento das formas urbanas decorrentes da aplicação dos postulados do movimento moderno. Trata-se, portanto, de uma consideração de caráter operativo. Por exemplo, no capítulo *“Configuração e morfologia da cidade moderna”* (p. 295 a 382), o urbanismo moderno é sempre abordado em comparação ao que se praticava anteriormente. Nesta comparação, não restam dúvidas sobre as preferências do autor, relativamente ao que julga certo e errado. Vejamos alguns

trechos:

O planejamento urbanístico desenvolve o seu interesse disciplinar para questões de programas, quantidades, esquemas distributivos e funcionamento, decisões políticas e econômicas, estratégias financeiras e sociais.

No alargamento da escala do planejamento do território, e conseqüentemente do escalão e da complexidade dos problemas, a autonomia do desenho urbano e da arquitetura perde importância face ao conteúdo determinante mais “científico” das disciplinas sociais, econômicas, ou simplesmente técnicas.

As grandes questões do urbanismo deslocam-se para a estrutura econômica, e funcional dos conjuntos e dos programas quantitativos e distributivos.

O avolumar de questões vai fazer com que os arquitetos percam rapidamente terreno. Para já, os mestres do Movimento Moderno estavam mais preocupados com o desenho dos edifícios do que com o desenho do espaço urbano e lutavam para se imporem aos antigos urbanistas acadêmicos e aos seus planos de traçados, perspectivas e aquarelas, certamente não “científicos” face a sociologias, economias, demografias. (Lamas, [1990] 2011 p. 372 a 374) (n.a.)

Concluindo, a definição de Lamas, citada anteriormente, poderia ser complementada, acrescentando-se a seu final a sentença: “e, fornecendo subsídios para a prática urbanística”. Desta forma, a disciplina deixaria de ficar restrita à história, para se tornar operativa.

É, no entanto a história que nos permitirá compreender no “*fato urbano*” (Rossi, [1966] 1998 p. 24) “suas relações recíprocas, definindo e explicando a paisagem urbana e a sua estrutura” (Lamas, [1990] 2011 p. 37).

Estamos tratando aqui de um “*fato urbano*” territorialmente e temporalmente delimitado – a orla sul da baía, a partir do início do século XX. É um recorte dentro do qual se verifica alto grau de formalidade e, as intervenções clandestinas têm um papel secundário, até mesmo insignificante. Os elementos abrangidos por este recorte resultam (resultaram) de um pacto estabelecido entre os agentes que participam (participaram) de sua construção. Dado à formalidade deste “*fato urbano*”, o pacto é (foi) formal e explícito. Transitamos, portanto, no terreno da legalidade. Neste campo de ação, neste cenário, alguns agentes ou personagens adquirem relevância na trama que se desenrolou, em sucessivos atos, como numa peça teatral, cujo desfecho é imprevisível.

Quando narramos os acontecimentos passados, que são verdadeiros, nós os tiramos da memória. Mas não são os fatos em si, uma vez que são passados, e sim as palavras que exprimem as imagens que os próprios fatos, passando pelos sentidos, deixaram impressas no espírito. ... Confesso, meu Deus, que não sei se é análogo o caso da predição do futuro, com a qual se prevêem, como já existentes, as imagens das coisas que ainda não existem. Sei com certeza que nós premeditamos nossas ações futuras e que tal premeditação é presente, mas o ato que premeditamos ainda não existe, porque é futuro. Quando empreendermos e começarmos a realizar o que premeditávamos, então esse ato existirá, pois não será mais futuro, e sim presente. (Agostinho, [c. 420] 1984 pp. 321-322)

O futuro não passa de uma conjectura, e o passado não passa de *“imagens que os próprios fatos, passando pelos sentidos, deixaram impressas no espírito”*. Resta-nos selecionar, entre as *“imagens dos próprios fatos”* do passado, aquelas que, convenientemente encadeadas, permitam elucidar as *“relações recíprocas”* que *“deram origem”* à situação presente. Uma reconstituição do passado exige que sejam feitas algumas reduções, simplificações e esquematizações, de modo a ser possível construir uma narrativa compreensível.

É preciso colocar em relevo certos personagens, em detrimento de outros. É preciso definir os momentos inicial e final da trama que se desenvolveu historicamente e dividi-la em partes mais ou menos homogêneas, que devem ser bem caracterizadas, identificando os eventos críticos que representem rupturas e discontinuidades. Finalmente, mas não menos importante, é preciso ter claro o ambiente em que a trama se desenrolou, identificando nele suas principais características.

Quem, como e onde

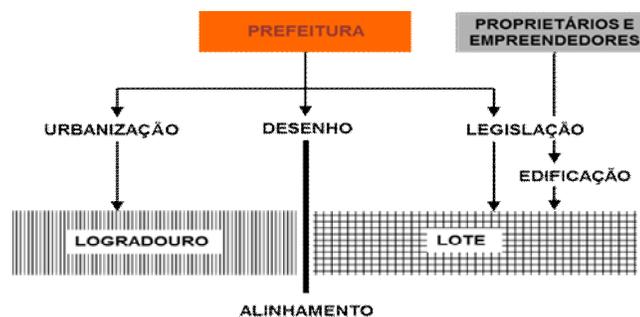


Figura 7: Quem, como e onde agem os que dão forma à cidade.

A Figura 7, acima, mostra, de maneira esquemática, os agentes que intervêm na cidade, os espaços de sua intervenção e os meios e instrumentos eficientes para esta intervenção⁷. Na parte superior, os dois retângulos correspondem aos dois principais agentes ativos (sujeitos): a **prefeitura** (no centro do diagrama) e os **proprietários de terrenos e empreendedores imobiliários** (à direita). Na parte inferior, há dois retângulos, separados por uma linha. Estes três elementos do diagrama representam a própria materialidade da cidade (objeto). O retângulo à esquerda representa a parte pública da cidade – os **logradouros**; o retângulo da direita representa a parte privada – os **lotes**. Entre os lotes e os logradouros, a linha grossa vertical representa o limite entre o público e o privado – o **alinhamento**. Na porção central do diagrama, entre os retângulos de cima e de baixo, cada palavra representa um tipo de ação ou instrumento de que se valem os agentes ativos (na parte de cima) para interferir na cidade (na parte de baixo) (verbos ou substantivos que derivam em verbos). A **prefeitura** interfere em toda a cidade. Nos logradouros, promove obras de **urbanização**; define os **alinhamentos** e define a **legislação** que estabelece regras e condições que devem ser atendidas pelas edificações nos lotes. Os **proprietários de terrenos e os empreendedores imobiliários** interferem diretamente apenas nos **lotes**, respeitando as regras definidas pela **legislação** municipal, em cada **edificação**. Este esquema mostra graficamente um pacto entre os agentes ativos que não é recente.

O esquema deixa evidente que o poder público – a prefeitura – interfere de uma forma ou de outra em toda a cidade, sendo, portanto, segundo esta visão, o agente que tem o maior poder entre todos. Desde que a cidade se configurou como tal, ou, até mesmo antes que a sociedades primitivas abandonassem o nomadismo e adotassem uma forma gregária para seu habitat, houve uma autoridade que determinou o arranjo espacial dos grupos humanos (Rykwert, 1982). A relação entre o poder público e a iniciativa privada – hoje, respectivamente, a prefeitura e o capital imobiliário –, por vezes antagônica, mas, no mais das vezes sintônica, influi decisivamente para a

⁷ Gramaticalmente, na parte superior os sujeitos, na parte central os verbos (ou substantivos que derivam em verbos) e, na parte inferior, os objetos que sofrem a ação dos sujeitos.

configuração da cidade. O interesse do capital imobiliário, constituído pelos proprietários dos lotes e pelos incorporadores imobiliários, é obter o maior retorno sobre o potencial de exploração da propriedade e sobre o investimento, e o fazem, de regra, no limite máximo que a legislação admite, sendo esta legislação da competência municipal. Tal é a lógica do capital. É fato que, com frequência – e este foi o caso da praia do Flamengo, do morro da Viúva e de diversas outras áreas da cidade, em alguns momentos –, a municipalidade impõem, pela lei e pelas demais normas urbanísticas, que a arquitetura projetada corresponda ao limite máximo de aproveitamento dos lotes. Naturalmente, tais situações se apresentam quando há um deliberado interesse urbanístico na conformação de determinadas paisagens, como foi o caso, por exemplo, da esplanada do Castelo e da parte inicial da avenida Presidente Vargas e da própria orla sul da baía. Isto não comprometeu a lógica do capital imobiliário, que só promove o empreendimento quando este se mostra maximamente rentável e, nunca antes de o ser.

São excepcionais as situações nas quais os empreendimentos imobiliários coloquem entre suas prioridades a contribuição para a qualificação da ambiência urbana. Podem-se citar algumas exceções, como o conjunto formado pela rua Pires de Almeida e suas edificações circundantes, no Cosme Velho (Washington de Azevedo, arq., 1927), e o Parque Guinle, em Laranjeiras (Lucio Costa, arq., 1948). Alguns grupamentos residenciais populares construídos nos subúrbios nas décadas de 1940 e 1950 também poderiam ser incluídos neste diminuto conjunto, como os conjuntos do Pedregulho (Affonso Eduardo Reidy, arq., 1947) e de Deodoro (Flavio Marinho Rego, arq., 1952), entre outros. Tomemos como exemplo o citado Parque Guinle (Figura 8: Parque Guinle (Lucio Costa, arq., 1944)) que, por ser um empreendimento particular, teve o retorno financeiro como importante prioridade, tal como os edifícios da cidade em geral, diferentemente do que ocorre naqueles de iniciativa governamental, que priorizam o atendimento a demandas sociais dos segmentos mais desfavorecidos da sociedade. Mesmo neste caso do Parque Guinle, a lógica capitalista não foi comprometida. Ali, em 1944, a legislação vigente era o Dec. n° 6.000/37, que permitia um adensamento muito maior do que o que foi efetivamente praticado. No entanto, nas condições em que foi feito o empreendimento, a mais-valia obtida sobre os

apartamentos compensava largamente a exploração máxima do terreno, tendo em vista a valorização da ambiência, por sua baixa densidade e pela criação da ampla praça circundada pelos novos prédios e pelo Palácio das Laranjeiras (antiga residência de Eduardo Guinle, responsável pelo empreendimento). Um decreto específico (Dec. nº 7.712, de 24 de janeiro de 1944) estabeleceu condições para preservar a ambiência do vale, impedindo seu parcelamento e subsequente ocupação por edificações, de modo que as edificações circundantes se prevalescessem da vizinhança do Parque então criado.

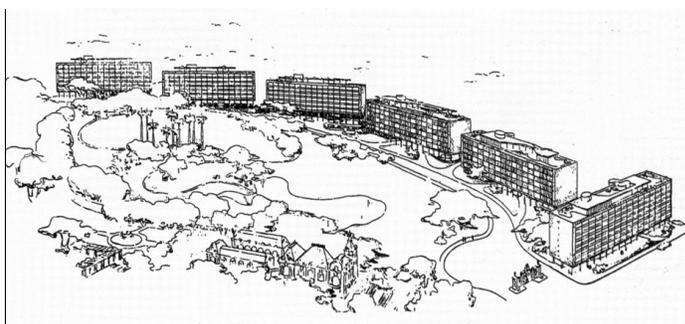


Figura 8: Parque Guinle (Lucio Costa, arq., 1944)
(Costa, 1995 pp. 206-207)

Hoje em dia é usual o poder público limitar, através da legislação edilícia, a renda sobre a terra urbana. Tradicionalmente, a limitação era estabelecida pela altura máxima ou pelo número máximo de pavimentos, como foram, por exemplo, nas posturas aplicáveis ao Rio de Janeiro no século XIX (Rio de Janeiro - Câmara Municipal, 1857). Por um lado, a fixação destes parâmetros permite que se modele o ambiente urbano conforme uma determinada intenção plástica e artística, se isto for do interesse urbanístico. Por outro, por mais contraditório que possa ser à primeira vista, as restrições legais para a exploração ilimitada dos terrenos tornam-se benéficas ao capital, impedindo que se configure, na cidade, uma *“tragédia dos comuns”* (Hardin, 1968)⁸, ou seja, a uma crise sem solução, com a total impossibilidade política de se gerir o espaço e de se manipulá-lo segundo o interesse do capital e da sociedade em

⁸ **Tragédia dos comuns:** Um tipo de armadilha social, frequentemente econômica, que envolve um conflito entre interesses individuais e o bem comum no uso de recursos finitos. O livre acesso e a demanda irrestrita de um recurso finito terminam por condenar estruturalmente o recurso por conta de sua superexploração. (Hardin, 1968)

geral.

No Brasil colonial, applicava-se a lei portuguesa. Cabia ao “*Concelho de Vereadores*”, ou, simplesmente “*Concelho*” das “*ciudades e villas*” manter a ordem em sua jurisdição, não apenas a ordem física, mas, sobretudo, a social. Suas atribuições eram vastas e não se fazia distinção entre a cidade propriamente dita e a área de fora dela, mas estava claro que cabia ao “*Concelho*” regular os usos e atividades, promover e manter as obras públicas, as vias, os chafarizes etc., e manter a ordem pública. Para isto, se valeria de posturas específicas que tinha o poder de ditar.

<p>322 O PRIMEIRO LIV. DAS ORDEN. TIT. XLVI.</p> <p>denados contra forma da dita Ordenaçam, que nom feruam os ditos Officios; e feruindo-os, Auemos por bem que sejam priuados dos Officios, e nunca mais ajam Officio de julguar, e sejam degradados dos annos pera as partes d’Africa. E esta mesma pena auerá o Ouuidor de qualquer Senhor, que a dita eleiçam quebrar, ou mudar os Officiaes della por cada huí dos modos acima declarados. E a todos os Officiaes, ante de começarem feruir seus Officios, seja dado juramento sobre os Sanctos Auangelhos, que bem e verdadeiramente vsem de seus Officios, guardando a Nós Nosso seruiço, e aas partes seu Direito.</p> <p style="text-align: center;">TITULO XLVI.</p> <p style="text-align: center;"><i>Dos Vereadores das Cidades, e Villas, e cousas que a seus Officios pertencem.</i></p> <p>TANTO QUE os Vereadores começarem feruir seus Officios ham de saber, e veer, e requerer todos os bens do Concelho, assi propriedades, herdades, casafas, e foros, se sam aproueitados como deuem, e os que acharem mal aproueitados, falsos ham aproueitar, e corregger.</p> <p>1 ITEM faram meter todas as rendas do Concelho em preguam, e as que viirem que he bem de se arrematarem, falsas ham arrematar, e faram os</p>	<p>DOS VEREADORES DAS CIDADES, E VILLAS ET C. 323</p> <p>os contractos com os Rendeiros, e receberam as fianças, e as que acharem que nom he pro do Concelho se arrematarem, manda-las-ham correr, e colher pera o Concelho, e poeram em ellas bons Arrecadadores, e Requeredores, e falsas-ham viir a boa recadaçam.</p> <p>2 ITEM faberam se algúas possiffoes, ou caminhos, ou resios, ou feruidoos do Concelho, andam emalhadas, e tira-los-ham pera o Concelho, demandando os que os trazem perante os Juizes, que as leixem atee realmente serem tornadas, e restituídas ao Concelho. Però se acharem que algúas pessoas alarguam os valados das suas herdades polos caminhos dos Concelhos, e com elles tomam dos caminhos, ou feruidoos algú parte, em taes casos elles loguo por si com alguú sumario conhecimento de testemunhas, presente as partes, ou seus caseiros, ou moordomos, sem mais outra citaçam de molheres, tornaram os caminhos, ou feruidoos no ponto que d’antes eitaum, sem receberem apellaçam, nem agrauo; ficando porem resguardado aos Senhorios, se entenderem que sam agrauados, poderem demandar o Concelho sobre a propriedade ordinariamente.</p> <p>3 ITEM faberam se tomam, ou trazem algúas as Jurifdiçoes do Concelho, ou as embarguam como nom deuem, ou as forçam, ou querem forçar, e requereram que se tornem ao Concelho.</p> <p>4 OUTRO SI faberam se os Noffos Officiaes, ou</p> <p style="text-align: center;">Ss 2 Al-</p>	<p>324 O PRIMEIRO LIV. DAS ORDEN. TIT. XLVI.</p> <p>Alcaides, ou outras quesequer pessoas que por Foral, ou por outro qualquer Direito, ham d’auer algúas foros, e direitos, os tiram como deuem, ou leuam mais do que deuem, e nom o contentiram, requerendo-os que o nom façam, e se o fezerem, demandem-nos.</p> <p>5 ITEM faberam como os caminhos, e fontes, e chafarizes, e pontes, e calçadas, e poços do Concelho, e casafas, e assi quesequer outras cousas do Concelho sam repaíadas, e as que comprir de refazer, e adubar, e corregger, manda-las-ham fazer, e repaíar, e abrir os caminhos, e testadas, em tal guifa, que se possam bem feruir por elles, fazendo-o em tal maneira, que aa sua minguaa as ditas cousas nom recebam danificaçam; porque danificando-se aa sua minguaa, por seus bens se correggeram os ditos danificamentos, que por suas negligencias se fezeram, e os Corregedores quando viirem polos Luguares, Mandamos que o executem, e façam corregger por seus bens.</p> <p>6 E MANDAMOS, que quando assi forem fóra da Villa a fazer as cousas, que a seus Officios pertencem, ao mais que em cada hida guastaram em cada huí dia que assi fóra andarem, seja quatrocentos reaes; porem se a Villa nom passar de quarenta mil reaes de renda, nom poderam mais guastar em todo o anno nas ditas comidas, que atee dous mil reaes; e se mais guastarem, ou for neccessario hir mais vezes fóra, seja aa sua custa, porque d’outra</p> <p style="text-align: right;">ma-</p>
--	--	---

Figura 9: Ordenações Manuelinas – Primeiro Livro – Titulo XLVI, pp. 321-323
 “Dos Vereadores das Cidades e Villas e cousas que a seus officios pertencem”
 (Portugal, [1513] c.2000)

Independente de posturas, o zelo com o traçado dos logradouros já fazia parte da lei geral:

2 Item saberram se algúas possiffoes, ou caminhos, ou resios, ou servidoos do Concelho, andam emalhadas, e tira-los ham pera o Concelho, demandando os que os trazem os Juizes, que as leixem atee realmente serem tornadas, e restituídas ao Concelho. Però se acharem que algúas pessoas alarguam os valados das suas herdades polos caminhos dos Concelhos, e com elles tomam dos caminhos, ou servidoos algú parte, em taes casos elles loguo por si com alguú sumario conhecimento de testamunhas, presente as partes, ou seus caseiros, ou moordomos, sem mais outra citaçam de molheres, tornaram os caminhos, ou servidoos no ponto que dantes estavam, sem receberem apellaçam, nem agravo; ficando porem resguardados aos Senhorios, se entenderem que foram agruados, poderem demandar o Concelho sobre a propriedade ordinariamente. (Portugal, [1513] c.2000 p. 322)

Os “*Concelhos*” dispunham de “*arruadores*” que eram encarregados de definir o cordeamento dos logradouros públicos (Cavalcanti, 2004), uma categoria profissional que só veio a ser extinta nos primeiros anos do século XX, no governo de Pereira Passos (1902-1906). Talvez o cordeamento dos logradouros tenha sido, por séculos, a ação do poder público de maior consequência na definição da forma urbana.

Em uma ampla escala de mensuração temporal, somente no seu final, houve a necessidade de que a autoridade estabelecesse limites para a ação dos agentes privados. As técnicas construtivas disponíveis até o início do século XX pouco diferiam daquelas que eram utilizadas nas cidades que se revelam pelas pesquisas arqueológicas (Benevolo, [1975] 2011 pp. 13-23) e, eram extremamente restritivas. Levadas ao limite, estas técnicas, baseadas em paredes autoportantes e planos horizontais apoiados em barrotes de madeira, permitiram que, nos primeiros anos do século XX, fosse possível chegar à altura equivalente a, no máximo, cinco ou seis pavimentos superpostos. O acesso aos pavimentos mais altos era, porém, dificultado pela necessidade de vencer a altura a pé. A água não chegava até lá, a não ser que fosse transportada em vasilhames. Considerando as restrições tecnológicas, é compreensível que, antes da disseminação das técnicas construtivas modernas, fosse admitida como natural uma altura extremamente baixa (aos olhos de hoje) para as edificações e, que não fosse necessário estabelecer limites máximos para ela. Ao contrário, em certas situações, o crescimento em altura foi até obrigatório, como consta do Código de Posturas de 1854, que exigia que todas as edificações no centro da cidade tivessem ao menos dois pavimentos (Cap. XII, art. 48, § 8º). Dava-se também como natural que, na cidade, as edificações seriam dispostas lado a lado, sem afastamentos entre elas e que as fachadas seriam o limite entre o público e o privado, como se verá adiante, ao se abordar as regulações edilícias.

Nos primeiros anos do século XX, as novas tecnologias das estruturas em aço e em concreto armado e os equipamentos mecânicos movidos a eletricidade possibilitaram a multiplicação da área da cidade, pela superposição de pavimentos, e fizeram crescer o valor de troca do solo urbano. A partir de então, no Rio de Janeiro, foram fixadas de maneira mais clara as alturas máximas das edificações (Dec. nº 391, de 1903). A

restrição organizou o mercado do solo urbano, ao impor-lhe limites. Ao mesmo tempo, foi uma oportunidade para dar prosseguimento à tradição urbanística, adaptada, porém, aos novos tempos. Pelas regras então estabelecidas, a cidade continuaria a ser constituída na sua parte cheia por edificações que preenchem as quadras com volumes monolíticos e, na sua parte vazia, por ruas retilíneas e regulares. Manteria, assim, as condições essenciais anteriormente vigentes, mas, agora, as edificações seriam mais altas. Consequentemente, na proporção, as ruas seriam mais estreitas.

À época, convinha que a cidade refletisse sua importância como capital de um país que fizesse jus a participar do “*concerto das nações cultas*” (Andrade, [1958] 1967). Para o urbanismo, isto significava dotar a cidade de uma forma que a equiparasse às cidades europeias que lhe serviam de referência. Impunha-se o ordenamento formal do espaço público, em substituição à irregularidade das ruas cujos traçados tinham sido definidos séculos antes. Inspirados nas reformas de Haussmann em Paris, os projetos de alinhamentos dos logradouros instituídos por Pereira Passos completaram o conjunto de instrumentos técnicos e legais disponíveis à prefeitura para ordenar o espaço urbano (Rahba, et al., 2008 p. 103). Até então, os instrumentos técnicos e legais já existiam e, a prefeitura ou o seu Conselho ou Câmara já tinham o poder de interferir na totalidade do espaço urbano. Já eram de sua responsabilidade as obras de urbanização, a definição dos traçados dos logradouros e a regulação das condições das edificações. Os instrumentos, no entanto, eram pouco precisos. As condições das edificações eram definidas por posturas, frequentemente contraditórias e dispersas em vários documentos e, os traçados dos logradouros, marcados *in loco* pelos arruadores, eram muito imprecisos, haja vista a irregularidade nos planos das fachadas do casario das ruas centrais da cidade, quando esta era a prática corrente. A partir de Pereira Passos, a legislação edilícia passando a ser fixada por decreto municipal e, os alinhamentos sendo resultado de projetos tecnicamente mais precisos, superaram-se as imperfeições dos antigos instrumentos. Os projetos de alinhamento também permitiriam que as obras de urbanização fossem projetadas com melhor articulação com os logradouros.

Os instrumentos técnicos e legais instituídos por Pereira Passos existem ainda hoje e, é através deles que a prefeitura interfere no espaço urbano. Daí porque, neste trabalho, a prefeitura tem um papel de máxima relevância. A narrativa a seguir põe em relevo alguns prefeitos que, por sua ação mais incisiva, tiveram maior importância no período. No conjunto de ações destes prefeitos, interessa destacar, como mostrado no diagrama da Figura 7: Quem, como e onde agem os que dão forma à cidade., as legislações por eles decretadas, os alinhamentos que foram desenhados e as obras de urbanização que promoveram em seus respectivos governos.

Não se pode considerar que os proprietários de terrenos e os empreendedores imobiliários sejam sujeitos passivos na construção da cidade. Muito pelo contrário, ergueram os prédios e, ao atender à demanda do mercado, foram (são) os principais agentes responsáveis pela tridimensionalidade da cidade. Influíram também na estrutura fundiária, no desenho dos logradouros e dos lotes. Sua ação, porém sempre foi (é) balizada pelas regras emanadas da prefeitura.

Retomando a analogia com uma peça teatral, resta mencionar o cenário e o coro.

Para descrever o cenário natural, melhor do que tentar descrevê-lo, com o risco de imprecisões, convém recorrer a Euclides da Cunha (1866 - 1909). Logo nos dois primeiros parágrafos do clássico *Os sertões* (Cunha, [1902] 1979), o autor fez uma bela descrição deste pedaço do Brasil. Apesar da forma poética, o texto mostra sua precisão como cientista atento e perspicaz:

O planalto central do Brasil desce, nos litorais do sul, em escarpas inteiriças, altas e abruptas. Assoberba os mares; e desata-se em chapadões nivelados pelos visos das cordilheiras marítimas, distendidas do Rio Grande a Minas. Mas ao derivar para as terras setentrionais diminui gradualmente de altitude, ao mesmo tempo que descamba para a costa oriental em andares, ou repetidos socalcos, que o despem da primitiva grandeza afastando-o consideravelmente para o interior.

De sorte que quem o contorna, seguindo para o norte, observa notáveis mudanças de relevos: a princípio o traço contínuo e dominante das montanhas, precipitando-o, com destaque saliente, sobre a linha projetante das praias; depois, **no segmento de orla entre o Rio de Janeiro e o Espírito Santo, um aparelho litoral revoltado, feito da envergadura desarticulada das serras, riçado de cumeadas e corroído de angras, e escancelando-se em baías, e repartindo-se em ilhas, e desagregando-se em recifes desnudos, à**

maneira de escombros do conflito secular que ali se trava entre os mares e a terra; em seguida, transposto o 15° paralelo... (Cunha, [1902] 1979 p. 11).
(g.a.)

É, sem dúvida, esta a paisagem natural característica do Rio de Janeiro, aquela que pela sua expressiva presença, leva as pessoas em geral a julgar ser bela a cidade. Na verdade, a identidade e o caráter da cidade vêm da forte articulação entre o artefato cidade e esta paisagem natural.

Finalmente, podemos dizer que o coro são os cidadãos cariocas. Também estes não são sujeitos passivos. Sua interferência na forma urbana se dá, porém, de forma indireta. A sociedade é dinâmica e está em constante transformação.

Nos quase 120 anos compreendidos entre o início do século XX até os dias de hoje, a população passou de pouco mais de 810 mil para 6,3 milhões de habitantes (www.ibge.gov.br). O aumento da população foi acompanhado pelo espraiamento da cidade, que avançou sobre as áreas planas a oeste, a norte e a sul, também subindo os morros. A cidade conurbou-se com suas vizinhas e tornou-se o centro da segunda maior megalópole brasileira (Figura 10).

Os hábitos e costumes da população, que no começo do século eram extremamente provincianos e conservadores, tornaram-se muito mais liberais – basta comparar a formalidade da indumentária dos homens e mulheres de então com a descontração dos de hoje.



Figura 10: Ortofoto da Região metropolitana do Rio de Janeiro
(IPP-Rio, 2013)

Sob um clima abrasador, em uma cidade onde os termômetros facilmente atingem os 40 graus à sombra, os brasileiros se obstinam a viver e a vestir como se fossem

européus. ... Eles passeiam nas ruas trajando jaquetões escuros, cartolas de copa alta e se submetem ao martírio com a mais perfeita resignação. (Leclerc, Max. *Lettres du Brésil*. Paris: E. Plon, Nourrit et Cie., 1890. pp 54-55, ap. (Gomes, 2013 p. 75))

Neste período, todos os setores da atividade humana passaram por verdadeiras revoluções. No Rio de Janeiro em particular, novos hábitos e costumes foram incorporados à cultura carioca, como reflexo da mudança dos valores em geral e, aqui, o que nos interessa em particular, em relação ao meio físico. A paisagem natural, antes apenas o pano de fundo da cidade, passou a fazer parte dela. O mar, que antes representava a distância até o resto do mundo e, à beira da cidade, não servia mais do que para abrigar o porto ou de destino dos esgotos, adquiriu novos significados. Desenvolveu-se uma “cultura praieira”, que se tornou a marca registrada do Rio de Janeiro. O esforço para se aproximar dele foi determinante no processo de expansão territorial da cidade e na conformação dos bairros a ele adjacentes.

Estrutura do texto

A narrativa que se segue obedece, no mais das vezes, uma sequência cronológica. A expansão da área urbana do Rio de Janeiro na direção sul se deu, de regra, pela incorporação sucessiva de áreas antes rurais ou suburbanas ao tecido já consolidado, sem deixar espaços vazios ou não urbanizados entre os pedaços de chão que iam, aos poucos, se transformando em cidade. O processo de verticalização seguiu mais ou menos a mesma dinâmica⁹. As ações da prefeitura para definir os alinhamentos dos logradouros, para implantar obras de urbanização e para estabelecer regras edilícias também seguiu este movimento. As ações da prefeitura foram se fazendo presentes do centro para a periferia, fosse tomando a iniciativa de criar condições para a expansão territorial, fosse atendendo a demandas de uma população já estabelecida.

⁹ É diferente do que ocorreu no vetor oeste, em que, a partir dos últimos anos do século XIX, formaram-se núcleos em torno das estações ferroviárias, deixando vastos espaços vazios nos intervalos, que, só lentamente, foram sendo preenchidos. (Abreu, [1987] 2010)

Esta peculiar situação favorece a adoção de uma narrativa cronológica, pois, ao mesmo tempo em que deixa clara a sucessão de eventos no tempo, acompanha também fisicamente o desenvolvimento do vetor de expansão territorial da cidade.

De regra, as narrativas cronológicas são organizadas a partir de uma periodização, isto é,

A história é fragmentada em períodos que apresentem forte coalescência histórica em seus elementos ou, que tais períodos apresentem conjuntos de relações e de proporções prevalentes ao longo de um certo pedaço de tempo (Abreu, 2010 pp. 21, vol. 1).

De outra forma, afora problemas de método, a narrativa histórica seria desprovida de nexos lógicos. Não fugindo à regra, a narrativa que se segue também está organizada segundo uma periodização. De regra, também, nas narrativas históricas, a periodização é estabelecida logo que se apresentam os temas a serem tratados no “miolo” do texto, como parte da “introdução” do trabalho. Não é exatamente o caso deste aqui. Já ficou claro acima a maior relevância da prefeitura na “trama” pela qual se define a forma urbana. Não é por outro motivo que a periodização aqui adotada coloca em sequência os diversos prefeitos e governadores cujas ações mais influência tiveram na forma urbana da área objeto deste trabalho. A pesquisa que originou este trabalho indicou que este nível de fragmentação da história – pelos governantes – não se presta totalmente a explicar as *“relações recíprocas”* (Lamas, [1990] 2011 p. 37) entre os elementos da morfologia urbana do pedaço da cidade aqui tratado. Na verdade, a pesquisa revelou que, com frequência, existiu uma *“coalescência histórica de elementos”* que ultrapassou amplamente os períodos de governo dos prefeitos e governadores, de modo que cada período ou fase da história pode corresponder a intervalos de tempo bem maiores do que o tempo em que cada um esteve à frente do executivo. A periodização aqui, portanto, não é arbitrária, nem foi tomada de empréstimo de pesquisas assemelhadas. Ela resulta da própria pesquisa feita e sustenta a hipótese que se quer provar. Por isto, a periodização foi colocada como uma parte importante do primeiro capítulo. Uma vez que a temporalidade é o tema deste primeiro capítulo, nele também consta uma parte da história urbana que antecede o marco inicial da narrativa, o que fornece um panorama da situação

naquele momento.

Os dois capítulos seguintes – Capítulo 2 e 3 – tratam, cada um deles, de uma das duas fases principais que a pesquisa revelou ter havido na história urbana da orla sul da baía. É inevitável antecipar o que virá a seguir.

A primeira fase teve início em 1903, com a edição do Dec. n° 391, de Pereira Passos, poucas semanas depois deste prefeito tomar posse, e terminou em 1970, com a edição do Dec. n° 3.800, do prefeito Negrão de Lima. Esta fase foi dividida em duas subfases, sendo o marco divisório entre elas a edição do Dec.n° 6.000, em 1937, que levou a assinatura do prefeito Cônego Olímpio de Mello, no último dia de seu governo, antes de passar o cargo a seu sucessor Henrique Dodsworth. Os elementos que a pesquisa revelou terem *“forte coalescência histórica”* neste período, e que, por isto, permitem que este *“pedaço de tempo”* seja entendido como uma fase ou período são aqueles que, em conjunto, caracterizam uma urbanística na qual os valores artísticos tiveram destaque. O desenho dos logradouros, as obras de urbanização e a legislação edilícia foram recursos utilizados pela prefeitura para exercer forte controle da forma urbana, visando compô-la segundo uma estética fundada na tradição urbanística. As peculiaridades desta urbanística foram a incorporação das novas tecnologias construtivas que permitiram a construção em altura e a articulação entre a cidade e seu sítio. A subdivisão da Fase 1 em duas subfases se justifica tendo em vista que, a partir de 1937, o urbanismo ganhou espaço na prefeitura, tendo se criado um poderoso órgão para se dedicar a ele, o que permitiu a sedimentação de uma forte cultura urbanística oficial, responsável por modelar uma grande parte da cidade e, particularmente, a parte da orla sul da baía.

Na Fase 2, iniciada com o Dec. n° 3.800, de 1970, e que ainda está em curso, os elementos coalescentes têm um caráter inteiramente diferente. Os valores artísticos foram suplantados pelos valores da eficiência da *“máquina cidade”*. Deixou de ser prioritário compor artisticamente a forma urbana. Pode-se mesmo dizer que, nesta segunda fase, a forma urbana pouco importa. O urbanismo desta segunda fase encara os problemas da cidade de maneira estanque. Permanecem os mesmos os instrumentos de intervenção da prefeitura sobre o espaço – os alinhamentos dos

logradouros, as obras de urbanização e a legislação edilícia. A diferença é que, agora, cada um é tratado com grande autonomia. No espaço público, interessa a fluidez do trânsito de veículos. Para isto, é justificável ignorar as ambiências urbanas em favor de um bem maior, qual seja, favorecer a mobilidade em geral. Nas edificações, a legislação estabelece condições para que cada uma seja uma peça avulsa, capaz de, em si mesma, resolver eficientemente as demandas cotidianas dos respectivos moradores. Na fixação destas condições, não há a intenção de compor artisticamente o conjunto urbano.

Nestes dois capítulos (2 e 3), cada um dedicado a uma das fases, os subcapítulos estão identificados por nomes de prefeitos. Estes prefeitos foram selecionados por terem sido aqueles que mais influência tiveram no espaço da área aqui abordada. Não houve na pesquisa a preocupação de aprofundar a análise sobre a posição partidária ou ideológica de cada um deles. O que interessa, e é posto em destaque, é sua ação no campo restrito do urbanismo. A posição partidária e a ideológica somente é mencionada quando esta condiciona as ações no campo do urbanismo. Portanto, das ações destes prefeitos sobre a cidade, foram destacadas aquelas que interferiram ou continuam a interferir na área de que se está tratando. Assim, cada uma das legislações edilícias foi analisada, de modo a entender sua influência na conformação daquela área. Do mesmo modo foi feito em relação aos projetos de alinhamento e obras de urbanização. Como dito anteriormente, a sequência cronológica acompanha de perto o percurso espacial do centro para a periferia, uma vez que, de modo geral, assim se processou a expansão territorial da cidade em seu vetor sul e, da mesma forma, se manifestou a presença da prefeitura neste pedaço da cidade.

Nas conclusões, face às evidências apresentadas nos capítulos anteriores, demonstra-se a validade da hipótese formulada mais acima.

CAPÍTULO 1: antecedentes, periodização

Este capítulo é dividido em duas partes.

Inicia com uma brevíssima história da cidade do Rio de Janeiro até a virada do século XIX para o XX, destacando simplesmente sua expansão territorial. Este é o momento histórico que marca o início da narrativa propriamente dita, pois, como a pesquisa revelou e os documentos comprovam, foi a partir daí que se intensificou o processo de adensamento da parte da cidade ao sul do centro, onde se situa a orla sul da baía, sendo, portanto, a partir deste momento que esta parte da cidade veio a adquirir as feições que tem hoje. Interessa aqui também caracterizar este marco inicial. Mais adiante, ao longo do texto, será examinada a dinâmica da ocupação de cada pequeno fragmento desta parte da cidade.

Na segunda parte, faz-se uma breve história urbana do Rio de Janeiro, com atenção para a orla sul da baía desta cidade, a partir do início do século XX, identificando períodos de tempo em que prevaleceram condições mais ou menos homogêneas, assim como os eventos que marcam os momentos em que esta homogeneidade se rompeu. Em resumo, uma periodização.

Antecedentes

Nos primórdios do Rio de Janeiro, logo depois de sua fundação sobre o morro do Castelo, em sua primeira expansão pela várzea situada a norte, buscou-se reproduzir aqui a ambiência das novas cidades medievais. Adotou-se um traçado tendendo à regularidade, mas com ruas estreitas (como se acreditava ser conveniente aos climas quentes), tendo uma grande praça diante do mar, simbolizando a importante conexão com a metrópole distante (Figura 11: Planta da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro com suas Fortificações). A ambiência e a imagem que se pretendiam para a cidade reproduziriam, com as devidas adaptações, o padrão que tinha sido consagrado nas então recentes experiências urbanas da metrópole (Carita, 1983) (Correia, 2013) (Benevolo, [1975] 2011), as recomendações dos tratados renascentistas (Vitruvius Polio, [c.40 aC], 1960)¹⁰ (Alberti, [c.1450] 1988) (Cataneo Senese, [1559] 2010) e as regulações estabelecidas pelos reinos ibéricos para suas colônias, especialmente as espanholas (Espanha, [1573] c.2000)¹¹ (Espanha, [1680] c.2000), mas que também influenciaram nesta colônia portuguesa.



Figura 11: Planta da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro com suas Fortificações (João Massé, 1793) (UNAMA-NEAD) (http://www.nead.unama.br/site/bibdigital/cartografia_potuguesa, maio -2013)

¹⁰ Apesar de o texto de Vitruvius datar do primeiro século a.C., aparece aqui como um “tratado renascentista”, pois, depois de quinze séculos esquecido nas bibliotecas, foi redescoberto pelos arquitetos no século XV (Choay, [1980] 1985), servindo, a partir de então, como referência fundamental para a vasta produção tratadística e para a própria prática arquitetônica.

¹¹ Em anexo, há a transcrição da parte das “Ordenanzas de descubrimiento” de Felipe II que trata da forma das cidades (parágrafos 111 a 129 e 134).

A “Planta da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro com suas Fortificações”, feita por João Massé, em 1713 (Figura 11), foi o primeiro registro em escala da urbe (Czajkowski, et al., 2000 p. 51). Em verdade, o desenho de Massé não tinha por finalidade propriamente mostrar a configuração da cidade. Tratava-se do projeto para uma muralha defensiva contra inimigos de terra. O desenho de Massé demonstra que a muralha projetada envolvia a totalidade da área urbanizada, deixando ainda algum espaço para sua expansão intramuros. Para nós, o que mais interessa é o que Massé nos diz sobre a cidade existente. A “Planta” mostrava uma malha que tendia a uma retícula ortogonal, com os alinhamentos dos logradouros em linha reta e contínuos e as quadras inteiramente preenchidas. O preenchimento integral das quadras, como foi figurado, é uma simplificação aceitável, tendo em vista a finalidade da Planta – não interessava, pois, ao projetista da muralha a estrutura fundiária nem a tipologia das edificações. Esta representação sólida sugere uma paisagem urbana em que as quadras, quando vistas a partir dos logradouros, constituíam um *continuum* edificado, mesmo que se saiba que eram formadas por diversas edificações independentes.

A grelha formada pelas ruas e quadras revela ter havido um “plano mental” que estava em sintonia com a cultura urbanística coeva (Abreu, 2010 pp. 244-251, vol. 2).

A cidade do Rio de Janeiro se materializou a partir de normas urbanísticas bastante modernas, mas não de todo rígidas, que alguns autores hoje denominam de “urbanismo português” ou de um “urbanismo regulado português”. Se o Brasil foi o palco preferencial da aplicação dessas ideias urbanísticas, as cidades reais aí implantadas constituíram, sem dúvida alguma, os seus exemplos mais notáveis. Nessas últimas, há provas substantivas de que um plano urbano foi seguido. Em Salvador, não apenas ele existiu oficialmente, trazido do Reino, como se materializou também como uma “amostra” (desenho) enviada ao Rei, que depois se perdeu. Não se sabe de nada semelhante em relação ao Rio, mas a documentação que ainda existe indica, claramente, que a cidade foi aberta com método e clarividência. (Abreu, 2010 pp. 250-251, vol. 2)

Até o início do século XIX, a cidade pouco se expandiu para além dos morros que circundavam seu núcleo original (Figura 12). O pequeno crescimento que se deu neste período foi pelo adensamento da parte mais antiga e pela expansão no rumo oeste, na baixada delimitada pelos morros da Saúde e da Providência, a norte, e pelas fraldas do maciço da Tijuca, a sul, sempre mantendo os padrões urbanísticos que orientaram sua

conformação inicial.



Figura 12: Planta da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro levantada por ordem de Sua Alteza Real o Príncipe Regente Nosso Senhor no anno de 1811 feliz e memorável época de sua chegada à dicta cidade. (J. A. dos Reis e Paulo dos Santos Ferreira Souto, 1812, ap. (Czajkowski, et al., 2000 pp. 62-63))

Foi somente a partir dos primeiros anos do século XIX, depois que a cidade passou a ser a sede da corte imperial e, essencialmente como decorrência disto, que houve um aumento significativo da população e da extensão territorial. No final da década de 1830, o Rio de Janeiro tinha 160.000 habitantes (Cavalcanti, 2004 pp. 253-258); em 1900, já eram mais de 800 mil (www.ibge.gov.br). O núcleo central foi expandido e fortemente adensado sobre a trama urbana desenhada nos tempos da colônia (Figura 13 e Figura 14). No vetor oeste, até o limite municipal e, mais além, surgiram bairros ao redor das estações da ferrovia implantada a partir de 1850. No vetor sul, a expansão territorial preencheu os vazios planos dos bairros da orla da baía até alcançar os obstáculos naturais constituídos pelos morros entre Botafogo e Copacabana e pela lagoa Rodrigo de Freitas. (Abreu, [1987] 2010)



Figura 13: Mappa das linhas da Companhia Botanical Garden Rail Road (Angelo & Robin, 1870, ap. (Czajkowski, et al., 2000 p. 67))

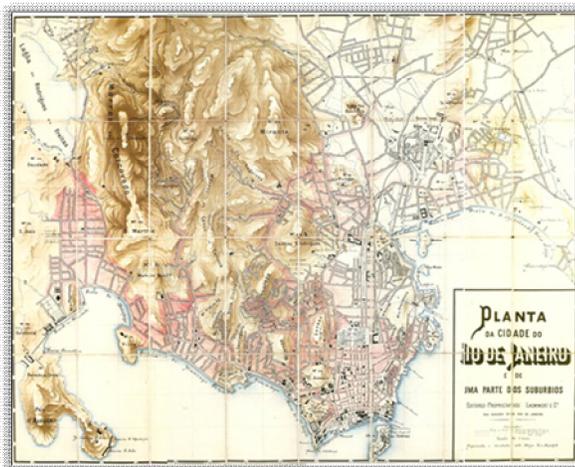


Figura 14: Planta da Cidade do Rio de Janeiro e de uma parte dos subúrbios (E. Maschek / Laemmert & Cia., 1890, *ap.* (Czajkowski, et al., 2000 pp. 64-65))

No início do século XX, durante os mandatos de Rodrigues Alves como presidente e Pereira Passos como prefeito (1902-1906), buscou-se deliberadamente construir uma imagem de cidade que era bastante diferente daquela que a antecedeu e, também bastante diferente da atual (Figura 15: Planta da Cidade do Rio de Janeiro, indicando os melhoramentos em execução). As reformas de Pereira Passos / Rodrigues Alves tinham, entre outros objetivos explícitos, a substituição da antiga imagem de cidade colonial por outra, nos moldes das metrópoles europeias, então recentemente reformadas, tais como Paris e Viena (Benchimol, 1990) (Rahba, et al., 2008). Argumentava-se explicitamente que era necessário substituir “as edificações antiquadas, anti-higiênicas e antiestéticas” (Pereira Passos, 1903, *ap.* (Rahba, et al., 2008 p. 108)).



Figura 15: Planta da Cidade do Rio de Janeiro, indicando os melhoramentos em execução (Repartição da Carta Cadastral da Prefeitura Municipal, 1905, *ap.* (Czajkowski, et al., 2000 p. 68))

A posse de Pereira Passos e, logo a seguir, a decretação de uma nova legislação edilícia para a cidade – o Dec. nº 391, de 1903 – representou um ponto de descontinuidade no processo de construção da forma urbana do Rio de Janeiro. Esta descontinuidade não se deu apenas no caráter formal da cidade formal, mas também nos aspectos institucionais de sua gestão. Este ponto é assumido aqui como marco inicial da construção da paisagem que serve de referência para a imagem icônica da cidade.

Efetivamente, uma nova imagem da cidade emergiu com as reformas de Pereira Passos / Rodrigues Alves. A Avenida Central, carro-chefe das obras “*de melhoramentos*”, passou a ser a “cara” do Rio. No entanto, na ausência de um objeto singular e belo em meio às novas edificações, não surgiu daí uma inspiração que servisse como base para uma marca característica. Não constava das premissas do projeto daqueles governantes criar uma ambiência peculiar ou um objeto que, por sua singularidade, simbolizasse o conjunto da obra. Nem se cogitava disto. Somente muito recentemente os governantes se deram conta da possibilidade de criar objetos que priorizem esta finalidade, como os mencionados mais acima. Em termos de ambiência urbana, o objetivo era simplesmente importar da Europa para os trópicos os elementos formais que conferiam àquelas cidades, tomadas como paradigmáticas, seus aspectos mais característicos. Visava-se com isto, europeizar a cidade-capital, de tal forma que, com a nova configuração da mais importante cidade brasileira, o país se inserisse no conjunto do mundo civilizado, ou no “*concerto das nações cultas*”, como posteriormente Mario de Andrade viria a denominar esta vontade das elites culturais (Andrade, [1958] 1967). Não por acaso, o Rio de Janeiro recebeu, nesta época, o alcunha de “Paris tropical”, em função do aspecto que adquiriu.

A construção da ambiência que hoje serve de referência para a atual imagem icônica do Rio, entretanto, começou a ser construída nesta mesma época do início do século XX, mas, que só veio a se consolidar cerca de 30 a 40 anos depois. Teve início com a abertura da Avenida Beiramar, a partir de 1903, obra esta que fazia parte das grandes reformas em andamento, junto com a avenida Central e a zona portuária (Figura 15). Esta foi a primeira intervenção, digamos mais enérgica e determinada, da prefeitura na definição da forma urbana da orla sul da baía. A nova avenida litorânea facilitou o

acesso à Zona Sul, favoreceu o adensamento dos bairros do Flamengo e de Botafogo e permitiu a aproximação com a orla oceânica, até então quase inteiramente despovoada. É certo que, por esta época, já havia nos bairros da orla sul da baía uma ocupação de caráter suburbano e uma estrutura fundiária bem estabelecida, que hoje ainda persiste. Mas, foi a partir de então que se intensificou o processo de “construção” da paisagem e da ambiência daquele trecho da cidade tal como hoje a conhecemos, qual seja, um ambiente de caráter essencialmente urbano, denso e estruturado, uma paisagem altamente legível, a ponto de servir de inspiração para sua imagem icônica.

A avenida Beiramar, pela potente sinergia estabelecida com o mar diante dela, consequência de seu desenho sinuoso e do tratamento paisagístico que recebeu, denuncia uma importante mudança na atitude urbanística ocorrida naquele momento. Isto se percebe quando se observa a maneira de se tratar com os acidentes naturais, ou, em outras palavras, a postura diante da relação entre a cidade e seu sítio natural. Até então, as condicionantes fisiográficas representavam, de regra, problemas a serem superados via sua eliminação ou sua neutralização. A partir daí, observa-se no urbanismo carioca uma mudança no enfrentamento delas, no sentido de se buscar uma conciliação entre cidade e natureza. Esta mudança de postura viria a se consolidar nas décadas seguintes, na medida em que a mancha urbana avançava em direção à orla oceânica. Foi nesta época inicial do século que começou a se firmar, no âmbito da prefeitura, uma cultura urbanística, que influenciou decisivamente na construção da paisagem de toda a cidade, e que foi especialmente importante na configuração dos bairros de toda a Zona Sul.

A construção do teleférico do Pão de Açúcar, em 1907, de certa forma inaugurou o movimento de incorporação dos morros na paisagem da cidade. Até então, os morros e o próprio mar não passavam de pano de fundo da cena urbana, não participando como protagonistas do ambiente urbano. A estátua do Cristo Redentor no cume do Corcovado, em 1931, voltada exatamente para aquela região, consolidou definitivamente este processo. Constituiu, em si, a consagração da Zona Sul como área focal do desenvolvimento da cidade e de sua identidade. Enquanto isto, o

urbanismo, reconhecido como disciplina a partir do final do século XIX e incorporado às políticas oficiais, modelou a várzea onde a cidade propriamente dita se desenvolveu. Talvez o marco definitivo na eleição da imagem icônica da cidade tenha sido alavancado pela composição da popular marchinha carnavalesca “Cidade Maravilhosa” (1934), de André Filho – hoje o hino oficial da cidade, tendo por base o alcunha criado por Coelho Neto, em 1907, que dá o título à canção. Coelho Neto, em 1907, referia-se à cidade modelada pelas reformas de Rodrigues Alves e Pereira Passos que tinha como área focal o Centro. Mas, não foi a imagem da área central que acabou sendo consagrada como sua imagem icônica, mas, sim, a de uma parte da cidade que até o início do século pouco ou nada contribuía para ela.

Periodização

Neste século, em que mais intensamente se conformou a paisagem da orla sul da baía, podem-se distinguir duas fases principais em relação àquilo que diz respeito ao presente estudo. A primeira e mais longa vai dos primeiros anos do século até o início da década de 1970. Mais precisamente, tem início no governo de Pereira Passos (1902-1906) e termina no de Negrão de Lima (1965-1971), quando o Rio de Janeiro já deixara de ser a capital federal, desde 1960. O segundo tem início no final do governo de Negrão de Lima e vem até os dias de hoje.

O que caracteriza a primeira fase é a existência, no âmbito da prefeitura, de um determinado sistema de pensamento urbanístico, aplicado não só ali, mas em toda a cidade, que foi gradualmente se construindo, se consolidando e, por fim, se dissolvendo, até que fosse substituído por outro, dando início a uma nova fase, de caráter inteiramente diverso. Para isto, a prefeitura – principal agente indutor da construção da forma urbana – lançou mão de três principais recursos ou instrumentos técnicos e legais ao seu alcance: a legislação edilícia, os projetos dos alinhamentos dos logradouros e as obras de urbanização, articulados intimamente. A análise destes instrumentos técnicos e legais permite que se identifique como ponto comum a todos

eles uma *“vontade da arte”*, como seria definido por Alois Riegl (1903).

O sistema de pensamento predominante na primeira metade do século XX se fundamentava na mais antiga tradição urbanística ocidental e, para isto, a estratégia era o estrito controle do espaço público, este entendido como um “lugar” a ser construído formal, funcional e simbolicamente (Rossi, [1966] 1998) (Abreu, 2010 pp. 15, vol. 1). A cidade seria formada por ruas e avenidas de traçado simples e regular, de preferência retilíneas; as quadras seriam preenchidas por edificações cujas fachadas estariam posicionadas sobre a testada do lote, sem afastamentos laterais, todas teriam a mesma altura e não haveria interrupções entre uma e outra; cada quadra, ao ser preenchida por edificações em todos os lotes, seria como uma grande edificação monolítica, cada edificação se distinguindo das demais apenas por detalhes de sua face externa. Nada de novo, já que este era o padrão espacial desde os primórdios da cidade, ainda no século XVI. Mas, buscava-se uma interpretação da tradição condizente com as novas tecnologias, a nova cultura urbana e os novos costumes introduzidos a partir de meados do século XIX e, com maior intensidade, no decorrer do século XX.

Pelo lado das novas tecnologias, destacou-se, no que diz respeito às edificações, a disseminação, a partir dos anos 20, do uso das estruturas de concreto armado e dos equipamentos mecânicos movidos a eletricidade, como os elevadores e as bombas de recalque de água. Tais inovações se refletiram na legislação edilícia que, sendo modificada de tempos em tempos, permitiu, pouco a pouco, o crescimento em altura das edificações, propiciando maior potencial de aproveitamento dos terrenos e, logo, o adensamento populacional. Isto se deu sem que o tipo arquitetônico admitido legalmente fosse significativamente modificado, de modo que, mesmo que as novas edificações fossem mais altas que as mais antigas, a relação formal e funcional entre a rua e os prédios pouco se alterasse. Nesta primeira fase, que vai de 1903 a 1970, houve três decretos que regulamentaram as condições a serem atendidas pelas edificações nos lotes – o Dec. nº 391, de 1903, o Dec. nº 2.087, de 1925 e o Dec. nº 6.000, de 1937, com suas alterações e acréscimos posteriores. Os três decretos têm diferenças quanto à técnica legislativa, quanto à estrutura de seus respectivos textos e

quanto aos parâmetros de intensidade do uso do solo que fixavam. Por outro lado, tinham, em comum, o objetivo de modelar a cidade segundo os mesmos princípios artísticos fundamentados na mesma tradição.

Ainda pelo lado das novas tecnologias, mas no que diz respeito aos transportes (que diz respeito também à cultura e às relações sociais), aumentou drasticamente o uso de carros particulares e de ônibus coletivos, trazendo uma expressiva sobrecarga no trânsito das ruas existentes. Neste contexto, não foi desprezível a expansão populacional e territorial da cidade como um todo, dando a ela um caráter verdadeiramente metropolitano. O deslocamento intraurbano de pessoas e de bens passou, então, a ser um tema da maior relevância, exigindo novas respostas urbanísticas, que vieram através dos projetos de alargamento dos principais logradouros e de abertura de outros novos, além de algumas outras importantes obras viárias. Cabem citar, na orla sul da baía, a abertura da avenida Beiramar, em 1905, as melhorias das ligações de Botafogo a Copacabana, pelos túneis Velho (1926) e Novo, em 1946, e a ampla avenida ao longo do aterro do Flamengo, concluída em 1965.

Pelo lado da nova cultura urbana e dos novos costumes, durante o século XX, destacou-se a valorização da paisagem natural e a incorporação da mesma à cidade, com o reconhecimento dos valores estéticos e ambientais do relevo montanhoso e da vegetação e, acima de tudo, com a mudança de atitude diante do mar, que criou uma verdadeira “cultura praieira”, tornando-se esta uma característica fundamental da cidade e de seu povo. Isto também representou importante fator determinante do urbanismo e da arquitetura praticados na cidade.

Especificamente na orla sul da baía, a tradição urbanística confrontada com o novo contexto tecnológico, cultural e social refletiu-se em uma resposta urbanística específica, até então inexistente na cidade. Por meio de instrumentos convencionais de desenho e de regulações e, ainda, pelas obras de urbanização, cidade e natureza conciliaram-se, via urbanismo, valorizando-se mutuamente. A resposta urbanística, caracterizada pela acomodação da cidade a seu sítio, primeiramente aplicada à orla sul da baía, foi de tal forma eficaz e potente, que foi replicada nos bairros da orla oceânica – Leme e Copacabana, Ipanema e Leblon –, estes também consolidados no mesmo

período. É importante destacar que, logo no início deste período, foram definidos oficialmente os desenhos da quase totalidade dos logradouros da Zona Sul e, a partir daí, esta passou por um intenso processo de verticalização (Vaz, 2002 p. 77). Isto veio a dar na paisagem característica desta parte da cidade, tal como a conhecemos hoje.

A permanência, durante os 70 primeiros anos do século XX, de determinado ideário urbanístico, influenciando na conformação dos espaços públicos e privados e a concretização deste ideário através das obras de urbanização e das edificações privadas são evidências de "*forte coalescência histórica de elementos*" (Abreu, 2010 pp. 21, vol. 1), o que permite que se identifique este "*pedaço de tempo*" (id.) como um determinado período ou fase.

Esta primeira fase, caracterizada pela permanência de um sistema de pensamento urbanístico em que a cidade deve ser concebida artisticamente, com deliberada intenção plástica e consciência estética, poderia ser dividida em duas, digamos, subfases – a primeira, de 1903 até 1937 e, a segunda, a partir de então¹². Esta subdivisão se justifica tendo em vista que até o final da década de 1930, a verticalização das edificações em toda a cidade era ainda incipiente, intensificando-se radicalmente desde então (Vaz, 2002 pp. 77-83). Ao se mencionar aqui a verticalização, não se está referindo exclusivamente ao fenômeno da construção de edificações de maiores alturas, mas a todas as circunstâncias ordem política e social envolvidas, sobretudo o que diz respeito ao urbanismo e os instrumentos técnicos e legais eficientes para sua prática.

A legislação edilícia de 1903 (Dec. n° 391), mesmo admitindo o crescimento em altura, era formulada segundo restrições impostas pelas antigas técnicas construtivas, baseadas em paredes autoportantes e superfícies planas apoiadas em barroamentos de madeira, o que limitava o número de pavimentos a não mais de 4 ou 5. A de 1925 (Dec. n° 2.087), mesmo considerando a possibilidade da utilização das estruturas em

¹² Em Planos urbanos do Rio de Janeiro – Plano Agache (Rahba, et al., 2009) foi utilizada esta mesma periodização.

concreto armado, influenciou modestamente na constituição da paisagem urbana, no que concerne à verticalização da Zona Sul, já que ainda não era grande a pressão imobiliária sobre esta parte da cidade (Vaz, 2002). São pouco numerosos os exemplares ali construídos segundo as regras de 1925, em que pese o destaque que tenham no conjunto edificado, graças à sofisticação da composição de suas faces externas. Coerentemente, os logradouros públicos receberam da prefeitura uma atenção compatível com a dinâmica imobiliária coeva. O alargamento das ruas e avenidas e a abertura de outras novas se davam gradualmente, no ritmo em que crescia a malha urbana e, o dimensionamento delas, mesmo sendo generoso em alguns casos, como o da avenida Beiramar, não representava rupturas significativas na paisagem pré-existente. Mantinha-se, assim, o padrão da ambiência tradicional, porém, dotado de uma nova ordem geométrica mais rigorosa que não existia no núcleo central. O aparato técnico-administrativo montado por Pereira Passos no executivo municipal, mantido sem grandes alterações até 1937, dava conta das demandas – basicamente a Comissão da Carta Cadastral e os órgãos que a sucederam. A análise dos planos da cidade do século XIX até o início do XX permite que se conclua que a ideia de um plano geral para a cidade ainda não se incorporara à prática urbanística e, cada parte da cidade era tratada isoladamente (Rahba, et al., 2008).

Em 1937, ano que aqui identificamos como marco inicial da segunda “subfase”, o quadro já se modificara e a verticalização era a tônica deste novo momento da história urbana do Rio de Janeiro. Àquela altura, Copacabana e os demais bairros da orla oceânica já mostravam um excepcional crescimento, cujo ritmo ultrapassava o de todos os demais bairros da cidade. Neste movimento, todos os bairros ao sul do Centro se adensaram. O crescimento populacional e o adensamento destes bairros se davam essencialmente pela verticalização, fossem as edificações mais altas ocupando lotes ainda vazios, como substituindo casas construídas havia muito poucos anos (Vaz, 2002 pp. 73-87). O adensamento da Zona Sul estava associado à valorização das qualidades ambientais das áreas próximas ao mar. A “cultura praia” já estava incorporada ao modo de ser carioca.

O Código de Obras instituído pelo Dec. nº 6.000, de 1937, respondeu à crescente

demanda imobiliária de toda a cidade, particularmente aquela da Zona Sul. Sua vigência se estendeu até 1970, quando foi substituído por uma nova legislação, através do Dec. n° 3.800. Os preceitos do Código de Obras de 1937 correspondiam fielmente ao que preconizava o Plano Agache (1928-1930) quanto à morfologia urbana (Agache, 1930) (Rahba, et al., 2009), o que será visto adiante em maiores detalhes.

O Dec. n° 6.000 incorporou em definitivo as possibilidades das novas técnicas construtivas, quase como as naturalizando. O concreto armado, no Brasil, muito mais usual do que o aço, era dado como óbvio nas estruturas dos edifícios, assim como a utilização dos elevadores e das bombas elétricas para recalque de água. Por conseguinte, a tecnologia deixava de ser uma condicionante restritiva à verticalização.

Nesta segunda subfase, que tem como personagem de destaque o Dec. n° 6.000, viu-se estabelecer e se desenvolver uma forte cultura urbanística no executivo municipal. O prefeito Henrique Dodsworth (1937-1946) criou, logo no início de seu governo, a Comissão do Plano da Cidade - CPC (Dec. n° 6.092 / 1937), com amplas atribuições sobre tudo que dissesse respeito ao urbanismo. A Comissão (na verdade mais um órgão no organograma da prefeitura) os órgãos que lhe sucederam – o Departamento de Urbanismo - DUR e a Superintendência de Urbanização e Saneamento – SURSAN –, levaram a cabo importantes obras de urbanização que ainda hoje marcam a paisagem da cidade, destacadamente na Zona Sul. Na orla sul da baía, duas obras chamam a atenção: 1. o alargamento do túnel Novo, ligando Botafogo a Copacabana sob o morro da Babilônia e o agenciamento espacial de todo o entorno de suas duas embocaduras e, 2. A construção do aterro do Flamengo. Do mesmo modo, isto é, com as mesmas referências formais e metodológicas, nos 33 anos de vigência do Dec.n° 6.000, a Comissão e seus órgãos municipais sucessores promoveram diversas alterações e acréscimos a seu texto original, visando atender às demandas que foram surgindo gradativamente. Tais alterações e acréscimos foram feitos sem comprometer o essencial de suas regulações originais. A parte privada da cidade – quadras e lotes – seria constituída por uma massa contínua de edificações segundo um cardápio muito pouco variado, onde predominariam edificações com as fachadas sobre os alinhamentos (ou sobre uma linha de afastamento frontal contínua), encostadas nas

divisas laterais e com poucas alterações na linha de cornija. A aplicação do Código levaria os vazios constituídos pelas ruas e avenidas a se configurarem como a extrusão, em toda sua respectiva extensão, de um gabarito bidimensional estabelecido para cada logradouro ou conjunto de logradouros.

Nesta segunda subfase, de 1937 a 1970, continuou a haver forte articulação, que já existia desde o governo de Pereira Passos, entre todos os instrumentos ao alcance da prefeitura – legislação, projetos de alinhamentos e obras de urbanização – para modelar a cidade conforme os princípios urbanísticos e artísticos tradicionais, atualizados pelo plano de Agache, consoante o processo de verticalização dos bairros da orla marítima.

O Dec. n° 6.000 induzia a um tipo arquitetônico predominante que trazia alguns problemas de origem. Os grandes volumes de cada edificação e a inexistência de afastamentos laterais obrigava a criação de prismas internos de ventilação e de iluminação, que eram ineficientes e prejudicavam a privacidade dos apartamentos. Era difícil prover áreas de estacionamento e de recreação infantil sem que se perdesse área de apartamentos. Nas ruas, a continuidade das fachadas confinava as ruas e prejudicava sua insolação. Algumas tentativas de superar estes problemas foram feitas no final dos anos 50, mas sem muito sucesso. Ainda assim, o Dec. n° 6.000 sobreviveu até 1970.

Ainda no final da década de 1930, logo que foi instalada a Comissão do Plano da Cidade, entrou na pauta o aterro do Flamengo, que viria solucionar o destino para do material a ser retirado do morro de Santo Antonio e, sobre ele implantar um parque urbano e pistas de veículos ligando o Centro à orla oceânica. Diversas versões de projetos foram feitas até sua conclusão, em 1965. A inclusão do aterro do Flamengo nesta segunda subfase da Fase 1 é discutível, mas defensável. Em primeiro lugar, deve-se considerar que foi feito no “pedaço de tempo” correspondente à Fase 1. Além disto, é uma obra em que é patente o caráter artístico de sua concepção. Isto bastaria para incluí-lo neste período histórico e a existência deste caráter é o que determina aqui a periodização. Por outro lado, é bom deixar registrado que o aterro já manifesta um traço característico da Fase 2, que é a relevância do sistema viário, concebido

como um elemento relativamente autônomo. Esta autonomia, característica da Fase 2, poderia fazer o aterro ser enquadrado nela. Mas, trata-se de um elemento “relativamente” autônomo no projeto. Este “relativamente” quer indicar que o sistema viário, neste projeto, foi pensado não apenas para resolver o problema de circulação tomado isoladamente, mas como uma parte de um programa muito mais vasto, todo ele resolvido artisticamente.

Conforme a periodização aqui estabelecida, a segunda fase da recente história urbana da orla sul da baía (pode-se dizer da totalidade da cidade) tem início em 1970 e vem até os dias de hoje. O fato que, nesta narrativa, marca o fim da primeira fase e o início da segunda foi a publicação do Dec. n° 3.800, de 20 de abril de 1970, que leva a assinatura do governador Negrão de Lima (1965 – 1971).

A partir de 1970, a atuação da prefeitura no âmbito do urbanismo se fez baseada em novos princípios e métodos, rompendo com os anteriores. A bem da verdade histórica, não se pode dizer que, em 1970, houve uma reviravolta na forma como a prefeitura tratou da parte pública da cidade. Isto porque muito antes de 1970 – pode-se dizer, desde o governo Carlos Lacerda (1960-1965) ou até antes, ainda na década de 1950, o problema dos transportes intraurbanos e da circulação viária vinham sendo enfrentados conforme uma estratégia bastante diferente do que antes, quando a Comissão do Plano da Cidade e os órgãos que lhe sucederam influíam de maneira decisiva no trato desta matéria. O que ocorreu a partir de Carlos Lacerda, e se intensificou a seguir, foi apenas a ratificação de certa maneira de encarar o problema de transportes e de circulação viária, maneira esta que se caracterizava pelo chamado “rodoviarismo”, que já vinha se sedimentando na urbanística oficial, do qual o aterro pode ser considerado uma manifestação.

Diferentemente, com relação às edificações nos lotes, houve, de fato, uma reviravolta em 1970. O Dec. n° 3.800/70 revogou o Dec. n° 6.000/37 e instituiu na cidade um novo tipo arquitetônico completamente diferente daquele preconizado anteriormente, representando, com isto, uma ruptura radical na forma urbana a ser conformada daí em diante, pelo menos no que diz respeito às edificações nos lotes, deixando para trás, em definitivo, o urbanismo fundado na tradição e focado no

controle da forma urbana.

Não houve, portanto, uma concomitância entre a introdução de novas estratégias para o trato das partes públicas e das partes privadas da cidade, em que pese à perfeita coerência entre umas e outras nesta parte da história urbana aqui identificada como segunda fase do século XX. Este descompasso denuncia a dissolução da cultura urbanística construída lentamente no seio da administração municipal, que foi semeada por Passos, no começo do século, e, fortemente alimentada e reforçada por Dodsworth, a partir de 1937.

O desmanche da estrutura criada por Dodsworth começou logo depois do fim de sua gestão. Em 1945, a CPC, criada em 1937, foi transformada em Diretoria de Urbanismo, através do Decreto-Lei nº 8.034, uma iniciativa que, surpreendentemente, não foi do prefeito, mas do presidente da República José Linhares (1945 – 1946). A princípio, nada mudaria neste órgão em relação a seu antecessor. Porém, não foi o que ocorreu. Desta data em diante, teve início uma série de modificações no organograma da prefeitura, surgindo diversas repartições para tratar das questões urbanas. Logo de início, o Ministro Filadelfo de Azevedo criou um órgão consultivo e de assessoria ao prefeito, com o mesmo nome da Comissão recentemente transformada em Departamento. Foi criada também, na mesma época, a Superintendência do Financiamento Urbanístico, que cuidaria das desapropriações de imóveis com vistas à realização de obras de urbanização. Retirava-se, assim, uma parte das atribuições no novo DUR, “herdada” da Comissão (Faria, 2013 pp. 161-162 e 189).

Na década de 1950, a cidade padecia de enormes problemas de circulação e de saneamento. Era imperativo encará-los. Resumidamente, pode-se dizer que foram três os principais problemas conjunturais mais relevantes e decisivos, que, convém salientar, ainda se mantêm nos dias de hoje e que motivaram a mudança de orientação da prefeitura no trato do ambiente urbano. O primeiro foi a precariedade das redes infraestruturais, notadamente as de saneamento – água e esgoto. O segundo foi o aumento desmesurado do transporte individual por automóveis e a ineficiência do sistema de circulação na cidade. O terceiro, a crescente violência urbana e a conseqüente sensação de insegurança nas ruas e nos espaços públicos,

identificada como sendo decorrente do aumento desmesurado das favelas nas Zonas Norte e Sul.

Para o enfrentamento dos problemas de saneamento e de circulação, em 1957, o prefeito Negrão de Lima (1956 – 1958), em seu primeiro período à frente do executivo municipal¹³, criou a Superintendência de Urbanização e Saneamento – SURSAN, através da Lei n° 899, de 28 de novembro daquele ano. Mas, somente no ano seguinte, já sendo prefeito Sá Freira Alvim, (1958-1960) a superintendência recebeu um organograma próprio, através do Dec. n° 14.054. A questão da segurança e do conforto dos cidadãos em seu cotidiano aguardaria alguns anos para ser enfrentada. A resposta viria em 1970, com a publicação do Dec. n° 3.800.

A intensa ação da SURSAN deu respostas imediatas para alguns problemas de infraestrutura e de circulação viária. A ampliação do Sistema Guandu de abastecimento de água e a construção dos interceptores de esgoto e do emissário submarino de esgotos na Zona Sul foram obras de grande porte que minoraram os problemas e, até os resolveu em algumas partes da cidade. Os diversos túneis, viadutos e elevados foram uma tentativa de melhorar a circulação viária. A criação da SURSAN, por outro lado, representou uma ruptura nas práticas urbanísticas oficiais. A CPC e o DUR que a sucedeu praticavam um urbanismo no qual a cidade era tomada em sua totalidade, havendo, portanto, espaço para, ao resolver os problemas funcionais que a cidade apresenta continuamente, modelar a forma urbana artisticamente. A SURSAN veio romper esta visão, digamos, holística. A partir de então, cada problema da cidade seria atribuição de um órgão específico. A coexistência no organograma da prefeitura de um órgão que em sua denominação tinha o termo “urbanização” – a SURSAN – com outro que tinha o termo “urbanismo” – o DUR – denota a estratégia fragmentária de se tratar a cidade. Esta fragmentação pressupunha que, podendo se restringir a temas específicos, cada um destes temas, separadamente, poderiam ser mais atentamente estudados e, conseqüentemente, receber respostas mais eficientes.

¹³ O segundo seria entre 1965 e 1971, na qualidade de governador, quando a cidade passara a ser o Estado da Guanabara.

A eficiência de cada parte se sobrepôs à ideia de conjunto. A dimensão artística, quando cabível, serviria para qualificar os objetos individualmente.

O Dec. nº 3.800 foi mais um reflexo da estratégia da prefeitura, adotada desde a década de 1950, de buscar respostas para as demandas sociais de maneira independente e autônoma. Apesar das nuvens sombrias da ditadura militar instaurada em 1964, dava-se prosseguimento a uma maneira de gerir a cidade pautada pela visão de futuro. Planejamento e eficiência eram duas palavras recorrentes nos discursos oficiais¹⁴.

O decreto de 1970 cobria amplo leque de temas, desde o zoneamento, o parcelamento, o uso do solo, as condições das edificações, a instalação de máquinas e motores, entre outras coisas. No que diz respeito especificamente às edificações, o objetivo foi o de propiciar maior conforto e segurança aos moradores dos prédios a serem construídos segundo suas regras ou, seguindo o espírito dominante, dar eficiência à “máquina de morar individual”, tanto quanto se pretendia “eficientizar” a “máquina de morar urbana”. Assim, estabeleceu novos tipos arquitetônicos a serem utilizados em toda a cidade. O porte das edificações era condicionado pelo zoneamento, que previa maiores alturas nas áreas mais próximas do Centro, decrescendo na medida em que se afastavam dele.

O Dec. nº 3.800 tratava cada edificação como sendo composta de duas partes inteiramente independentes, tanto funcionalmente como volumetricamente. A parte junto ao chão, caso o zoneamento permitisse, seria destinada a comércio e, a parte de cima seria destinada a apartamentos e estacionamento de veículos. A parte comercial poderia ocupar todo o lote, com a fachada sobre o alinhamento ou sobre a linha de afastamento frontal obrigatório, sem afastamentos laterais. O número de pavimentos

¹⁴ Uma informação lateral: Em 1968, com a implantação da Lei de Diretrizes e Bases da Educação, foram criados departamentos nas Instituições Federais de Ensino - IFE's, cada um dedicado a uma área de conhecimento e suas respectivas disciplinas. Na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - FAU, da UFRJ, o departamento que abrigava as disciplinas de projeto de arquitetura levou o nome de Departamento de **Planejamento** de Arquitetura. O termo “planejamento” foi substituído por “projeto” somente recentemente.

desta parte dependia da classe do logradouro. Havia três classes de logradouros comerciais e, quanto maior fosse o nível de classificação, mais pavimentos comerciais seriam admitidos. A parte superior da edificação seria destinada a apartamentos e estacionamento de veículos. Estes dois elementos do programa deveriam estar contidos em um mesmo volume prismático, que deveria conter, ainda, um pavimento de uso comum acima dos estacionamentos e abaixo dos apartamentos. Não havia limite de altura e a área total seria de até 3,5 vezes a área do terreno. Os afastamentos das divisas aumentariam em função definida segundo a razão direta da altura. Não havia restrições quanto ao número de blocos residenciais em cada lote. Nestas condições, na busca pelo melhor aproveitamento do terreno, cada edificação teria sua volumetria condicionada pelas dimensões dos lotes. Seria vantajoso construir em grandes lotes, que permitiam maiores afastamentos e maiores alturas, de modo a se maximizar a área total. Nos lotes menores ou mais estreitos, convinha projetar as edificações encostadas nas divisas laterais, com a altura máxima permitida para cada local.

Surgia daí três tipos arquitetônicos: 1. a torre residencial em centro de terreno, caso não fosse admitido o uso comercial e caso o terreno fosse grande; 2. a torre residencial sobre uma plataforma de lojas, caso o uso comercial fosse admitido e o terreno fosse grande e; 3. o bloco residencial ou misto (comercial e residencial) encostado nas divisas laterais. Em todos, os apartamentos seriam posicionados muito acima da rua, afastados dela pelos pavimentos comerciais ou de garagem.

O Dec. n° 3.800 resolveu alguns problemas para os quais o antigo Dec. n° 6.000 não dava respostas. Os automóveis poderiam ser estacionados perto de seus proprietários, os apartamentos seriam mais bem iluminados e ventilados, as crianças teriam espaço para brincar perto de onde moravam, livres dos perigos que a rua representava. Além disto, os incorporadores imobiliários ganharam a oportunidade de obter maiores retornos de seus investimentos, tendo em vista o maior potencial de aproveitamento dos terrenos, face os novos parâmetros estabelecidos. Segundo estes parâmetros. A vantagem de construir em grandes lotes levou a inúmeros remembramentos de lotes desde então e à criação de enormes condomínios

residenciais.

Por outro lado, o tipo arquitetônico predominante induzido pelo decreto acabou por criar ou agudizar outros problemas. As edificações projetadas segundo as regras do Dec. n° 3.800 tinham uma relação com a rua inteiramente diferente daquela que havia anteriormente. O embasamento de lojas e os pavimentos de estacionamento levaram a uma condição na qual se criou uma grande distância entre a rua e o primeiro pavimento de uso fim e, com isto, dissolveu-se por completo qualquer sinergia possível entre o espaço público e o privado. A rua, que já era vista como um local hostil, teve esta característica agravada, com a perda da relação com a parte útil dos prédios. Os olhos da cidade preconizados por Jane Jacobs ([1961] 2001) tornaram-se inúteis ou, poeticamente, simplesmente se fecharam. Outra consequência foi a fragmentação da paisagem que veio a ocorrer automaticamente nos trechos da cidade onde havia grande diversidade na dimensão dos lotes. Em nome da eficiência, o controle da forma urbana que, por séculos, foi perseguido pelos urbanistas no Rio de Janeiro deixou simplesmente de existir, resultando no empobrecimento ou simplesmente aniquilação dos valores artísticos da cidade.

Em 1976, o Dec. n° 322, substituiu o Dec. n° 3.800, de seis anos antes. Era mais minucioso do que o anterior, mas manteve suas linhas gerais. Até mesmo reproduziu a diagramação do quadro resumo das condições das edificações que havia na legislação de 1970, como se verá. Duas grandes modificações devem ser destacadas. A primeira: a permissão de varandas e sacadas balanceadas para os apartamentos. A segunda e, mais importante: a exigência de um número muito maior de vagas de estacionamento por apartamento ou loja e, simultaneamente, a possibilidade de alojar estas vagas em pavimentos abaixo dos apartamentos e sobre as lojas, caso existam, ocupando a totalidade do lote, sem afastamentos das divisas. A plataforma, que, pelo Dec. n° 3.800 teria apenas lojas, passou a ser constituída também por pavimentos de estacionamento. A distância entre a rua e os apartamentos que antes já existia, ficou maior ainda e ainda mais caracterizada formalmente. Os pavimentos de estacionamento ficando mais próximos da rua e, ocupando um volume à parte do volume dos apartamentos, estabelecem uma total dissociação entre os pedestres e os

moradores dos prédios.

A orla sul da baía foi influenciada por esta nova legislação – mais em Botafogo do que no Flamengo e no morro da Viúva. Nestas últimas, em 1970, a maior parte dos lotes já havia sido preenchida por edificações que seguiram as regras anteriores, de 1937. Ainda assim, há ali alguns exemplares recentes cuja volumetria diferenciada os faz parecer espúrios no conjunto. Em Botafogo, principalmente no trecho central da praia, no entanto, ainda havia muitos lotes ocupados por antigas edificações passíveis de serem demolidas para dar lugar a outras mais novas e mais altas. Naquele trecho, observa-se grande diversidade no formato dos prédios, tornando-o desprovido de unidade formal e contrastando com os trechos das extremidades, onde predominam edifícios de uma geração anterior.

Desde 1976, a legislação edilícia do Rio sofreu várias atualizações e, para alguns bairros (Botafogo, inclusive), foi substituída por outras, específicas para o trecho da cidade abrangido. Nenhuma delas, no entanto, modificou a essência do tipo arquitetônico então criado. De regra, as alterações feitas apenas modificaram alguns parâmetros urbanísticos de intensidade de uso do solo. Entre outras, deve-se mencionar o Plano Diretor Decenal de 1992, que não mexeu na essência desta legislação, mas, apenas estabeleceu um novo indicador de intensidade de uso do solo – o Índice de Aproveitamento do Terreno - IAT – que não trouxe maiores consequências na conformação dos bairros da cidade em geral.

Em resumo, a segunda fase da evolução urbana do Rio de Janeiro (incluída a orla sul da baía) caracteriza-se pela prioridade dada ao transporte rodoviário, destacadamente o automóvel particular, e ao atendimento à demanda por maior sensação de segurança e maior conforto para os moradores. A resposta urbanística que caracteriza esta segunda fase foi, no que se refere aos logradouros, a execução de grandes obras rodoviárias visando dar fluidez ao trânsito e, no que se refere às edificações, a nova legislação edilícia que buscou atender a estas demandas através de um novo tipo arquitetônico. Tal tipo arquitetônico tem uma volumetria composta de duas partes – embasamento e torre ou lâmina –, o primeiro destinado a lojas e estacionamento e o segundo destinado ao uso residencial ou comercial. A adoção deste tipo arquitetônico

levou a uma dissociação entre a rua e os prédios, a rua reservada aos veículos e, os prédios sendo tratados como objetos independentes e autônomos, trazendo como consequência uma radical mudança para pior da ambiência urbana e dos significados dos espaços destinados aos pedestres.

Na década de 1990, as obras na orla oceânica – o Rio-orla, realizado no governo de Marcello Alencar (1989-1993) – e o projeto Rio-cidade, realizado nos governos de Cesar Maia (1993-1997) e Luiz Paulo Conde (1997-2001) representaram uma tímida tentativa de reverter o processo de degeneração das áreas públicas, buscando valorizar as calçadas e todo o ambiente de algumas importantes ruas e avenidas da cidade.

Nesta segunda fase da periodização aqui definida, ao mesmo tempo em que a prefeitura adotava as estratégias acima, um novo item entrou na agenda urbana: a valorização da história da cidade, através da preservação de exemplares arquitetônicos e de conjuntos urbanos mais característicos e relevantes. A criação do Corredor Cultural (Lei nº 506, de 17 de janeiro de 1984) e das Áreas de Proteção Artísticas e Culturais – APAC's (instituídas pelo Plano Diretor Decenal, de 1992), além de outros mecanismos de proteção aos imóveis antigos, foram as respostas legais para este novo tema. No trecho abordado neste trabalho, isto se faz notar pela presença de antigas edificações e de trechos de logradouros preservados em suas formas originais, como o “Castelinho do Flamengo”, na esquina da praia do Flamengo com a rua Dois de Dezembro e o Centro Cultural Julieta de Serpa, na praia do Flamengo, 340.

Periodização – fechamento

Em 1902, quando Pereira Passos assumiu o governo da cidade (1902-1906), então Distrito Federal, a estrutura fundiária da região adjacente à orla sul da baía já havia sido estabelecida e, de lá para cá, sofreu poucas alterações significativas. Porém, a região não passava de um arrabalde da cidade, sua paisagem se constituindo por edificações baixas em meio a muitos lotes ainda vazios, mesmo que já houvesse por ali importantes redes de infraestrutura.

A terceira dimensão que hoje caracteriza os bairros da orla sul da baía da cidade foi construída principalmente ao longo do século XX, segundo um processo que ainda está em curso, a verticalização sendo a marca registrada da construção daquela ambiência. Esta transformação da paisagem deste pequeno trecho da cidade reflete o conteúdo e a intensidade das transformações sociais, culturais e tecnológicas ocorridas.

Por uma questão de método, para se compreender o processo de construção desta paisagem e desta ambiência, é preciso identificar neste período "*pedaços de tempo*" que "*apresentem forte coalescência histórica em seus elementos ou que apresentem conjuntos de relações e de proporções prevalentes*" (Abreu, 2010 pp. 21, vol. 1). Em outras palavras, é preciso estabelecer uma periodização. Ciente de que a prefeitura tem importante papel na modelagem da forma urbana, dada sua competência para ditar regras sobre a matéria, a periodização aqui adotada tem como referência os sistemas de pensamentos urbanísticos oficiais que caracterizaram sua atuação e, conseqüentemente, a ação dos agentes privados – proprietários de terrenos e incorporadores imobiliários – neste contexto específico, que atuaram conforme as regulações municipais. Os marcos que estabelecem os limites temporais entre cada "*pedaço de tempo*" correspondem à edição de decretos municipais que impuseram regras à ação dos agentes privados, quando isto significou uma mudança radical na conduta destes agentes, ao substituir, em essência, as imediatamente anteriores. Assim, dividiu-se esta história em duas fases, a primeira delas sendo subdividida em duas subfases, como segue:

Fase 1: Caracterizada por um sistema de pensamento urbanístico que prioriza o controle do espaço público, de sua formas e de seus significados. Tal sistema era fundamentado na mais antiga tradição urbanística europeia. Mas, ao enfrentar novos contextos tecnológicos e fisiográficos específicos da cidade, respondeu criativamente a eles, incorporando-os, de modo a gerar, na área de recorte deste estudo, uma ambiência de tal modo característica e singular que serve de referência para a imagem icônica da cidade. A fase 1 é subdividida em duas subfases.

Subfase 1: Tem seu início com a edição do **Dec. nº 391**, de 1903¹⁵, do prefeito Pereira Passos (1902 – 1906). Tem como pano de fundo o início da expansão da cidade no vetor sul, em direção às orlas da baía e do oceano e as restrições tecnológicas impostas pelos sistemas construtivos tradicionais, baseados nas paredes autoportantes e pisos apoiados em barroamentos de madeira. O meio físico, a princípio um obstáculo a ser eliminado, pouco a pouco foi sendo encarado de maneira mais conciliatória, sendo incorporando gradualmente à paisagem, à ambiência da cidade e ao próprio sistema de pensamento urbanístico oficial.

Subfase 2: Inicia-se com a edição do **Dec. nº 6.000**, no último dia do governo do Cônego Olímpio de Melo (1935-1937), mas que se trona efetivo no governo seguinte, de Henrique Dodsworth (1937-1945). Os sistemas construtivos utilizados nas construções em altura – as estruturas de concreto armado e os equipamentos mecânicos movidos à eletricidade – já tinham se disseminado e, praticamente, se “naturalizado”. A “cultura praieira” se incorporara à cidade, vindo a ser sua marca registrada. A prefeitura criou em sua estrutura, ainda em 1937, um órgão técnico e administrativo eficiente para agir sobre a cidade – a Comissão do Plano da Cidade - CPC – que, pelas atribuições que tinha e, pela qualificação de seu quadro de funcionários, permitiu que se consolidasse uma verdadeira cultura urbanística oficial, tendo como referência a continuidade da tradição, renovada pelo que preconizava o Plano Agache (1930). A Comissão e os órgãos que a sucederam agiram através da atualização da legislação e de projetos e obras de urbanização e, enquanto duraram, deram as últimas pinceladas no quadro da orla sul da baía, no que esta tem de mais característico. As mais importantes destas iniciativas no espaço dos logradouros foram a ligação de Botafogo a Copacabana, através do túnel Novo e o aterro do Flamengo.

Fase 2: Iniciada com a publicação do **Dec. nº 3.800**, de Negrão de Lima (1965 – 1971), caracteriza-se pela adoção de novas prioridades no trato da cidade, em que o mote passou a ser a “eficiência”. A circulação intraurbana passou a ser encarada como o

¹⁵ Deste ponto em diante, os decretos e demais diplomas legais serão grafados em **negrito**.

principal problema urbanístico e, para seu equacionamento, a opção foi pelo transporte rodoviário, com especial atenção ao automóvel particular. Assim, grandes obras viárias foram executadas. Em seus trajetos, desprezavam as contingências ambientais, históricas e culturais dos lugares por onde passavam, em benefício de um bem maior da cidade, esta, vista a partir de então como um artefato que deveria funcionar bem, fluir, dar conforto aos cidadãos. O total abandono da dimensão artística da cidade é característica desta segunda fase. Os viadutos construídos na praia de Botafogo, destacadamente o de sua extremidade sul, são evidências da desimportância desta dimensão artística das (ironicamente chamadas no meio técnico da engenharia viária) obras de arte da cidade. A ligação Botafogo-Copacabana e o aterro poderiam ser incluídos nesta segunda fase. Não o foram porque seus projetos, ao buscarem resolver problemas viários, não descuidaram da dimensão artística das paisagens em que se situam, o que leva a que sejam enquadrados na primeira fase.

O **Dec. nº 3.800**, que neste trabalho marca o início da segunda fase da história urbana da orla sul da baía, criou um novo tipo arquitetônico baseado em embasamento e torre ou lâmina, inteiramente diverso do que era estabelecido pelo Código de Obras anterior, de 1937. Se, antes, havia uma clara intenção de modelar a cidade artisticamente, com deliberada intenção plástica e consciência estética, a partir de 1970, os valores artísticos dos espaços públicos foram inteiramente desconsiderados em benefício de outras prioridades. Em resumo, visava-se dar maior eficiência a cada edificação individualmente. Na busca deste fim, convinha dotar cada uma das edificações, isoladamente, de elementos programáticos funcionais que lhes conferissem conforto e autonomia, de modo que a vida cotidiana, especialmente quando se tratassem de edificações multifamiliares, pudesse se desenrolar eficientemente em seu próprio território. A necessidade de dotar cada edificação de vagas de estacionamento para todos os automóveis dos moradores de cada prédio foi resolvida pelo embasamento. Sobre ele, haveria espaço suficiente para recreação infantil, em local amplo e ensolarado, sem contar outras instalações hoje amplamente alardeadas na propaganda, como *spa's*, *fitness rooms*, cozinhas *gourmet*, *lounges* etc.. No entanto – e esta é uma questão da maior relevância – por sua grande altura, os embasamentos afastaram os apartamentos da rua, dissolvendo a sinergia que pudesse

haver entre os moradores e os pedestres. Sem dúvida, os novos critérios do **Dec. nº 3.800**, ratificados pelo **Dec. nº 322**, para o dimensionamento do volume superior, destinado às atividades fim, propiciaram melhores condições de ventilação e iluminação das unidades residenciais e comerciais e melhores partes comuns. As varandas, estimuladas pela legislação, foram apenas mais um item que contribuiu para isto. Por outro lado, do ponto de vista da cidade, o novo tipo arquitetônico gerou ou agravou alguns problemas. Ao prover cada edificação de todas as facilidades de uso cotidiano, afastou os moradores da rua, que perderam seu significado como local de trocas sociais. As regras de dimensionamento das edificações favoreceram o remembramento de lotes, o que permitia que a área total da edificação fosse maior do que se cada lote fosse considerado separadamente. Assim, surgiram enormes condomínios residenciais, verdadeiros guetos, inteiramente desconectados dos bairros em que se situavam, reforçando a desimportância das ruas. Com relação ao espaço da rua, no conjunto urbano constituído pelas edificações lado a lado, passou a haver uma grande diversidade formal, dada diferença dos portes de cada uma delas. Com isto, perdeu-se a unidade formal dos conjuntos edificadas perseguida pela urbanística que vigia anteriormente. Assim como se perdeu a dimensão artística no trato das vias públicas, o mesmo ocorreu no trato com a paisagem formada pela massa edificada nos lotes. Cada uma sendo autônoma e independente das demais, disto resultou a dissolução da ideia de conjunto regular e coeso.

Cabe examinar em detalhes cada uma das fases e subfases para se compreender como isto tudo ocorreu.

CAPÍTULO 2: Fase 1 (1903 – 1970)

Prevalência dos valores artísticos

Contextualização

Nos treze primeiros anos da República, de 1889 a 1902, a cidade teve dezenove diferentes prefeitos. A atribuição política do período e a curta permanência no governo de cada um destes administradores dificultou a implementação de ações de longo prazo e de grande envergadura (Reis, 1977 pp. 7-11) (Fausto, 1995 pp. 252-274). Pereira Passos foi o primeiro prefeito do período republicano que cumpriu integralmente o mandato, de 1902 a 1906. Desde modo e, intimamente articulado com o governo federal, teve condições de levar a cabo um ambicioso projeto de modernização da cidade. Pela relevância que este prefeito teve na conformação da cidade e pela verdadeira revolução que promoveu nas máquinas política e administrativa municipais, seu governo merece uma atenção especial no presente trabalho. Depois dele, merece atenção a gestão de Henrique Dodsworth (1937-1945). Foi este prefeito quem estabeleceu as condições para que se consolidasse uma poderosa cultura urbanística oficial, que se manteve depois de encerrado seu governo, até o final da década de 1960. Estes dois prefeitos do Rio de Janeiro – Pereira Passos e Henrique Dodsworth – foram os que mais influíram, por suas políticas, suas iniciativas e seus legados, na conformação da cidade nos primeiros 70 anos do século XX, período no qual a orla sul da baía passou por um intenso processo de densificação e

verticalização e adquiriu as características que fazem dela a referência para a imagem icônica da cidade.

Entre estes dois, Carlos Sampaio (1920-1922), mesmo cumprindo um curto período de apenas dois anos na prefeitura e, não tendo influído significativamente na totalidade do município, também teve importância neste contexto, já que concentrou suas ações exatamente na orla da cidade junto ao Centro e na parte sul da baía, pois, foi nesta região que se instalaram os pavilhões e os hotéis destinados aos visitantes da Exposição Internacional Comemorativa do 1º Centenário da Independência do Brasil, realizada de 1922 a 1923. No governo de Alaor Prata (1922-1926), sucessor de Carlos Sampaio, foi publicada uma legislação edilícia – o **Dec. nº 2.087** – que influenciou significativamente na configuração da paisagem do Centro e dos bairros imediatamente periféricos. Por isto, também sua contribuição merece destaque.

Entre o início do século e o final da década de 1960 predominou no urbanismo da prefeitura do Rio de Janeiro uma corrente de pensamento que tinha como base a antiga tradição urbanística, mas que foi renovada ao incorporar novas técnicas construtivas das edificações e novos valores culturais, hábitos e costumes de seus habitantes. Ao longo destes 70 anos, a linguagem arquitetônica eclética que dominava a cena no início do século deu lugar à sobriedade geométrica moderna. Da mesma forma, o paisagismo das áreas públicas, a princípio fortemente referido à estética afrancesada, adotou grande liberdade formal.

No âmbito do urbanismo, ao longo deste período que vai do início do governo de Pereira Passos, em 1902, até o final do de Negrão de Lima, em 1970, o trato com o sítio, a princípio de neutralização dos condicionantes fisiográficos, gradualmente passou a incorporá-los ao próprio sistema de pensamento urbanístico – reflexo da grande mudança cultural de alcance mundial em todos os setores da vida cotidiana ocorrida no século XX, influenciando hábitos e costumes.

O urbanismo oficial desta primeira fase, sendo resultado da tradição urbanística atualizada e, reflexo do novo contexto social, levou a uma conformação da cidade, pelo menos na área de expansão no rumo sul, em que cidade e natureza se imbricam

para formar uma única ambiência, o que passou a ser sua própria marca característica. Neste contexto, o desenho dos logradouros, quadras e lotes, a legislação edilícia e as obras de urbanização, articuladas entre si, foram os instrumentos eficazes para a construção da ambiência e da paisagem da cidade em geral, e da orla sul da baía em particular, segundo clara concepção artística, deliberada intenção plástica e consciência estética.

Neste período, toda a orla marítima ao sul do Centro, que até o final do século XIX era pouco densa e pouco significativa no conjunto da cidade, se consolidou e se incorporou organicamente a ela. A expansão da cidade no vetor sul não representou apenas o alargamento da mancha urbana. Os registros da Secretaria Municipal de Urbanismo - SMU mostram que, antes mesmo do final da década de 1920, já tinham sido desenhados e aprovados os alinhamentos e os parcelamentos em lotes da quase totalidade dos bairros da Zona Sul, o que dava a toda esta região o *status* de cidade. Nos anos da década de 1930, iniciou-se um processo de intenso adensamento do Centro e dos bairros das Zonas Sul e Norte, através da verticalização, processo que até hoje não se interrompeu (Vaz, 2002). Na Zona Sul, este processo foi catalisado pela proximidade do mar, sendo esta condição considerada desde então como importante vantagem locacional. A região adjacente à orla oceânica, que, no começo do século, não passava de um areal deserto, tornou-se, em poucos anos, a mais densa e a mais valorizada comercialmente na cidade.

O aterro ao longo da orla sul da baía começou a ser expandido rumo ao morro da Viúva e Botafogo, com material retirado do desmonte do morro de Santo Antônio, no Centro. Devido às obras, a praia do Flamengo, até então a mais frequentada pelos banhistas, ficou inviabilizada. Com o acesso melhorado através do túnel Novo, a partir de 1946, ficou mais fácil chegar à orla oceânica. As praias de mar aberto de Copacabana e Ipanema, certamente eram muito melhores do que aquelas confinadas na baía. A cultura praieira carioca se transferiu e se sedimentou diante do oceano. Copacabana e Ipanema passaram a ser os bairros que personificavam a maneira de ser carioca, sua informalidade, seu modo *blasé* diante da vida e de suas vicissitudes. Curiosamente e surpreendentemente, por mais que os bairros da orla oceânica fossem

a referência para o modo de ser idealizado do carioca, não eram estes os bairros que serviram de referência para a construção da imagem icônica da cidade.

Por mais potente que fosse a imagem do mar sem limites diante das praias oceânicas, da massa edificada adjacente a elas e dos maciços rochosos em suas extremidades, estas ambiências, um tanto monótonas do ponto de vista visual, não eram suficientemente fotogênicas para ilustrar o que a cidade formalmente tinha de mais característico. A orla sul da baía resolvia este problema. Não há o que se questionar quanto à sua fotogenia. No nível do pedestre, é fácil compor no mesmo enquadramento o Pão de Açúcar, o mar, a praia de Botafogo e as edificações da orla, tendo ao fundo as massas dos morros mais a oeste – o Dona Marta e do Corcovado, com a expressiva estátua do Cristo sobre ele. Os mirantes nos cumes do Pão de Açúcar, do Dona Marta e do Corcovado permitem ao comum dos mortais apreciar esta paisagem do alto, abarcando, em uma só vista, todo o complexo do litoral recortado, com a cidade se espalhando pelas várzeas, até onde a vista alcança. Esta vista, onde a cidade e a natureza se imbricam, sintetiza o próprio Rio de Janeiro, ou, pelo menos, sua imagem idealizada. O observador prescinde de uma interpretação artística para construir a imagem icônica da cidade. Ela está, concretamente, aos seus olhos.

Ao final do período aqui identificado como Fase 1, a paisagem e a ambiência de toda a Zona Sul do Rio de Janeiro já tinham se consolidado indelevelmente.

Fase 1, subfase 1 (1903 – 1937)

Preparo do terreno

No período enquadrado nesta primeira subfase, iniciada no governo de Pereira Passos, em 1903, e que vai até 1937, o urbanismo praticado pela prefeitura teve como objetivo o controle da forma urbana, visando a construção de uma paisagem e de uma ambiência altamente ordenadas. As referências vinham da antiga tradição urbanística europeia, explicitada pelos tratadistas renascentistas e aplicada largamente tanto no

velho continente como em inúmeras cidades do novo mundo, tradições estas renovadas e adaptadas às circunstâncias pelas grandes reformas empreendidas em algumas cidades do velho mundo, como Paris e Viena. Buscava-se reproduzir aqui não apenas os aspectos formais destas recentes reformas, como também os aspectos simbólicos, tanto quanto as estratégias políticas utilizadas nas cidades tomadas como modelo. Para cumprir o objetivo de controle da forma urbana, era imprescindível investir em mecanismos eficazes que viabilizassem a construção de uma cidade artisticamente concebida, segundo intenções plásticas perfeitamente claras.

Inaugurado por Pereira Passos, este processo teve continuidade através das gestões de seus sucessores na prefeitura, até 1937 – ano aqui identificado como o início da subfase 2 –, quando novos valores socioculturais se afirmavam, novas tecnologias construtivas se disseminavam e a cidade adquiria nova uma dinâmica de crescimento, tudo isto a requerer uma revisão nas estratégias e nos instrumentos eficazes para o controle da forma urbana.

Pereira Passos

Francisco Pereira Passos: Filho do Barão de Mangaratiba, nascido no Estado do Rio de Janeiro em 1836. Após concluir os estudos parte para a Europa, onde é contratado para realizar obras na estrada de Ferro Paris - Lion - Mediteranée e no porto de Marselha. Retornando ao Brasil em 1860, é nomeado diretor de Obras Públicas do Rio de Janeiro. Em 1870 assume a função de consultor técnico do Ministério da Agricultura e Obras Públicas, por nomeação de João Alfredo Correa de Oliveira. Na Europa, conhece o Barão de Mauá que lhe propõe dirigir o estaleiro Ponta da Areia, em Niterói, assumindo o cargo em 1873. Em 1874, como engenheiro do Ministério do Império, opina sobre todas as obras realizadas no país, sendo indicado para estudar as reformas da capital, incluindo o arrasamento dos morros. Em seguida assume a chefia da Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro. Entre os vários cargos que exerce, destaca-se sua passagem na direção da Estrada de Ferro Central do Brasil. No governo do Presidente Rodrigues Alves, aos 66 anos, é convidado para conduzir a prefeitura da capital, aceitando sob a condição de obter amplos poderes. Morre em 1913. (Rahba, et al., 2008 p. 34)

As famosas reformas que Pereira Passos empreendeu na cidade, com o apoio e a parceria do governo federal, sob a presidência de Rodrigues Alves, não podem ser entendidas apenas como questões de forma e arranjo espacial, ainda que estes aspectos sejam absolutamente relevantes e fundamentais.

Na gestão de Pereira Passos, tão importante ou mais do que as questões formais da cidade, foi feita uma ampla reestruturação dos serviços da prefeitura, inclusive os das repartições responsáveis pelas questões urbanas. Pode-se mesmo dizer que foi a partir de então que a máquina administrativa municipal adquiriu uma estrutura técnica e administrativa nos moldes republicanos, deixando para trás as velhas estruturas dos tempos do império e da colônia que até então ainda vigiam. Cabe notar, neste particular, que a primeira constituição da república, de 1891, era omissa em relação às atribuições de cada um dos poderes na esfera municipal. No Título III – Do Município, o único parágrafo existente que se refere à organização municipal determinava:

TÍTULO III
Do Município

Art. 68 - Os Estados organizar-se-ão de forma que fique assegurada a autonomia dos Municípios em tudo quanto respeite ao seu peculiar interesse.
(Brasil, [1891])

Até então, as câmaras municipais eram extremamente poderosas e concentravam grande parte das atribuições de governo. Boris Fausto (1995), ao descrever as instituições da administração pública antes da república, assim se refere a elas:

Devemos por último fazer referência especial a um órgão de poder constituído de membros da sociedade: as Câmaras Municipais, com sede nas vilas e nas cidades. Elas eram compostas de membros natos, ou seja, não eleitos, e de representantes eleitos. Votavam nas eleições, que eram geralmente indiretas, os “homens bons”, ou seja, proprietários residentes na cidade, excluídos os artesãos e os considerados impuros pela cor e pela religião, isto é, negros, mulatos e cristãos-novos. O campo de atividade das Câmaras Municipais variou muito. Nos primeiros tempos da colônia, Câmaras como as de São Luis, Rio de Janeiro e São Paulo tornaram-se de fato a principal autoridade das respectivas capitânias, sobrepondo-se aos governadores e chegando mesmo, em certos casos, a destituí-los. Posteriormente, seu poder diminuiu, refletindo a concentração da autoridade nas mãos dos representantes da Coroa.

As Câmaras possuíam finanças e patrimônio próprios. Arrecadavam tributos, nomeavam juízes, decidiam certas questões, julgavam crimes como pequenos furtos e injúrias verbais, cuidavam das vias públicas, das fontes e chafarizes incluídos em seu patrimônio. Elas foram controladas, sobretudo até meados do século XVII, pela classe dominante dos proprietários rurais e expressavam seus interesses. As Câmaras de Belém e São Paulo, por exemplo, procuravam garantir o direito de organizar expedições para escravizar os índios e, as do Rio de Janeiro e Bahia muitas vezes estabeleceram moratória para as dívidas dos senhores de engenho e combateram os monopólios comerciais. Graças a seu enraizamento na sociedade, **as Câmaras Municipais foram o único órgão que sobreviveu por inteiro e, até se reforçou, após a independência.** (Fausto,

1995 pp. 64-65) (g.a.)

As ações reformadoras de Pereira Passos / Rodrigues Alves abrangeram praticamente a totalidade da cidade e não se resumiram exclusivamente ao urbanismo, mas a "*tudo quanto respeite o peculiar interesse municipal*", conforme definido no art. 64 da Constituição Federal de 1891.

Passos redistribuiu as atribuições dos poderes legislativo e executivo municipais, ciente de que seu plano de ação sobre a cidade carecia, para sua implementação, de um arcabouço político-administrativo que a antiga estrutura não daria conta. Neste gesto, diminuiu significativamente os poderes da Câmara. De forma análoga à distribuição dos poderes a nível federal, minuciosamente descrita na constituição de 1891, estabeleceu uma divisão clara entre os poderes legislativo e executivo¹⁶.

Visando, de certa forma, a superar o modelo colonial escravista, que determina as bases da cidade e, atuando em complementaridade às iniciativas federais, o Prefeito Pereira Passos estabelece uma gestão de governo que tem como objetivo tanto a execução de novas obras, como a descentralização administrativa e a edição de posturas municipais, fixando critério de uso do espaço urbano – público e privado. A ampliação dos serviços públicos e o controle das realizações sublinham a busca por uma eficácia governamental local, por meio da valorização do funcionalismo público e de reorganização de setores da prefeitura.

Com uma intervenção direta sobre a cidade, o prefeito inicia a transformação da capital adequando-a ao modo de produção capitalista, cujas contradições marcam profundamente a sua evolução ao longo do século XX. (Rahba, et al., 2008 p. 103)

A estrutura então criada e as atribuições dos poderes municipais permanecem em linhas gerais ainda hoje, apesar das inúmeras modificações introduzidas no aparato político e administrativo tanto do executivo como do legislativo, face à crescente complexidade dos temas e problemas que a cidade veio a apresentar. Neste movimento reformador, porém, o prefeito cuidou para que os temas referentes à forma urbana ficassem inteiramente na esfera do executivo, na alçada, portanto, de seu poder e de sua influência pessoal.

¹⁶ Não cabia a criação de instituições judiciárias, já estas eram exclusividade das esferas federal e estaduais.

Conforme a legislação federal permitia, e já era praticada, Passos manteve e reforçou a faculdade do titular do executivo municipal de legislar, sob a forma de decretos, sobre todas as questões urbanísticas, isto é, sobre o arruamento, sobre os critérios de uso e de parcelamento do solo e sobre as condições das edificações nos lotes¹⁷. Caberia exclusivamente ao prefeito aprovar por decreto a regulamentação sobre tudo que se relacionasse à forma urbana e ao uso do solo urbano.

Pereira Passos empreendeu obras que alteraram significativamente a planta da cidade, ou seja, sua presença bidimensional no sítio. A terceira dimensão – a vertical – não foi menos importante, nem foi entendida como uma dimensão à parte, a ser abordada autonomamente e desvinculada da projeção horizontal. A ambiência urbana a ser criada exigia que a cidade fosse pensada formalmente (tridimensionalmente), conforme as funções e os significados de dada uma de suas partes.

A primeira importante iniciativa de Passos visando o controle da forma urbana, menos de um mês e meio depois de tomar posse, foi a publicação do **Dec. nº 391**, em 10 de fevereiro de 1903, que "*Regula a construção, reconstrução, accrescimos e concertos de prédios*". O decreto, por sua forma e por seu conteúdo, já sinalizava para o estilo que imprimiria a sua gestão. A organização dos temas e a forma literária eram muito mais lógicas e precisas do que nas antigas posturas do período imperial. Os parâmetros urbanísticos que estabelecia e os mecanismos de controle da forma urbana eram mais rigorosos. Estabeleciam-se instrumentos técnicos e administrativos mais confiáveis para a ação dos empreendedores imobiliários e da própria prefeitura. Por fim, transparece no conjunto do decreto a vontade de modelar a forma urbana segundo claras intenções compositivas. Entre os instrumentos técnicos e administrativos, dois itens chamam atenção, ambos no art. 48, § 2: 1. a referência aos projetos de alinhamentos que posteriormente viriam a ser instituídos e, 2. a Planta Cadastral da cidade, assumida como verdadeira representação cartográfica da cidade. Do ponto de vista da modelagem da forma urbana, é importante destacar, nos §§ 17 a 23 do

¹⁷ Cabe notar que estas nomenclaturas ("condições das edificações" e "uso do solo") são nossas contemporâneas e não eram usadas na época.

mesmo artigo, o caráter compulsório da definição dos volumes a serem edificados em determinados trechos da cidade.

A estratégia de Pereira Passos para o controle da forma urbana foi muito além da edição de novas regras edilícias. Baseou-se na perfeita articulação entre os dispositivos legais aplicáveis às edificações nos lotes, ao desenho dos logradouros e, por fim, às obras de urbanização. Uma vez “resolvida” a questão da legislação edilícia, através do **Dec. nº 391**, o prefeito cuidou de dotar a prefeitura dos recursos técnico-administrativos para levar adiante seu projeto de renovação da cidade. Para isto, aproveitou-se da estrutura da então existente Comissão da Carta Cadastral – órgão criado ainda no período imperial, vinculado ao Ministério da Agricultura, do Comércio e das Obras Públicas - MACOP, com a atribuição de elaborar os mapas do país e do Município da Corte, como era designado constitucionalmente o Rio de Janeiro (Vergara, et al., 2011). Restrita geograficamente, a partir de então, apenas ao Distrito Federal, a Comissão passou a ser vinculada à Diretoria de Viações e Obras Públicas - DVOP, cujo diretor se reportava diretamente ao prefeito. Suas atribuições eram a definição dos desenhos dos logradouros e, conseqüentemente, das quadras da cidade, bem como a elaboração e a execução dos projetos e obras de urbanização da cidade. O comando da Comissão foi entregue ao engenheiro Américo Rangel, a quem se deve creditar grande parcela de responsabilidade pelo enorme volume de realizações na gestão de Passos.

No mesmo movimento em que reestruturou a Comissão, foram instituídos os instrumentos eficientes – os Projetos Aprovados de Alinhamento - PAA's e seus congêneres – os Projetos Aprovados de Loteamento - PAL's que, para terem efeito, deveriam ser submetidos à autoridade do prefeito (Rahba, et al., 2008) (Reis, 1977):

As ações do governo municipal buscam claramente o ordenamento urbano, interferindo maciçamente nas áreas públicas. ...

Para empreender seu programa de reformas, Pereira Passos fortalece o serviço público e uma de suas principais iniciativas é a reorganização da antiga Comissão da Carta Cadastral, para o apoio logístico às obras que pretende realizar. Este serviço tem uma atuação concreta na instituição do recuo progressivo dos edifícios e na uniformização dos projetos de alinhamento (PAA's) das ruas da cidade, que regulamentam obras públicas, como alargamento e abertura de vias, melhorias no sistema viário, urbanização de

no entanto, há outras definições de caráter compulsório, tanto para a parte pública como para a privada. Entre outros elementos determinados em um PAA podem constar, para a parte do logradouro, a posição dos meios-fios, das linhas de bonde, dos elementos vegetais da paisagem, entre outros e, mais recentemente, de viadutos, pontes e metrô; para a parte dos lotes, as alturas e os afastamentos das edificações e até mesmo as suas projeções horizontais e sua volumetria completa. Alguns destes projetos são ao mesmo tempo PAA e PAL, já que é comum o parcelamento de glebas ou terrenos nos quais o desmembramento para a criação de lotes é feito junto com a abertura de novos logradouros, como é o caso em geral dos novos loteamentos. PAA's e PAL's foram usados também para definir as linhas gerais e, em certos casos, detalhes das chamadas obras de arte: galerias subterrâneas de águas pluviais e de esgoto, canalizações de rios, amuradas, escadarias, entre outros. Tratam-se, por conseguinte, de poderosos instrumentos de controle da forma urbana. Desde 1903 até hoje, foram aprovados quase 14.000 PAA's e 50.000 PAL's¹⁸.

Estas alterações na gestão urbana foram feitas a partir da 1ª MPCM, de setembro de 1903, nove meses após o início do governo (Rahba, et al., 2008 pp. 103-104). De posse dos poderes quase despóticos que as condições legais assim estabelecidas lhe facultavam, Passos modelou a cidade conforme suas preferências e, por que não dizer, seus caprichos aristocráticos. Não foi somente ele que agiu desta maneira despótica, mas todos os que lhe sucederam na administração da cidade, por muitas décadas, tanto os eleitos como os interventores indicados pelo Presidente da República. Somente a constituição de 1988 veio a alterar estas condições, restituindo às câmaras municipais, pelo menos parcialmente, alguns poderes para influir nos temas urbanísticos¹⁹.

¹⁸ No mandato do prefeito Luiz Paulo Conde (1997-2001), sendo Secretária Municipal de Urbanismo a arquiteta Helia Nacif Xavier, a prefeitura deu início ao processo de digitalização das imagens de todos os PAA's e PAL's existentes. Este grande acervo (com exceção dos desenhos em grandes formatos) foi disponibilizado na internet a partir de 2008. (<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens>).

¹⁹ A exigência de um plano diretor municipal, como consta da constituição em vigor atualmente (1988), visa coibir, minimamente que seja, tal concentração de poder no executivo municipal.

As reformas urbanísticas tiveram maior visibilidade na radical transformação do Centro e da zona portuária. Mas, não se pode ignorar toda a magnitude das transformações físicas efetuadas por Passos se nos restringirmos apenas a estas duas principais intervenções, subestimando a relevância das obras em toda a periferia imediata ao Centro, onde se inclui a orla sul da baía. De fato, o conjunto constituído pela área portuária, o Centro e a orla sul da baía foi o cerne das ações transformadoras de Passos. Cada um destes três elementos do conjunto não pode ser observado separadamente dos demais, como se não estivessem intimamente articulados. A “Planta de Cidade do Rio de Janeiro indicando os melhoramentos em execução” (Figura 15), evidentemente, uma peça publicitária, não deixa margem para dúvidas.

O grande arco, constituído pela sequência do “Novo caes comercial”, a “Avenida Central” e a avenida Beiramar, destacados em “aquarella” de tonalidade ocre, em sua totalidade e, por sua continuidade, constitui uma unidade, mas, para cada um dos segmentos de que é constituído foi adotado um urbanismo específico. Cada um dos três segmentos mostra uma resposta diferente e específica para cada situação.

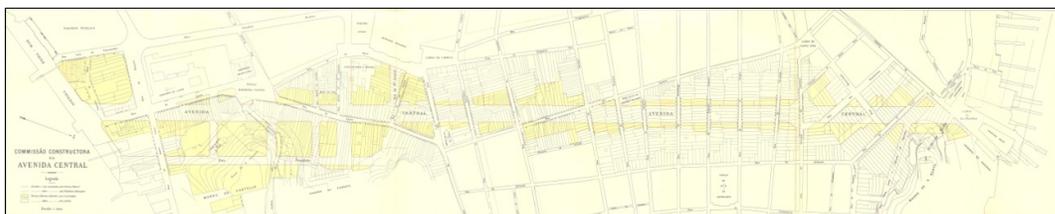


Figura 17: Projeto da Avenida Central
(Comissão Constructora da Avenida Central, 1903, ap. (Ferrez, [1906] 1982))

Na avenida Central, a estratégia foi de “terra arrasada”, no intuito de eliminar todos os vestígios do passado colonial e imperial e, reconstruir a ambiência da área central, dando a ela feições à moda das grandes capitais europeias, então recentemente reformadas, como Paris e Viena (Figura 17). A sequência de prédios em estilo eclético, perfilados ao longo da nova avenida retilínea, representaram um novo estilo de vida,

Lamentavelmente, são poucos os nossos vereadores atentos às questões da forma urbana, não se dando conta de que sua omissão em relação a esta matéria leva a uma paisagem de baixíssima qualidade ambiental.

novos padrões estéticos e uma nova centralidade, desprezando-se o velho centro histórico, com toda sua carga simbólica associada aos tempos da colônia e do império. Pela sua ambiência, a nova avenida era o lugar adequado para a instalação dos mais importantes estabelecimentos comerciais e culturais e o local preferencial para os encontros sociais.

Na orla norte, foi construído um novo e moderno porto com uma gigantesca retroárea. Ali, prevaleceram critérios funcionais. O traçado reticulado, com amplas ruas e quadras regulares preenchidas por galpões de armazenagem, favorecia o movimento de mercadorias e passageiros. De certo modo, há semelhanças entre as estratégias projetuais adotadas na avenida Central e no porto. Se, na avenida Central, a atitude foi de “terra arrasada”, no porto esta expressão não é cabível, já que não havia ali terra a ser arrasada. No entanto, a ideia de “recriação artificial” do ambiente urbano é a mesma nos dois casos. A orla existente, formada por uma sucessão de pontas e pequenas enseadas, foi ignorada. Um grande aterro foi feito, engolindo pequenos cais de atracação, trapiches e armazéns, transformando os fragmentos de tecido urbano existentes nas pequenas várzeas, antes fortemente vinculados formal e funcionalmente à orla que tinham diante de si, em pequenos bairros internos, totalmente desvinculados do mar. Criou-se uma nova linha de litoral, composta por longos segmentos retos cuja concordância se dava por grandes e suaves arcos. Por deferentes que tenham sido as respostas urbanísticas para o Centro e a Zona Portuária, ambas são impregnadas de artificialismo.

A postura que norteou o desenho da orla sul da baía, se contrapunha àquela adotada nos outros dois segmentos do arco viário mostrado na Planta. O uso predominantemente residencial talvez tenha influenciado o traço do urbanista, fazendo-o mais sutil. O que se vê neste trecho é uma espécie de acomodação do desenho às contingências do sítio. É uma postura muito mais delicada e menos agressiva de se estabelecer a cidade sobre o solo. Talvez se possa dizer poeticamente que, na orla sul, tenha sido uma postura mais feminina, por ter sido mais delicada e conciliadora, enquanto no Centro e no porto tenha sido mais masculina, por ter sido mais agressiva e impositiva. As avenidas posicionadas ao longo das duas praias da orla

sul inauguraram na cidade uma nova maneira da cidade se relacionar com o mar. A frente marítima adquiria um valor até então inexistente. Ao contrário do que acontecia antes, quando a cidade dava as costas para o mar, a partir de então, esta posição se inverteu radicalmente e a cidade passou a se abrir para o mar, estabelecendo-se uma relação quase simbiótica entre uma e o outro. Cidade e mar passaram a formar um conjunto coeso e articulado. Formou-se, assim, uma ambiência urbana até então inédita e que viria a ser a marca registrada da cidade. A intensificação da ocupação dos bairros da orla, que viria a se dar nas décadas seguintes, consolidou esta característica tipicamente carioca, ratificada pela mão dos urbanistas que a exploraram e a potencializaram, ao enfrentar o problema da relação da cidade com seu sítio de maneira altamente sensível, sem, contudo, abrir mão das tradições urbanísticas.

Nas primeiras décadas do século XX, o crescimento do núcleo da cidade no vetor sul se deu predominantemente e, salvo exceções, segundo o processo de incorporação sucessiva de áreas adjacentes às anteriormente ocupadas²⁰. Assim, a definição dos alinhamentos e as obras de urbanização progrediram segundo este mesmo movimento.

Os primeiros projetos de alinhamento foram aprovados pelo prefeito em 19 de dezembro de 1903, pelo **Dec. nº 459**. Foram 26 projetos, todos referentes à área central da cidade e à sua periferia imediata. Os de número **1 a 8** previam a abertura de diversos novos logradouros, entre os quais a avenida Salvador de Sá e a rua Frei Caneca, na área plana resultante do arrasamento do morro do Senado. Os de número **9 a 16** previam o alargamento e a retificação de diversos logradouros no centro da cidade – ruas da Carioca e Camerino, avenidas Marechal Floriano, Visconde de Inhaúma e outras. Os de número **17 a 25** definiam o desenho da orla da baía desde o Passeio Público até o final da praia do Flamengo, incluindo uma avenida pela parte

²⁰ Ver: (Abreu, [1987] 2010)

interna do morro da Viúva, até o início da praia de Botafogo²¹.

Este primeiro conjunto de projetos mostra claramente que o foco das preocupações da prefeitura estava no Centro da cidade e em suas conexões com os bairros de sua periferia imediata. Curiosamente, não consta deste primeiro conjunto o desenho da avenida Central e da zona portuária, carros-chefes das reformas que caracterizaram a gestão de Passos. No entanto, àquela altura, já estavam definidos os alinhamentos de todos os logradouros envolvidos nestes projetos. Isto é evidente, pois, nos alinhamentos das ruas que a cruzavam a avenida Central – Assembleia (**PAA 11**) e Visconde de Inhaúma (**PAA 15**) – já eram mostrados pequenos trechos da mesma em seus cruzamentos, com a largura de 33,0m que veio a ser efetivamente adotada. Tampouco constava o alinhamento da praia do Botafogo²², esta, integrante da avenida Beiramar que, partindo do Passeio Público, terminava no sopé do morro do Pasmado.

O traçado das ruas na área central que constavam destes primeiros PAA's mostrava nitidamente o início do processo de renovação de toda aquela região. As larguras projetadas para as ruas e avenidas eram muito maiores do que as existentes e seus respectivos desenhos, por sua linearidade e regularidade, acabavam com as tortuosidades que as caracterizavam. Não raro, a totalidade dos lotes – a maior parte já edificada – era afetada, o que levaria, a seguir, à substituição do antigo casario por um conjunto edificado de uma nova geração. A política adotada por Passos de aquisição destes imóveis e sua imediata demolição para posterior revenda dos lotes vazios por maiores valores forneceu os recursos necessários para a realização das obras públicas e induziu à construção de novas edificações (Benchimol, 1990) (Rahba,

²¹ De início, cada prancha recebeu um número de PAA, mesmo que o projeto tivesse diversas pranchas – é o caso dos PAA's 1 a 8 e 17 a 25, citados. A partir de outubro de 1906, cada projeto passou a ter um número apenas, mesmo que representado em mais de uma prancha, recebendo um segundo nível de numeração: Folha 1, 2 etc..

²² Em pesquisas feitas nos arquivos da prefeitura, tanto físicos (SMU) como digitais (<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens>), assim como na lista de PAA's elaborada por Oliveira Reis (1977) verifica-se que os registros dos projetos para a totalidade dos alinhamentos destes logradouros são muito posteriores às datas de sua efetivas implantações. Não significa, porém, que não tenham sido feitos projetos para os mesmos. O traçado adotado para a avenida Central e suas adjacências foi reproduzido em prancha que consta como anexo ao Álbum da Avenida Central (Ferrez, [1906] 1982).

et al., 2008).

Dec. n° 391, de 1903

O **Dec. n° 391**, de 10 de fevereiro de 1903, foi o primeiro importante gesto do prefeito Pereira Passos que interferia na forma urbana. Foi também o primeiro no Rio de Janeiro a tratar deste assunto no período republicano.

Convém antecipar que os prédios construídos na orla sul da baía na vigência do **Dec. n° 391** têm pouca expressão no conjunto hoje lá existente. A maior parte deles foi demolida e, em seu lugar, foram erguidos outros novos prédios. Estes, de uma nova geração, maiores e, atendendo a novos programas, ainda lá estão e são os que conferem o caráter atual àquele trecho da cidade.

A relevância deste decreto reside na importância que teve na fixação de determinadas técnicas e conceitos urbanísticos que se consolidaram nos anos e décadas seguintes. Tais técnicas e conceitos, sendo atualizados posteriormente conforme as circunstâncias, viriam a conformar a parte da cidade aqui enfocada. O **Dec. n° 391** tem, portanto, um caráter seminal quando se pretende compreender o processo pelo qual o trecho da cidade aqui enfocada adquiriu sua forma atual. Por isto, ao analisá-lo, convém situá-lo relativamente a seus similares antecessores.

Do ponto de vista da técnica legislativa, o **Dec. n° 391** representou um avanço considerável face às práticas anteriores. Até então, todas as mais diversas matérias passíveis de regulamentação pela prefeitura eram objeto de posturas específicas, raramente consolidadas em documento único. Superposições e contradições eram mais do que previsíveis e o próprio prefeito estava ciente disto e das funestas consequências decorrentes desta condição. Isto, porém, não era novidade. Ainda no império, em 1854, a “*Illustrissima Camara Municipal*” reunira em um só volume todas as posturas até então editadas, entre as quais, aquelas relativas aos alinhamentos e às edificações, entre tantas outras. A edição só foi concluída três anos depois (Rio de Janeiro - Câmara Municipal, 1857). Apesar de ter representado um esforço para unificar a legislação municipal, o volume já continha, como anexos, diversas outras

posturas que alteravam o próprio texto principal, feitas, portanto, após a compilação que o gerou. Certamente, de 1857, quando foi publicado o Código de Posturas, a 1902, quando Pereira Passos tomou posse, inúmeras novas posturas foram impostas, tratando dos mais diversos temas. Como já mencionado anteriormente, em sua mensagem nº 3 ao Conselho Municipal, em setembro de 1903, Passos denunciaria a situação e cobraria da Câmara uma solução para o problema.

Coerentemente, o **Dec. nº 391**, com apenas 54 artigos e, preenchendo meras 15 páginas do Boletim da Intendência Municipal (edição janeiro a março de 1903), reunia em um só diploma legal tudo que dizia respeito aos prédios da cidade. Há três aspectos gerais no decreto que merecem destaque: 1. O tema – os prédios da cidade – estava perfeitamente circunscrito e inteiramente coberto por um único conjunto de regras. Não tinha, portanto, a ambição de constituir um código municipal onde constassem outras matérias de competência municipal. 2. Sob o ponto de vista da técnica legislativa, o decreto mostrava-se muito bem estruturado, dado à organização dos temas e, ao que é aparentemente insignificante, a estrutura gramatical das sentenças, pela qual, cada artigo ou parágrafo se iniciava pela especificação da aplicabilidade da condição que estabelecia, seguido pela condição em si, desta maneira: “art. NN: Na situação tal, aplica-se a regra tal”. Anteriormente, esta estrutura não era rigorosamente seguida, o que, hoje, é corriqueiro. Para o cidadão a quem cabe cumprir as regras e, para a própria autoridade a quem compete fazer cumpri-las, isto significa uma importante vantagem operacional. 3. Instituíam-se novas técnicas urbanísticas: os projetos de alinhamento a serem elaborados pela prefeitura (mesmo que ainda não oficialmente criados) e, uma base cartográfica tecnicamente confiável, qual seja a Planta Cadastral, já então disponível. Este terceiro aspecto é o que mais interessa aqui.

A distinção entre “cidade” e “não cidade” não é um tema novo (Argan, [1969] 1998 pp. 73-84). Tampouco a distinção entre diferentes partes internas da cidade e, na medida em que as cidades crescem e se tornam mais complexas, esta distinção intraurbana se torna mais evidente. Palavras como bairro, zona e zoneamento estão hoje naturalizadas entre profissionais envolvidos nos temas da cidade, tanto quanto entre

os cidadãos comuns. No meio do século XIX, o conceito do zoneamento interno das cidades apenas começava a se esboçar nos Códigos de Posturas (Rio de Janeiro - Câmara Municipal, 1857), mas, na cidade do Rio de Janeiro, que já se expandia para fora do seu núcleo original, era importante para os gestores urbanos distinguir o que valeria para as partes mais centrais e densas e para as demais.

O Código de Posturas de 1854 definia duas categorias para os bairros ou “freguesias” do município – as freguesias “da cidade” e as “de fora da cidade”. Não era propriamente um zoneamento *strictu sensu*, como hoje se entende e como seria adotado em 1925, pelo **Dec. nº 1.087**. Nos diversos artigos em que se estabeleciam condições para partes específicas da cidade, nem sempre estas partes eram as mesmas. Por vezes, abrangiam mais freguesias, em outras, menos. De qualquer forma, havia uma clara distinção entre as duas categorias de freguesias, ao se estabelecerem as condições a serem aplicadas a cada uma delas. Evidentemente, para a área “da cidade”, visava-se um maior controle dos usos e da forma urbana do que para a área “de fora da cidade”. Efetivamente, quase nenhuma das restrições e condições aplicáveis à “cidade” valeria para “fora da cidade”.

O **Dec. nº 391** foi mais específico na delimitação das áreas enquadradas nestas duas categorias e, logo no artigo 1º, § 17, definia-se a parte da cidade sobre a qual incidiriam as regras – as freguesias centrais e as demais por onde a cidade se expandia, a saber: “*Candelária, Santa Rita, Sacramento, São José, Santo Antônio, Espírito Santo, Sant’Anna, Glória, Lagoa, Gávea, São Christovão, Engenho Velho, Engenho Novo, Inhaúma e Irajá*”. Tal como do Código de Posturas de 1854, as regras e condições aplicavam-se somente a estas freguesias mais centrais e, nas demais, exigia-se apenas “*o preparo do solo pela drenagem e aterro e ... o afastamento de pelo menos nove metros do eixo das estradas*” (Art. 1º, Paragrapho Unico)

A leitura dos artigos 14 a 38 (Capítulos III a VII), em que se determinavam as condições das edificações, deixa claro que o decreto não contradizia, em essência, o que as posturas já tinham estabelecido cinquenta anos antes. Ao contrário, ratificavam-se todas as regras de 1854 e acrescentavam-se detalhes importantes visando maior controle do uso e da forma urbana.

Quanto aos usos, nas posturas de 1854, já eram estabelecidas restrições para o funcionamento ou, simplesmente, a proibição de diversas atividades na "*cidade em seus arrabaldes*". Especificamente, na Secção Primeira, eram relacionados cemitérios (Título Primeiro), currais e matadouros (Título Quarto) e hospitais (Título Quinto). No Título Sexto da mesma Secção Primeira, a lista se alongava, incluindo curtumes (§ 1), fábricas e manufaturas que utilizassem "*fornos de torrar tabaco, destilarias, as fabricas de destilar aguardentes, as de sabão, azeite, óleos; ou quaesquer outras em que se trabalhe com ingredientes que exhalam vapores, que corrompem, e tornam a athmosphera nociva*" (§ 2), "*fábricas de velas*" (§ 3) "*ferreiros, caldeireiros, tanoeiros e serralheiros, ... depósitos de porcos, ... fabrico de fogos artificiais e de pólvora*" (§ 4). . As atividades acima estavam proibidas, sendo obrigatória sua extinção na área central, mesmo os estabelecimentos existentes, salvo os hospitais existentes, que seriam tolerados enquanto em funcionamento, mas seria proibido construir novos. O **Dec. n° 391 / 1903**, não mencionando estas atividades – portanto, sem revogar as restrições impostas anteriormente –, incluiu no rol ainda os estábulos (Cap. X), as cocheiras (Cap. XI) e as habitações coletivas denominadas "*avenidas*" (art. 27).

Tanto o **Código de Posturas**, de 1854, como o **Dec. n° 391**, de 1903, davam grande atenção ao controle da forma urbana. A preocupação com a regularidade dos logradouros já estava presente em 1854. Porém, dado à pouca precisão da base cartográfica da cidade, mantinham-se os procedimentos tradicionais para o desenho dos logradouros. O mais recente mapa da cidade disponível era baseado em levantamento feito pelo Archivo Militar, em 1838, impresso somente em 1854 (Figura 18). Não era propriamente uma planta cadastral, visto que não mostrava os limites das propriedades, mas apenas distinguia a parte livre das edificadas, estas representadas por hachuras. Em uma única prancha, o desenho mostrava a área central da cidade e uma vasta região a seu redor (arrabaldes), incluindo São Cristóvão, a oeste, e a orla da baía, a sul. A escala (não informada), muito reduzida, não permitia que o desenho servisse de base para os projetos dos logradouros.



Figura 18: Planta da Cidade do Rio de Janeiro organizada no Archivo Militar
(J. de Araujo, 1838 – 1854, ap. (Rahba, et al., 2008 p. 28)

Mesmo sem dispor das condições técnicas ideais para fazer regulares os traçados das ruas, o Código de Posturas de 1854 perseguia este objetivo com os recursos possíveis:

SESSÃO SEGUNDA

POLICIA

TITULO PRIMEIRO

Sobre o alinhamento de ruas e edificações

§ 1°. A Câmara fará levantar planos, segundo os quaes serão formadas as ruas, praças, e edificios, na cidade e seu termo. Estes planos existirão patentes na casa da Câmara, e delles so darão copias exactas aos fiscaes ou arruadores dos districtos em que não se edifica sem licença, arruamento, e alinhamento. Esta disposição só terá lugar depois da publicação destes planos, fazendo-se por em quanto o arruamento e alinhamento como até o presente.

§ 2°. A Câmara nomeará um ou mais arruadores, conforme julgar preciso. Ao arruador compete alinhar e perfilar o edificio, e regular sua frente, conforme o plano adoptado pela Câmara. ...

§ 3°. Todas as ruas, estradas, ou travessas, que se abrirem na cidade e seu termo, terão, pelo menos, 60 palmos de largura, salvo, quando por algum obstáculo invencível não poderem ter aquella largura. Os rocios, praças, e largos, serão quadrados perfectos, sempre que o terreno o permittir. ...

§ 5°. Os edificios que tiverem sahido do alinhamento, recuarão, quando forem reedificados, assim como entrarão para a frente se estiverem recuados.

O **Dec. 391**, de 1903, era mais específico e afirmativo sobre a definição dos limites entre os domínios público e privado. Desaparecia a figura do arruador e entrava em cena um órgão da estrutura técnico-administrativa da prefeitura – a Directoria de

Obras Municipaes, com poderes para agir discricionariamente, desde que submetendo os projetos ao Prefeito e ao Conselho Municipal. A Planta Cadastral, cuja primeira e única versão era a de 1873, era assumida naturalmente como o verdadeiro registro cartográfico da cidade. Continha, pois, representados, os elementos essenciais para os interesses municipais e, a riqueza de informações, tanto quanto sua exatidão, não davam margem a contestações.

Capítulo XII

Alinhamento e lageamento das testadas e arborização:

Art. 48. Nas ruas já edificadas e de largura uniforme, seguir-se-ão os actuaes alinhamentos, salvo o disposto nos §§ seguintes:

§ 1°. Nas ruas edificadas em que hajam pequenas irregularidades de alinhamento, fará a Prefeitura recuar ou avançar a construcção, pagando a devida indemnização, avaliada por tres engenheiros da Directoria de Obras Municipaes, ou cobrando a respectiva investidura.

§ 2°. Nas ruas pouco alinhadas e pouco edificadas, a Directoria, sobre a Planta Cadastral, traçará o respectivo projecto de alinhamento, apresentando-o ao Prefeito, que o submeterá à approvação do Conselho, o qual, neste caso, votará logo os créditos necessários à realização do projecto.

§ 3°. Nas ruas que já tenham principio de alargamento, pelo recuo das construcções feitas, se prosseguirá nos alinhamentos traçados, para definitiva realização do melhoramento nas condições do 1° deste artigo.

Para compor a forma urbana era indispensável ir além da regularidade dos alinhamentos dos logradouros, chegando até a definição dos volumes a serem edificados nos lotes. Já em 1854, buscava-se construir uma paisagem urbana densa e ordenada, pelo menos na parte do núcleo histórico da cidade e em suas adjacências imediatas:

§ 8°. Todo o que fizer casas da valla²³ para a cidade, levantará um sobrado, ao menos na frente das casas, sendo térreas, se não poderão reedificar sem se levantar ao menos o dito-sobrado á frente.

Em 1903, a preocupação com a forma foi reafirmada e reforçada. Buscou-se um ainda maior adensamento do núcleo central, ao mesmo tempo em que se ampliou a área deste núcleo. As edificações denominadas “chalet” foram proibidas e, para alguns

²³ A “valla” localizava-se no eixo da atual rua Uruguaiana.

locais, foram determinados números mínimos e máximos de pavimentos e a altura máxima das edificações, em função da largura do logradouro. Outros parâmetros formais passaram também a ser exigidos:

Capítulo III

Condições a que devem satisfazer todos os prédios a construir ou a reconstruir

Art. 14. Todas as construções satisfarão as seguintes condições:

§ 16. É proibida a beirada de telhas em prédios nos alinhamentos das ruas.

§ 17. A forma de chalet e outra qualquer construção rural está banida da cidade na área compreendida pelas Ruas da Prainha, Camerino, Marechal Floriano, Praça da República, nas quatro faces, Inválidos, Riachuelo, Visconde de Maranguape, e Largo da Lapa até o mar, bem assim nas ruas da Lapa, Glória, Catette, Marquez de Abrantes e Senador Vergueiro e praias da Lapa, Russel, Flamengo e Botafogo. ...

§ 19. Serão de um sobrado, pelo menos, os prédios que se construírem nas zonas e ruas mencionadas no § 17.

§ 20. Nenhum prédio terá altura superior a vez e meia a largura da rua onde for edificado, excetuando-se no centro da cidade os das ruas estreitas, que poderão ter dois andares e o das ruas mais largas, como Lavradio e outras, que poderão ter três andares.

§ 22. As construções nos encontros de ruas ou de rua e praças não poderão ter arestas vivas em tais encontros, que serão substituídas por uma superfície plana (terceira face) com o desenvolvimento de dois metros de largura.

§ 23. Não será permitido balanço com mais de oitenta centímetros nas fachadas sobre a rua, nem tapa vistas entre prédios que excedam de sessenta centímetros sobre a via pública.

A preocupação com a forma ia além da determinação de sua volumetria e alcançava detalhes construtivos. No **Código de Posturas** de 1854, determinava-se que

§ 8º. ... Ninguém poderá assentar portadas, vergas, ou soleiras que não sejam de cantaria. ...

Em 1903, ainda que não se especificassem os materiais a serem utilizados, proibiam-se os de qualidade inferior em toda a face externa e nas paredes de divisa:

Art. 14, § 1: As fachadas no alinhamento dos logradouros públicos e as paredes divisórias de prédios contíguos não poderão ser de madeira, estuque ou frontal²⁴.

²⁴ Frontal: taipa.

Art. 14, § 7: As guarnições externas das portas, janelas e mezaninos não poderão ser de madeira nos porões, pavimentos térreos e primeiros pavimentos acima dos porões, e nas fachadas das construções nos alinhamentos dos logradouros públicos.

Até mesmo a composição das fachadas era regulada. No entanto, as regras sobre este assunto definidas pela municipalidade no período do império eram mais rígidas do que aquelas do início do período republicano.

Em 1854:

§ 9°. Toda a casa até 4 braças de frente, que d'ora em diante se edificar, ou reedificar, terá 20 palmos de vivo de pé direito no 1° pavimento, 19 palmos de vivo no 2.° pavimento, 18 palmos no 3° e assim por diante, diminuindo sempre um palmo em cada andar, e seguindo-se em tudo o mais o prospecto que se acha patente no paço da Câmara Municipal. As portas que se abrirem, bem como as janellas de saccada, terão 13 palmos de vivo em altura, e 5 e meio de vivo em largura. As janellas de peiloril terão 8 palmos e meio de vivo em altura, e 5 e meio de vivo em largura. As portas de cocheira terão 11 palmos de vivo em largura, 14 palmos de vivo em altura até a bandeira, e 6 palmos e meio até o vivo da verga.

São exceptuados destas dimensões os palácios e palacetes que se edificarem, com tanto que a alteração seja sempre para mais, como em taes edificios é indispensável, e as casas que actualmente se acham principiadas.

Em 1903:

Art. 14, § 10: As aberturas das fachadas, seja qual for a sua natureza, guardarão as devidas proporções arquitetônicas, contanto que a superfície de aeração não seja inferior a um quinto da área do aposento a arejar ou iluminar.

Art. 14, § 24: O pé direito mínimo das construcções será de quatro metros no primeiro pavimento, três metros e oitenta centímetros no segundo e três metros e sessenta centímetros nos demais.

Difícil saber o que significa exatamente “devidas proporções arquitetônicas”. É razoável supor que esta condição, dada sua formulação imprecisa, tenha sido motivo para discórdias entre os cidadãos interessados no licenciamento de suas obras e os funcionários municipais responsáveis pela sua aprovação²⁵. Na legislação de 1925 a

²⁵ Por evasiva que é tal regra, sugere que, aos olhos de quem a formulou, haveria um conjunto de saberes acessível somente a iniciados, a partir do qual seria possível compor segundo as “devidas proporções”. O autor desconhece relatos ou estudos sobre o tema, que permanece, até onde tem

prefeitura viria a estabelecer novas regras sobre a composição das fachadas.

Afora a proibição das edificações do tipo “chalet” no decreto de 1903, não há, nas duas regulações, qualquer menção às em centro de terreno. No decreto de 1903, as únicas condições referentes aos espaços a serem deixados livres determinavam o seguinte:

Art. 17: Na construção de prédios para habitação se deixará livre área de terreno suficiente para pateos, jardins, etc.; não se aceitando área inferior a 6 metros quadrados para as casas de um só pavimento, de 8 metros quadrados para as casas de dois pavimentos e de 10 metros quadrados para as de três ou mais pavimentos.

Está claro que a preocupação principal era com o centro da cidade, onde predominavam as edificações com as fachadas sobre o alinhamento e encostadas nas divisas laterais. Este tipo arquitetônico era assumido naturalmente como único a ser utilizado. Esta era a tradição e não havia porque cogitar-se de que não seria mantida. Assim, o volume das edificações, sua posição no lote e os detalhes construtivos, respeitada a tradição de implantação dos edifícios nos lotes e, sendo atendidas as condições legais, levariam a um conjunto urbano denso, ordenado e regular, no qual o espaço livre público seria delimitado pelas fachadas das edificações perfiladas lado a lado. Estas teriam altura constante em cada logradouro e suas fachadas seriam bem compostas e constituídas de materiais de boa qualidade. Cada quadra, formada pela sucessão ininterrupta das edificações, constituiria uma grande massa monolítica, sugerindo ser uma só edificação. Os capítulos e artigos do Código de Posturas de 1854 e do **Dec. nº 391**, de 1903, não deixam dúvidas quanto a esta intenção compositiva. A diferença é que, na mais antiga, a expectativa era de que as edificações raramente excederiam a altura de dois pavimentos, enquanto, na mais recente, admitiam-se alturas até uma vez e meia a largura do logradouro, o que, no caso dos abertos mais recentemente, com 13,2m, equivalia a 19,8m, ou 5 pavimentos, pelas regras do Art. 14, § 24. De fato, não há vestígios físicos ou registros iconográficos de edificações com mais de três ou, no máximo, quatro pavimentos construídos nas duas primeiras

conhecimento, no anedotário das histórias sobre o licenciamento das edificações na cidade.

décadas do século XX em toda a cidade. Até mesmo na avenida Central, com 33,0 m de largura, as novas edificações só excepcionalmente ultrapassavam esta altura (Ferrez, [1906] 1982). As restrições impostas pelas técnicas construtivas, que ainda não tinham incorporado o concreto armado, e a ainda pequena pressão imobiliária sobre a região central e sobre a zona de expansão da cidade em direção à Zona Sul não suscitaram, na época, a verticalização destas áreas. Isto só viria a ter início na terceira década do século XX, intensificando-se daí em diante.

Na orla sul da baía, nas primeiras décadas do século XX, delinearam-se duas paisagens diferentes, uma na praia do Flamengo e na avenida de Ligação e outra na praia de Botafogo.

Ao longo da praia do Flamengo e na avenida de Ligação com a praia de Botafogo, faixa até então pouco ocupada, mas que recebeu de Pereira Passos um sofisticado conjunto de melhorias, a maior parte dos lotes foi ocupada por palacetes residenciais que seguiam um mesmo tipo arquitetônico – essencialmente edificações em centro de terreno, com 3 pavimentos em média (Figura 24 e Figura 25). O **Dec. n° 391** não alcançava este tipo. Daí sua grande diversidade formal. Os estilos ecléticos foram aplicados à totalidade destes imóveis. A técnica construtiva se baseava em paredes autoportantes, com barroteamento de madeira sustentando forros e pisos. Alguns exemplares desta geração de edificações ainda hoje sobrevivem, graças às regras preservacionistas instituídas a partir da década de 1970.

Na praia de Botafogo, único caminho para se alcançar a região mais ao sul, a esta altura já em franco processo de adensamento, ergueram-se edificações cujo tipo arquitetônico era o mesmo preconizado para a área central, isto é, com as fachadas sobre o alinhamento e sem afastamentos laterais, conformando um correr de casas contíguas, interrompido por um ou outro palacete em centro de terreno, como os da orla do Flamengo. Já na primeira década do século, era esta a paisagem que se delineava ali (Figura 28). O mesmo ocorreu nas ruas internas do Flamengo e Botafogo, como, de resto, em toda a cidade.

Do Passeio à Viúva

Como dito alguns parágrafos acima, o primeiro conjunto de PAA's aprovados, em 19 de dezembro de 1903, incluía alguns referentes à orla entre o Passeio Público e o morro da Viúva – **PAA's 17 a 25** (Figura 19). A praia de Botafogo era parte integrante do projeto de avenida litorânea, completando os 5.200m de toda sua extensão, desde a avenida Central até o morro do Pasmado, a sul de Botafogo, toda ela denominada de avenida Beiramar (Figura 15). No entanto, pesquisando-se entre todos os PAA's aprovados na gestão de Passos, não se encontra nenhum que considere a totalidade de sua extensão²⁶. Todos desta época, nos quais a praia de Botafogo aparece, referem-se unicamente a pequenos trechos da mesma, nos entroncamentos com suas ruas transversais, a maior parte referente ao trecho final, nas esquinas com as ruas São Clemente, Voluntários da Pátria e da Passagem. Mesmo assim, as obras de urbanização de todos os 5.200m de extensão da avenida foram concluídas ainda durante o governo de Pereira Passos.

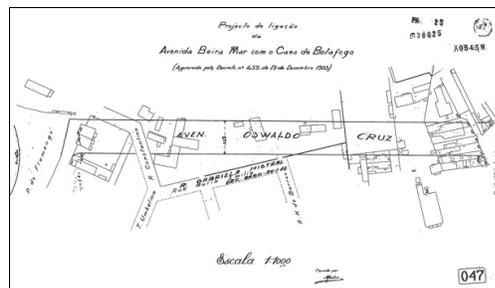
O projeto para as orlas da Lapa e do Flamengo representado neste primeiro conjunto de PAA's (**17 a 25**) definia unicamente a linha do litoral, onde deveria ser construída uma muralha entre a terra e o mar. A linha era uma sequência de retas e arcos concordantes, posicionada aproximadamente a 40 metros dos limites dos lotes existentes. Por não definir o alinhamento interno, não afetava nenhuma propriedade. A "avenida de Ligação" entre a praia do Flamengo e a de Botafogo, por outro lado, atingia diretamente os lotes ali existentes, já que definia claramente o alinhamento de um novo logradouro a ser aberto, que passava sobre lotes, edificações e logradouros pré-existentes, desprezando a organização fundiária daquele trecho. Adotava-se ali a mesma estratégia de terra arrasada que norteou os projetos da área central.

É interessante notar que, em todo o projeto, não constavam os nomes dos logradouros projetados. A própria orla foi identificada apenas como "Praia do Flamengo" e "Praia

²⁶ O alinhamento integral da praia de Botafogo – PAA 4047 – foi aprovado por decreto somente em 1945.

da Lapa”, designando as praias propriamente ditas. O primeiro nome – avenida Beiramar – só viria a ser atribuído pouco mais adiante, quando foi definido seu alinhamento interno, pelo **PAA 105**, de 1906 (Figura 20). É fácil perceber que a denominação das avenidas foi grafada posteriormente no projeto, haja vista a caligrafia mais descuidada e totalmente diferente deste pequeno texto em comparação com a dos demais.

Das linhas principais do projeto e dos detalhes gráficos aparentemente insignificantes mencionados acima é possível depreender seus objetivos. Em primeiro lugar, definir a posição da muralha a ser construída junto ao mar, visando enfrentar as frequentes ressacas nas quais o mar alcançava muito além da praia²⁷. Um segundo objetivo do projeto era favorecer a ligação do Centro com Botafogo e com o restante da Zona Sul, que já se mostravam como importantes possibilidades de expansão da área urbana (Benchimol, 1990 p. 603). A larga faixa deixada para além das divisas dos lotes com fundos para a praia do Flamengo e a grande largura do logradouro projetado entre as duas praias antecipava a urbanização de todo aquele percurso, deixando espaço suficiente para uma ampla e contínua avenida ligando o Centro ao final de Botafogo. Nas próprias palavras do prefeito, na 1ª MPCM, esta justificava era explícita. Dizia que a obra se fazia necessária para “... dar satisfação ao grande tráfego existente entre a cidade e os arrabaldes do sul e criar um ameno e pitoresco passeio marítimo” (Rahba, et al., 2008 p. 105).



²⁷ O autor lembra de relatos sobre isto feitos por sua avó Carmen Monat Jardim, que morava em uma casa no lado ímpar da Rua Senador Vergueiro. Dizia que os sapotis do quintal eram “incomíveis”, já que as frequentes ressacas encharcavam o solo com a água do mar, que salgava as frutas.

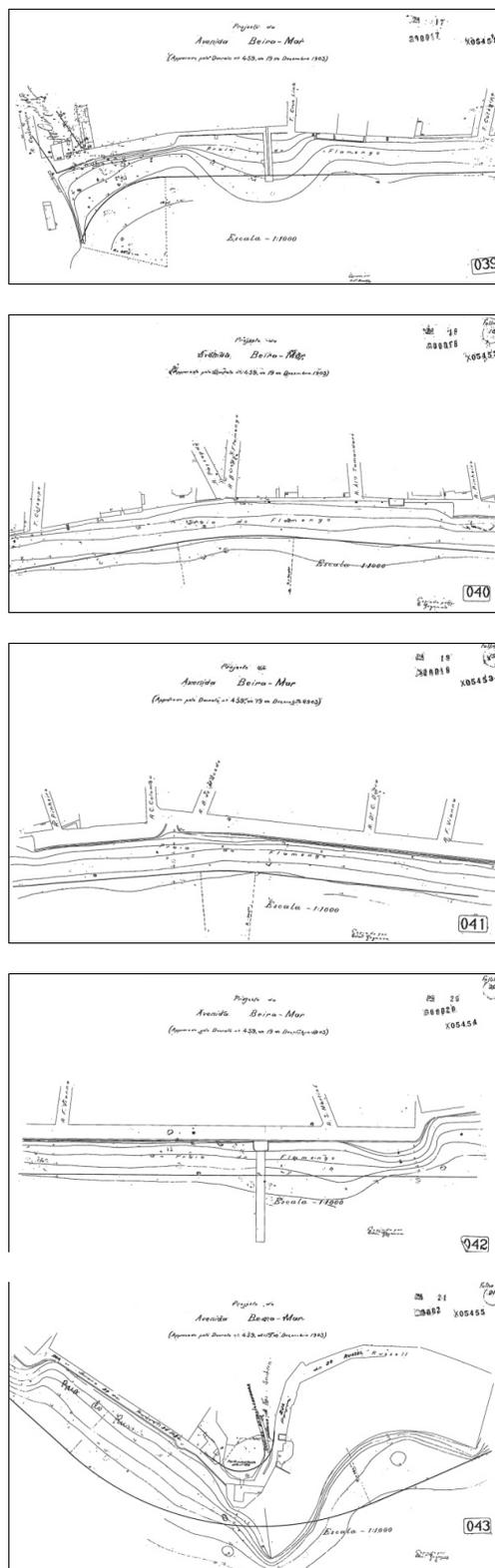


Figura 19: PAA's 17 a 25 (19-dezembro-1903)
Projecto da Avenida Beira-Mar

A partir dos primeiros desenhos feitos para esta orla, em 1903, sempre do centro para

a periferia, foram sendo sucessivamente detalhados trechos da ampla faixa deixada entre os lotes privados e a muralha junto ao mar.

Em 1904, foi desenhado em detalhes o primeiro trecho – o **PAA 45**, que abrangia da Ponta do Calabouço até o Outeiro da Glória. Infelizmente o original deste projeto se perdeu e só é possível recuperar parte de suas informações através de um projeto posterior, de 1923 (**PAA 1517** – Figura 40), no qual o projeto de 1904 aparece grafado em linhas tracejadas como “existente, a ser modificado”. Assim, não é possível saber quais elementos foram considerados como pré-existentes na elaboração do **PAA 45**, de 1904. O que se pode depreender a partir do **PAA 1517**, de 1923, que modifica o de 1904, é que, pelo mais antigo, a avenida projetada, já então denominada Beiramar, era uma alameda de 40,0m de largura, com canteiro central. O projeto de 1904 definia também as linhas dos jardins afrancesados no largo de formato triangular compreendido entre o sopé do outeiro, a fachada do casario da Rua da Glória e a linha litorânea, onde existia um mercado público, que deveria ser demolido, como, de fato, foi. Por fim, no projeto de 1904 definia-se a praça ovalada entre a Rua do Russel e a avenida litorânea.

O **PAA 105**, de 1906 (Figura 20), tratava exclusivamente dos meios-fios do restante da Avenida Beiramar (grafados em vermelho, como “a construir”), em continuidade ao projeto do trecho inicial, entre o Calabouço e a Glória (**PAA 45**, de 1904). A omissão do alinhamento junto aos lotes (grafados em preto, como “existentes, a manter”), que já foi observada nos projetos de 1903 e 1904, ainda persistia. Este foi o último Projeto Aprovado de Alinhamento no governo de Pereira Passos referente à orla da baía ao sul do Centro.

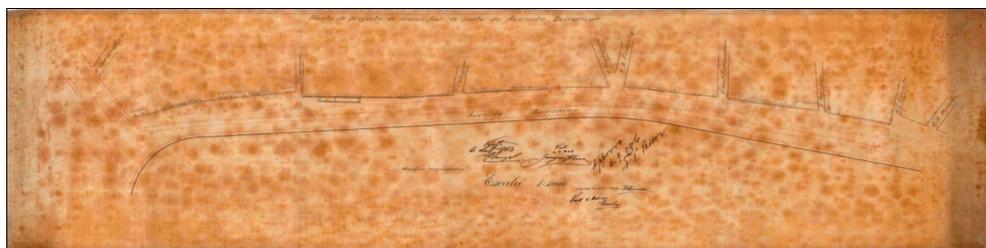


Figura 20: PAA 105 (06-setembro-1906)
Planta de projecto de meios-fios de parte da Avenida Beiramar

O governo seguinte ao de Pereira Passos foi o de Souza Aguiar (1906 – 1909).

Caracterizou-se pela continuação e conclusão das obras iniciadas e eventualmente não concluídas na gestão precedente (Reis, 1977 p. 51). Em 1907, foi definido o alinhamento interno da praia do Flamengo, paralelo à orla anteriormente projetada, consolidando o desenho do logradouro, com 40,0m de largura (**PAA's 200 e 224** – Figura 22)

Estes alinhamentos promoviam pequeno recuo na maior parte dos lotes, mas sem atingir nenhuma edificação existente e sem nenhuma investidura, em toda a extensão da avenida. Os alinhamentos estabeleciam uma linha contínua, “corrigindo” as discontinuidades existentes entre os limites dos lotes existentes. Muitos lotes eram designados nestes dois projetos como sendo fundos de propriedades com frente para a Rua Senador Vergueiro ou para outras ruas transversais (Figura 21). É razoável que fosse assim, pois a Senador Vergueiro, junto com a quase paralela Marquês de Abrantes e a do Catete, eram os caminhos tradicionais e habituais entre o Centro e Botafogo e, conseqüentemente, mais intensamente ocupadas. Antes que a muralha ao longo das praias da Lapa e do Flamengo fosse projetada e construída, ainda no governo de Pereira Passos, a faixa de terra entre os lotes litorâneos e o mar era muito estreita e irregular, como se pode ver no próprio projeto de 1903, acima citado (**PAA's 17 a 25** – Figura 19). Diferentemente do que já vinha ocorrendo em Botafogo, a praia do Flamengo não era valorizada para a prática de esportes – um costume que se estabeleceu em Botafogo a partir de meados do século XIX (Gerson, [1965] 2000 p. 285). Os lotes da primeira quadra da praia do Flamengo tinham, em sua maioria, frente para as ruas internas – ruas do Catete e Senador Vergueiro –, estendendo-se até a praia. Os fundos dos lotes, próximos ao mar, de regra, eram deixados vazios ou eram apenas ajardinados, sujeitos que eram à invasão do mar nas frequentes ressacas. Um notável exemplo é o Palácio do Catete – a mais destacada edificação nesta região por esta época. Construído na década de 1850 para ser a residência do Barão de Nova Friburgo – abastado cafeicultor do Vale do Paraíba, veio a ser a sede do governo republicano a partir de 1897 (Gerson, [1965] 2000 pp. 258-259). Apesar de seu amplo terreno se estender desde a rua do Catete até o mar, tinha sua entrada e sua fachada principal voltadas para a rua interna e não para o litoral.

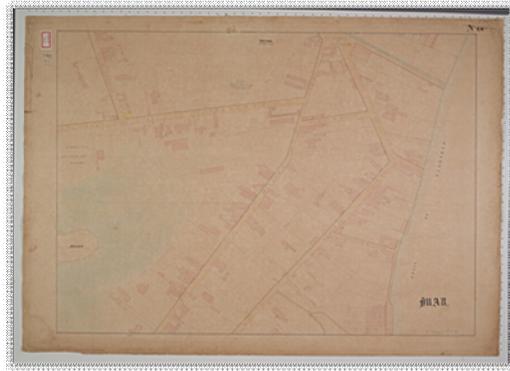
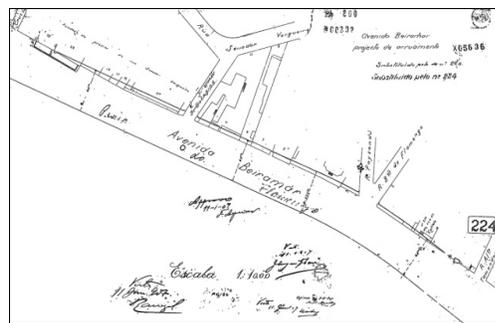
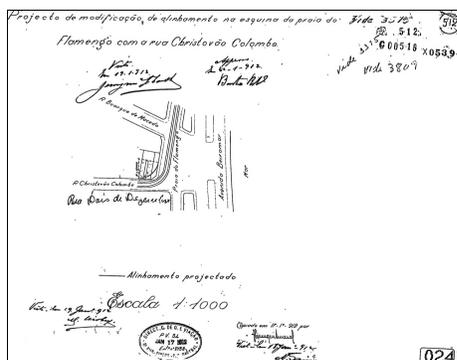


Figura 21: Planta da Cidade do Rio de Janeiro - N 68 (1872)

Figura 22: PAA 200 (11-janeiro-1907)
Avenida Beiramar – Projecto de arruamento

Até 1920, foram aprovadas diversas modificações no alinhamento do lado interno da Avenida Beiramar, apenas alterando o formato das esquinas com as ruas transversais. Em geral, estas modificações nas concordâncias dos alinhamentos visava melhor acomodar a curva dos trilhos de bondes, como, por exemplo, na esquina da Rua Christóvão Colombo, atual Dois de Dezembro (Figura 23). Mas, nenhum destes projetos comprometeu o traçado geral da avenida.

Figura 23: PAA 512 (janeiro-1912)
Projecto de modificação de alinhamento na esquina da praia do Flamengo com a rua Christovão Colombo

A abertura da avenida Beiramar faz parte de um movimento que alterou a importância

relativa das ruas do Flamengo, valorizando-se a orla e depreciando-se relativamente as ruas internas. Não se pode dizer que a abertura da avenida causou a alteração da importância relativa das ruas, nem o seu contrário, pois ambas as coisas fazem parte de um mesmo processo, fundamentado essencialmente na mudança cultural que se caracterizou pela valorização do sítio em que a cidade se insere, com destaque para a orla marítima. Os lotes, cujas frentes eram voltadas para a rua Senador Vergueiro, com fundos para a praia, como já se vê no **PAA 200**, de 1907 (Figura 22), foram gradualmente sendo desmembrados, de forma a criar dois lotes, um com frente para as ruas internas e outro para a Avenida Beiramar.

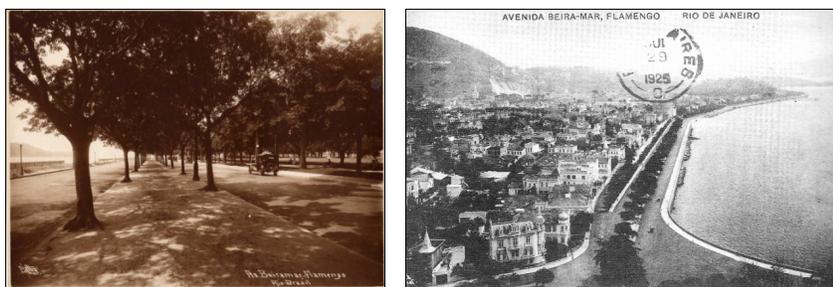


Figura 24: Av. Beiramar – Flamengo (A. Malta, c.1925) (c.a.)

Figura 25: Avenida Beiramar, Flamengo c. 1925 (Cohen, et al., 1998)

Botafogo

O processo de ocupação da praia de Botafogo difere em muitos aspectos daquele da praia do Flamengo, descrito acima. Ainda nos primeiros anos da colônia, estabelecera-se bem mais adiante, nas margens da Lagoa Rodrigo de Freitas um engenho de açúcar. A ligação entre este e a então distante cidade se dava pelo percurso mais curto, ressalvada a necessidade de vencer os obstáculos naturais. Ao passar pelo atual bairro do Flamengo, o percurso afastava-se do litoral, aproximando-se das montanhas, mas perseverando na linha mais curta possível. Estabeleceram-se, assim os eixos da rua do Catete e do caminho que hoje é a rua Marquês de Abrantes. No ponto em que uma terminava e a outra iniciava, era necessário cruzar o rio da Carioca, onde hoje é a praça José de Alencar. A praia do Flamengo foi deixada mais ou menos intocada. A área entre o caminho e a orla era um enorme rossio, gradualmente reduzido ao que hoje é o largo do Machado. A ponte do Salema, sobre o Carioca, construída a mando do

governador Antonio Salema (1574 – 1577), e que, por isto, levava seu nome, facilitou o percurso, mesmo que houvesse a cobrança de um pedágio para sua travessia (Gerson, [1965] 2000 p. 258). Posteriormente, abriu-se um segundo caminho partindo da ponte, que veio a ser a atual rua Senador Vergueiro. O primeiro destes caminhos – o mais interno e curto – ficou conhecido como caminho Velho e o segundo – mais próximo do mar e, um pouco mais longo –, como caminho Novo. Em Botafogo, dado que as montanhas se aproximavam muito do mar, o caminho até a extremidade sul da praia se aproveitava da estreita faixa plana junto ao litoral, acompanhando sua curvatura natural. Aos poucos, surgiram edificações isoladas ao longo destes caminhos internos e à beira mar.

Em estampa de 1822 (Figura 26), Johann Moritz Rugendas mostrava que a praia, com uma faixa de areia muito estreita, possuía esparsas edificações em toda sua extensão, e uma concentração maior delas na extremidade sul. É natural que fosse assim, pois ali, na extremidade sul da praia, começava a rua São Clemente, que levava ao interior de bairro e à lagoa Rodrigo de Freitas, onde, em sua margem norte, havia o engenho de cana de açúcar e algumas olarias em atividade. No encontro entre o caminho pela orla de Botafogo e a rua São Clemente, atracavam as embarcações que faziam a ligação marítima com o Centro. O movimento de cargas e de pessoas favorecia a instalação de algum comércio e de residências naquele ponto (Gerson, [1965] 2000 p. 285). Na estampa de Rugendas, observam-se, ao longo da orla, algumas edificações isoladas, implantadas de maneira mais ou menos irregular, mas, seguindo, em linhas gerais, o contorno do litoral, diante do caminho que levava de uma extremidade a outra da praia, desde os antigos caminhos Novo e Velho até às ruas São Clemente e da Passagem.

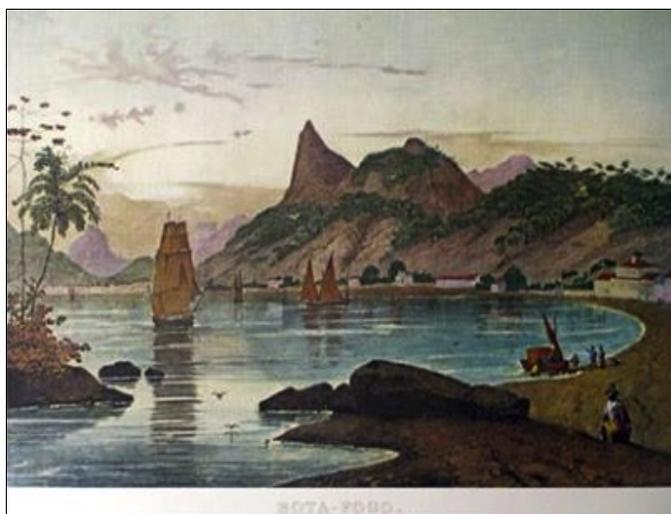


Figura 26: Botafogo, 1822 (Rugendas, J. M.)
(Lith. de Engelmann)

A transformação da cidade em sede da corte imperial, no início do século XIX, e a consequente mudança cultural daí decorrente, fomentou a transformação da área de Botafogo. O clima ameno e a possibilidade de se criar uma nova ambiência urbana menos congestionada do que no Centro, atraiu as elites que se instalaram na cidade (Lobato Corrêa, 2013). O desenho do litoral – uma enseada fechada e abrigada – deixava as águas do mar tranquilas e propícias aos esportes aquáticos, ao gosto dos estrangeiros que ali foram buscar local para suas residências, no que foram acompanhados por um significativo contingente da elite local (Gerson, [1965] 2000 pp. 284-285). Sem dúvida, neste contexto, a instalação da esposa de D. João VI em um casarão erguido na esquina da rua Marquês de Abrantes com a praia de Botafogo teve um papel relevante (Gerson, [1965] 2000 p. 282). Deste modo, meio que “saltando” a orla do Flamengo, a de Botafogo a antecedeu no processo de expansão da cidade no rumo sul. Seus acessos, no entanto, continuaram precários até quase o final do século XIX.

Até 1872, não havia sido feita qualquer benfeitoria significativa na orla da enseada de Botafogo. É o que nos mostra a planta oficial da cidade, feita naquele ano (Figura 27). Enquanto o caminho pela orla continuava precário, todo o bairro de Botafogo se consolidava, com a abertura de diversos logradouros e a construção de inúmeras novas edificações. Poucos depois, a situação se modificou. Imagens feitas pelo fotógrafo Marc Ferrez (Figura 28) mostravam uma muralha sobre um pequeno

enrocamento de pedra ao longo de toda a extensão da praia, acompanhando, a uma distância regular, o alinhamento predominante das edificações. A esta altura, toda a várzea de Botafogo já tinha um caráter eminentemente urbano. O tecido urbano seguia o padrão reticulado ortogonal tradicional, favorecido pela própria figura geométrica da área plana – aproximadamente em forma de mitra, convergindo para o vale a leste, na altura do bairro do Humaitá, de onde se chegava à lagoa Rodrigo de Freitas. É surpreendente observar a regularidade do tecido, uma vez que o parcelamento foi feito por partes, por iniciativa de diversos proprietários de glebas (Leões, Faranis e outros), em momentos diferentes (Vaz, et al., 1983 pp. 46-54). Mesmo assim, todos seguiram o mesmo padrão e orientação geométrica e os logradouros eram quase sempre concordantes e contínuos.

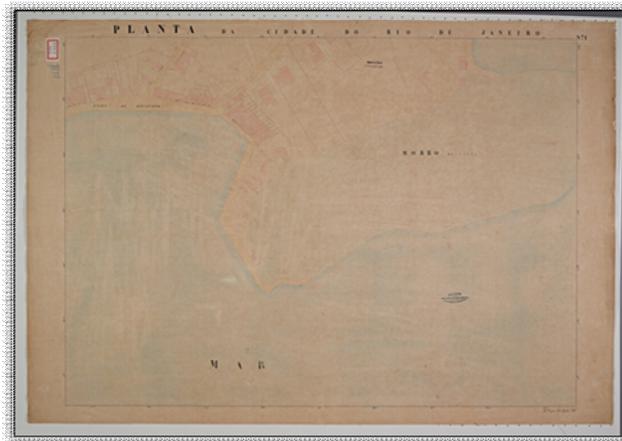


Figura 27: Planta da Cidade do Rio de Janeiro - N 71 (1872)

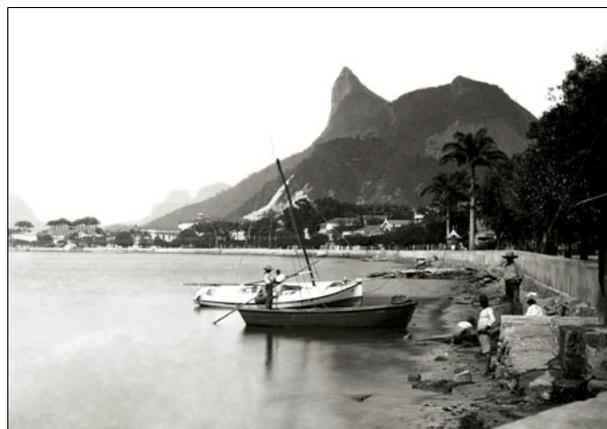


Figura 28: Enseada de Botafogo, c. 1880
(Ferrez, M., 1880, *ap.* (Ferrez, 1984 p. 111))

A “Planta de Botafogo”, de 1891 (Figura 6), é bastante ilustrativa das condições existentes no bairro na penúltima década do século XIX. As vias que cortavam o bairro longitudinalmente eram as mesmas que hoje ainda existem, com mínimas alterações e, muitas das transversais já estavam abertas. Quanto à implantação das edificações, havia três tipos predominantes: 1. Edificações afastadas entre si, com portes, formatos e afastamentos do logradouro variáveis, ao longo da praia de Botafogo; 2. Edificações isoladas, em centro de terreno, principalmente no sopé dos morros Dona Martha e do Corcovado e; 3. Edificações posicionadas com as fachadas sobre os alinhamentos, com projeções horizontais de forma retangular, estreitas e compridas, estas localizadas ao longo da maior parte das ruas, mas, sobretudo, ao longo dos logradouros que cortam o bairro em seu sentido longitudinal. Esta tipologia é coerente com o processo histórico de ocupação do bairro, que teve início pela orla, de maneira mais ou menos informal, de modo que não se configurava continuidade e regularidade nos alinhamentos e nos tipos arquitetônicos (tipo 1, acima). A seguir, a elite que veio a se instalar no bairro buscou os locais mais amenos, ao sopé dos morros a norte, onde o sombreamento era maior e a vegetação mais densa. Os lotes eram largos, permitindo grandes afastamentos tanto frontais como laterais e, nestes, predominavam os palacetes (tipo 2, acima). Finalmente, quando as antigas chácaras foram loteadas e foram abertos novos logradouros na maior parte do bairro, os segmentos sociais de rendas baixa e média instalaram-se em edificações de porte pequeno e médio, segundo um mesmo tipo arquitetônico – basicamente térreo ou sobrado, com a fachada sobre o alinhamento, encostado em uma ou em ambas as divisas laterais (tipo 3, acima).

Em resumo, o processo de estruturação da malha fundiária e do preenchimento dos lotes por edificações na orla de Botafogo difere muito daqueles ocorridos na do Flamengo. No Flamengo, os lotes, em sua maioria, tinham originalmente frente para as ruas internas e fundos para o mar. Após a abertura da avenida Beiramar, estes lotes foram sucessivamente sendo desmembrados, através de uma divisa traçada na metade da profundidade, daí resultando dois lotes, um com frente para a rua interna – a testada original – e, o outro com frente para a nova avenida – a divisa de fundos passava a ser a testada deste segundo novo lote. A primeira geração de edificações da

orla do Flamengo ocorreu concomitantemente a este processo de parcelamento. Na orla de Botafogo, o parcelamento e a construção das edificações seguiram um padrão mais convencional. Na medida em que as glebas com frente para o mar foram sendo parceladas, criaram-se lotes com testadas voltadas para esta frente. Quando a profundidade da gleba era muito grande, abriam-se ruas internas, perpendiculares e paralelas à orla, frente às quais se posicionavam as testadas dos lotes internos. As primeiras edificações foram feitas quando este processo de parcelamento era ainda incipiente. Com o adensamento do bairro, a partir de meados do século XIX, a ocupação se intensificou, mas sobre a estrutura fundiária original.

A inexistência nos arquivos da SMU-PCRJ de PAA não impede que se perceba, pelos registros fotográficos da época, que o tratamento dado ao trecho ao longo das praias da Lapa e do Flamengo se estendeu por toda a avenida Beiramar até atingir o morro do Pasmado, na extremidade sul da praia de Botafogo.

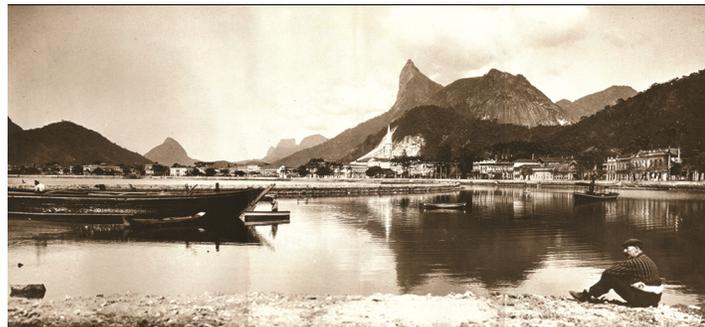


Figura 29: Enseada de Botafogo - Novo cais em construção
Ferrez, M., 1904, *ap.* (Ferrez, 1984 pp. 108-109)



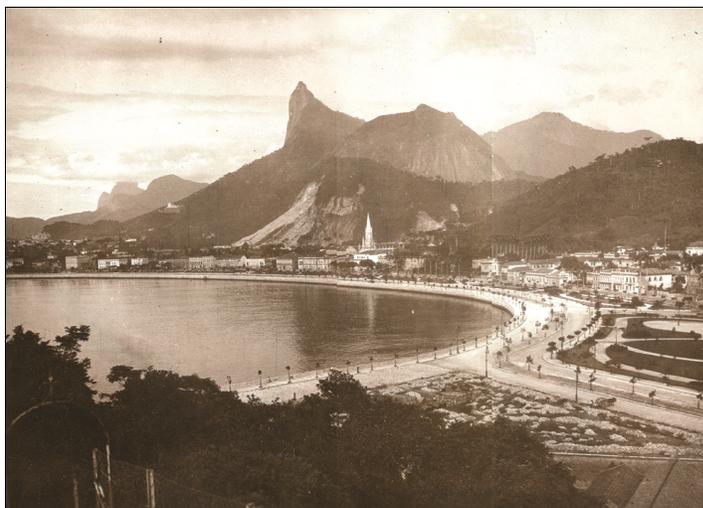


Figura 30: Enseada de Botafogo, pouco após a inauguração da avenida Beiramar
Ferrez, M., 1906, *ap.* (Ferrez, 1984 pp. 198-199, 202-203)

O novo cais alargou a faixa entre as edificações e o mar e adoçou a curva do litoral. Na ampla faixa plana criada, a avenida e as praças receberam o mesmo paisagismo afrancesado de seu trecho mais próximo do Centro. O gesto urbanizador impôs artificialismo na paisagem, mas foi também conciliador com os elementos naturais, dado à sinuosidade da curva do cais, que não rejeitou o desenho da antiga praia.

A urbanização da avenida Beiramar, em toda a sua extensão desde o Passeio Público até o final de Botafogo, incluindo a muralha, com seu enrocamento, bem como da avenida propriamente dita, as pistas de rolamento, os meios-fios, as calçadas e a arborização, foi executada durante o governo de Pereira Passos. Compunha-se, assim, junto com as avenidas Central e Rodrigues Alves o grande arco viário destacado do desenho publicitário mostrado na Figura 15. Desta forma, vê-se que, ainda na primeira década do século XX, já estava definida a forma da parte pública das avenidas da orla sul da baía que em cada trecho viria a receber denominação própria: praia do Flamengo, avenida Oswaldo Cruz e praia de Botafogo. O contorno pelo lado de fora do morro da Viúva, no entanto, só viria a ser enfrentado duas décadas depois, por ocasião dos preparativos para a Exposição Internacional comemorativa do 1º Centenário da Independência. As ressacas, contra as quais foi erguida a muralha junto ao mar, não cessaram e, esta nem sempre resistiu a elas. Há relatos e registros fotográficos que dão conta de ressacas posteriores à construção da muralha, que a destruíram parcialmente, obrigando sua reconstrução, pelo menos na praia do Flamengo (Figura

31 e Figura 32).



Figura 31: Glória, Flamengo e avenida de ligação a Botafogo (A. Malta, 1905), (Marques, et al., 1997)



Figura 32: Destruição da murada do Flamengo por ressaca, em 1905 (<http://icaatom.coc.fiocruz.br>, out,2013)

Carlos Sampaio

Somente durante a curta gestão de Carlos Sampaio (1920-1922), já estando consolidada a avenida Beiramar, foi dada atenção às suas extremidades: o início, ao sul da Lapa, e o final, no Morro da Viúva. O prefeito assumiu a prefeitura por nomeação do presidente Epitácio Pessoa, com a missão de

... preparar a cidade para as festas comemorativas do 1º Centenário da Independência do Brasil. Aceitando as responsabilidades que a investidura do cargo lhe trazia, não teve dúvida em meter mãos à obra e levar seu programa de governo. Carlos Sampaio tinha uma vantagem sobre outros administradores: além de ser engenheiro militante e de grande competência, era um estudioso dos problemas da cidade do Rio de Janeiro. (Reis, 1977 pp. 77-78)

O morro da Viúva merece um importante destaque neste trabalho, não pelo porte da área abrangida (que era muito pequeno, proporcionalmente à extensão de toda a orla sul da baía), mas pelo que significou, em termos de estratégia urbanística, para a

constituição da paisagem de toda aquela orla. Pode-se dizer que foi com os projetos feitos para aquele pequeno trecho de litoral que a urbanística oficial definitivamente incorporou os elementos naturais do sítio à maneira de se pensar a cidade face às contingências de seu sítio, e o fazendo de maneira diversa do que vinha sendo até então. Se, antes, os acidentes naturais representavam obstáculos à expansão da cidade, daí por diante, passaram a ser encarados como oportunidades para se modelar a forma urbana artisticamente e com deliberada intenção plástica, tendo estes elementos como essenciais na composição, tanto quanto as edificações e o espaço propriamente urbano.

Quando Passos era prefeito, a cidade ideal seria plana e voltada para si, seguindo a antiga tradição urbanística. Por exemplo, a avenida Central apenas tocava o mar em suas duas extremidades e não estabelecia nenhuma outra relação com ele. O próprio núcleo histórico, situado diante do mar, a leste, não recebeu atenção do prefeito Passos, como se pode ver na já citada planta da cidade, de 1905, onde foram destacados os “melhoramentos em execução” (Figura 15). O ambiente urbano seria, tanto quanto possível, artificial, retilíneo e ortogonal. E, plano. O desmonte do morro do Castelo, que teve início na gestão de Passos, mas só concluído muito depois, visava suprir a cidade de mais áreas planas a serem incorporadas ao tecido adjacente já existente, que era plano. Na época de Pereira Passos, o desmonte foi justificado publicamente como uma necessidade de arejar a cidade – um argumento muito mais sedutor do que o de disponibilizar novas áreas para a atividade imobiliária. Mas, não se pode subestimar esta segunda motivação, que, à época, não mereceu o mesmo destaque que a primeira. Ora, todas as iniciativas daquele prefeito na área central eram no sentido de reconfigurar a estrutura fundiária, de modo a expandi-la, modernizá-la e dinamizá-la, segundo um rígido ordenamento e uma estética contemporânea. Os prefeitos que vieram a seguir deram continuidade a este processo. Mas, não se pode deixar passar sem ser notado que foi somente depois de Agache passar por aqui, no final da década de 1920, que a área plana resultante do desmonte do morro do Castelo veio a acontecer como cidade. A cidade continuou plana quando avançou pela orla sul da baía, ao longo das praias da Lapa e do Flamengo, até atingir o morro da Viúva, quando Carlos Sampaio já era o prefeito. É

verdade que, apesar de plana, a curva fora incorporada ao desenho, pelo menos em planta, através do traçado sinuoso da avenida Beiramar, o que já foi comentado anteriormente. Também é verdade que, em Botafogo, desde as mais antigas edificações ali erguidas, a curva desenhada pela sequência do casario acomodava-se à do litoral e, lá também, as iniciativas urbanizadoras feitas posteriormente ratificavam esta configuração curvilínea.

Na abertura da avenida Beiramar, a ligação entre as praias do Flamengo e de Botafogo se dava pela parte interna do morro da Viúva – a avenida de Ligação (Oswaldo Cruz). A parte externa foi deixada de lado. Restava, assim, no meio do caminho, o morro granítico e seu encontro com o mar a ser “resolvido”. Era um problema inédito para os urbanistas da prefeitura, que tinha sido deixado de lado desde a primeira década do século. Nas duas décadas seguintes, a encosta do lado do mar foi sendo ocupada por algumas edificações implantadas de maneira irregular e, possivelmente clandestina, como se verá a seguir.

A frente marítima da área central da cidade e a orla do morro da Viúva eram estratégicas para a exposição a ser inaugurada em 7 de setembro de 1922. Na frente marítima do Centro, seriam erguidos os pavilhões da exposição, em aterro a ser formado com o bota-fora do desmonte do morro do Castelo. Na orla do morro da Viúva, seria erguido o Hotel Balneário Sete de Setembro, destinado a visitantes durante a feira²⁸.

Por mais importante que fosse a área destinada aos pavilhões, cronologicamente os projetos para o morro da Viúva, mais distante do Centro, antecederam os do aterro que lhe era adjacente.

²⁸ Logo em 1924, o prédio foi adaptado para abrigar um hospital infantil. Em 1926, passou a funcionar como Escola de Enfermagem Anna Nery que, a princípio instituição independente, veio a ser incorporada à Universidade do Brasil – atual UFRJ – em 1937. De 1973 a 1995, funcionou como alojamento de estudantes da UFRJ, sendo conhecida nesta fase como Casa do Estudante Universitário - CEU. Desde 1997, o prédio, que mantém suas características originais bem preservadas, vem recebendo trabalhos de restauração e conservação, mas permanece subutilizado (Hermes, 2007). Recentemente, abrigou a exposição Casa Cor Rio – evento anual do ramo da arquitetura de interiores.

Viúva I

As quatro versões de projetos de alinhamentos para a parte externa do morro, apesar das diferenças entre si, mostravam uma mesma postura diante de um acidente geográfico nada desprezível em termos de porte e de constituição material. De certa forma, repetiu-se na Viúva o que já fora feito com o outeiro da Glória. Lá, a topografia foi mais ou menos preservada, tendo sido feito apenas um pequeno desbaste na parte do morro junto ao mar, de modo a abrir espaço para a avenida litorânea. Pode-se indagar se, caso não houvesse a bela igreja em seu topo, o outeiro não teria sido mais alterado ou até mesmo arrasado, como o Castelo. O fato é que não foi. E o fato é que o outeiro assim mantido e o morro da Viúva, conforme os projetos que o afetaram, contribuem decisivamente para a construção da ambiência daquela parte da cidade que inspira sua imagem icônica. Nos quatro projetos para o morro da Viúva, o trato com os acidentes naturais finalmente os incorporou urbanisticamente ao Rio de Janeiro e, isto é o mais importante a ser observado. Ao invés de anulá-los, a nova postura projetual buscou conciliá-los com o artefato cidade. Desta maneira conciliatória com a natureza, resultou o resgate e a valorização dos elementos naturais característicos do litoral brasileiro no trecho em que ele faz uma inflexão e praticamente se alinha com os paralelos terrestres, voltando-se para sul, desde o Estado de São Paulo, até o do Espírito Santo, tendo o do Rio de Janeiro no meio. Vale à pena lembrar a descrição de Euclides da Cunha, já citada anteriormente:

... um aparelho litoral revolto, feito da envergadura desarticulada das serras, riçado de cumeadas e corroído de angras, e escancelando-se em baías, e repartindo-se em ilhas, e desagregando-se em recifes desnudos, à maneira de escombros do conflito secular que ali se trava entre os mares e a terra ...
(Cunha, [1902] 1979)

Foram as seguintes as quatro versões para a ligação pelo litoral entre as praias do Flamengo e de Botafogo: **PAA 1373**, 16 de outubro de 1920 (Figura 33), **PAA 1389**, de 12 de março de 1921 (Figura 34), **PAA 1415**, de 25 de julho de 1921 (Figura 35) e **PAA 1439**, de 21 de janeiro de 1922 (Figura 36), o último sendo definitivo. Este último, não foi apenas desenhado, como foi também executado ainda na gestão do prefeito Carlos Sampaio, em apenas dois anos.



Figura 33: PAA 1373, folhas 1, 2 e 3 (16 de outubro de 1920)
 Projecto de ligação da Avenida Beiramar á Praia de Botafogo contornando o Morro da Viúva

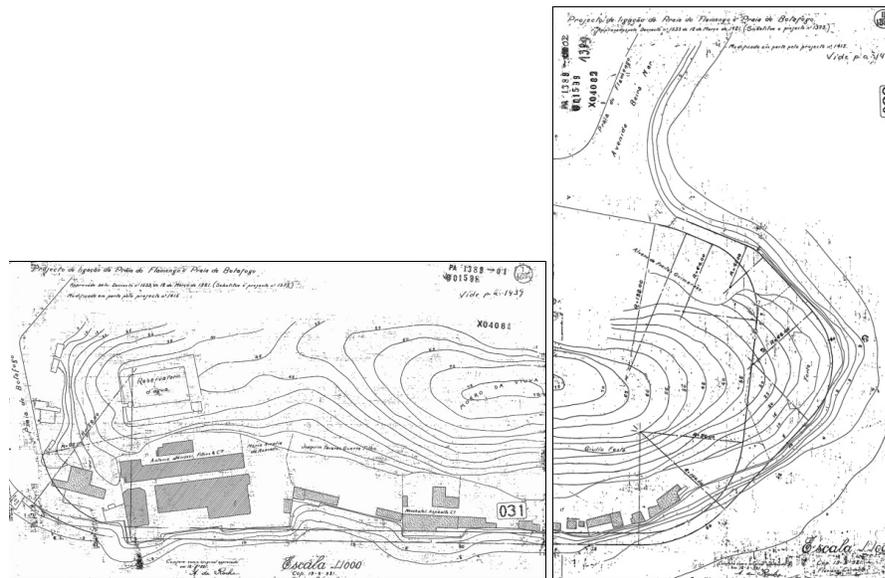


Figura 34: PAA 1389 – folhas 1 e 2 (12 de março de 1921)
 Projecto de Ligação da Praia do Flamengo e Praia de Botafogo

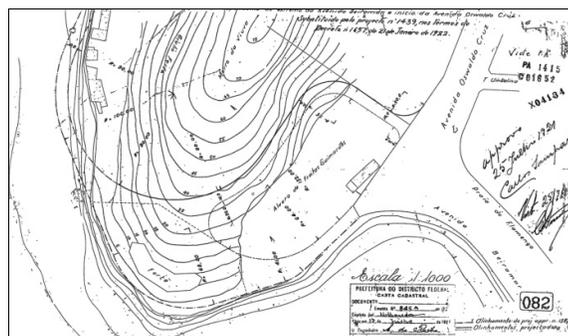


Figura 35: PAA 1415 (25 de julho de 1921)
 Extremo da Avenida Beiramar e início da Avenida Oswaldo Cruz

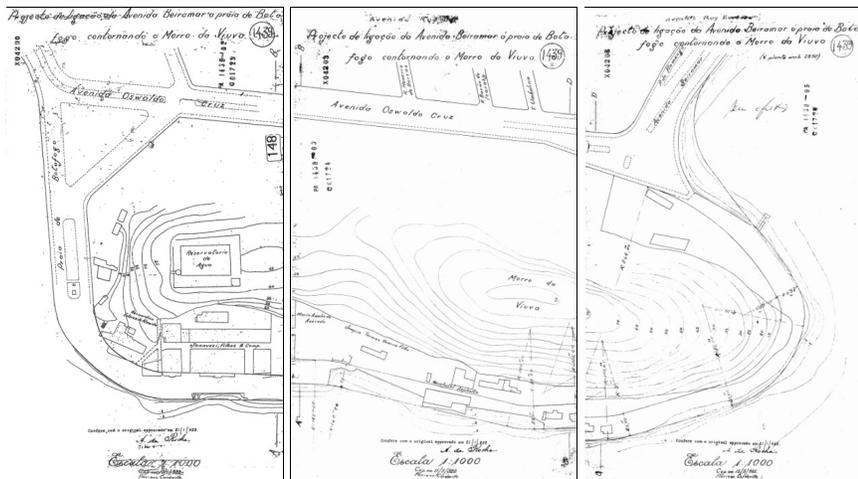


Figura 36: PAA 1439 (21 de janeiro de 1922)
Projecto de ligação da Avenida Beiramar à praia de Botafogo contornando o Morro da Viúva

Cabe perguntar se houve uma intenção deliberada no gesto projetual que abarcou sinergicamente cidade e natureza. Cabe ainda perguntar se havia alternativa? É difícil responder, mas, tudo leva a crer que a resposta às duas perguntas é “não”. Intencional ou não, o que importa destacar foi o ineditismo, no urbanismo praticado no Rio de Janeiro, da nova maneira de encarar a relação entre a cidade e seu sítio.

A sanha arrasadora de morros parece ter sido a tônica de Carlos Sampaio, o Castelo tendo sido o de maior visibilidade. No da Viúva, mesmo que o morro tenha sido mantido em quase toda sua totalidade, o gesto de intervenção na paisagem natural não foi menos incisivo e os projetos de alinhamento para aquele trecho demonstram este caráter. Por mais que, em todos os projetos, o morro tenha sido valorizado, não foram poucas as alterações propostas para sua topografia. Próximo à base do morro, o relevo e a vegetação já haviam sido muito alterados. Um intenso desmatamento deu lugar às diversas edificações então já construídas a seu redor. Das pedreiras ali existentes, já se tinha retirado um grande volume de granito “Pedra de galho”²⁹. Dado a, à época, relativamente grande distância ao Centro, provavelmente isto influenciou para que as intervenções ali projetadas não adquirissem a mesma relevância na imprensa e

²⁹ O padrão cromático deste granito lembrava as manchas do pelo das onças e, desde muitas décadas antes era fartamente utilizado na confecção de portadas. É aquele que causou encanto a Le Corbusier em sua visita ao Rio em 1929, tendo sido utilizado no revestimento externo das colunas e de algumas paredes do MES, poucos anos depois.

não suscitassem a polêmica que envolveu o desmonte do Castelo.

A avenida de Ligação entre as duas praias, projetada na primeira década do século, a esta altura, já se encontrava totalmente urbanizada, as quadras lindeiras loteadas e os lotes edificados segundo padrões similares àqueles da praia do Flamengo. Uma sucessão de palacetes em centro de terreno já preenchia a totalidade da avenida, em seus dois lados³⁰.

Pelo lado do litoral, a situação era outra. Pelos desenhos dos PAA's, observa-se que, em 1920, havia por ali um conjunto de edificações predominantemente de pequeno porte. A implantação era bastante irregular, tanto no que diz respeito ao alinhamento das fachadas quanto às cotas de soleira, parecendo que, para cada edificação, buscou-se uma acomodação ao relevo que minimizasse os movimentos de terra. Nos PAA's, são poucas as indicações de limites de lotes, sugerindo que aquela era uma ocupação de caráter informal ou clandestino.

Apesar das diferenças entre os quatro alinhamentos projetados, há um traço que os une. A oportunidade de se estabelecer a ligação entre as duas praias contornando o morro serviu também para dar àquele trecho da orla características semelhantes às da praia do Flamengo, então já consolidada. Isto se referia tanto ao lado externo, junto ao mar, quanto ao interno, no sopé do morro. No lado do mar, previa-se a continuação da muralha de traçado regular já existente ao longo da praia, artificializando-se a curva do litoral. No lado do alinhamento interno, em uns projetos mais, em outros menos, previa-se a supressão das edificações implantadas informalmente, o que daria chance para estender até ali a sequência de palacetes do Flamengo e da Oswaldo Cruz. Um segundo traço em comum nestes quatro projetos é a atitude diante de uma situação até então inédita para os urbanistas, qual seja, a situação fisiográfica caracterizada pelo promontório granítico, embora este já estivesse

³⁰ Nas décadas seguintes, até meados dos 80, quase todas estas edificações seriam gradualmente substituídas por grandes edificios multifamiliares. Uma das últimas a ser posta abaixo, em 1972, foi o chamado Palacete Martinelli (Antonio Virzi, arq, 1919), no n° 149. Sérgio Dourado, então o principal incorporador imobiliário da cidade e interessado naquele imóvel, foi alvo de processo judicial que ocupou grande espaço na imprensa, dado à polêmica que se instaurou.

parcialmente descaracterizado pelas pedreiras. Buscou-se, de modo geral em todos os quatro projetos, “aparar” as irregularidades produzidas artificialmente pela exploração mineral no volume do morro, em um esforço para recompor mais ou menos sua geometria. Em todos, porém, o morro foi “tematizado” e sua presença foi valorizada, ao incluí-lo na paisagem da orla urbana.

Os simples traços demarcatórios dos limites entre o público e o privado – e, por que não dizer, entre a natureza e a cidade artificial – evidenciavam um sistema de pensamento urbanístico segundo o qual toda aquela paisagem deveria ser substituída por outra, sob o império da ordem e de uma estética condizente com o status metropolitano que a cidade almejava desde as reformas de Pereira Passos / Rodrigues Alves. Isto se tornava particularmente importante naquele local e naquele momento, tendo em vista a visibilidade que a cidade teria nos festejos do Centenário da Independência.

Quanto às larguras projetadas para o logradouro, o primeiro projeto – **PAA 1373**, de outubro de 1920 – foi mais ousado, prevendo-se 33,0m de um alinhamento ao outro; o segundo e o terceiro – **PAA 1389**, de março de 1921 e **PAA 1415**, de julho de 1921 –, bem mais comedidos, com apenas 10,0m e, o último – **PAA 1439**, de janeiro de 1922 –, com dimensão intermediária de 25,0m. Em verdade, o terceiro era uma modificação parcial do segundo e atingia somente o trecho inicial, onde a avenida projetada se encontrava com a praia do Flamengo e com a avenida Oswaldo Cruz.

Comparando-se os desenhos dos eixos das avenidas de cada projeto, nota-se, em cada um, a mesma preocupação em minimizar as descaracterizações da linha da costa e do relevo do morro, adotando-se literalmente o que reza o expressão popular “nem tanto à terra, nem tanto ao mar”. As diferentes larguras impuseram traçados diferentes. O tratamento a ser dado às edificações, no entanto, variou. Assim, a primeira – **PAA 1373**, de outubro de 1920 (Figura 33) –, a mais larga de todas, com 33,0m, era a mais sinuosa, de modo a aproveitar a diminuta faixa menos acidentada no sopé do morro. Poupava de demolição apenas uma edificação, na qual constava como sendo

proprietário Antonio Januzzi, Filhos & Cia³¹ e a incorporava ao logradouro, ao posicionar o alinhamento paralelo à fachada da edificação existente, com pequeno afastamento frontal. Preservava também outra próxima, aonde viria a ser implantado o Hotel Balneário. Todas as demais eram atingidas pelo recuo, sendo, portanto, condenadas à demolição.

A segunda – **PAA 1389**, de março de 1921 (Figura 34) – e a terceira – **PAA 1415**, de julho de 1921 (Figura 35), que modificou a segunda, com apenas 10,0m, era retilínea em sua porção central, já que, por sua pequena largura, exigia menor espaço para o logradouro propriamente dito. Priorizou a rua, em detrimento das edificações irregularmente implantadas, mas pouco avançou sobre estas. Não havendo paralelismo entre as fachadas e os alinhamentos, nenhuma delas, de fato, contribuiria para a configuração da paisagem nos moldes da praia do Flamengo e da avenida Oswaldo Cruz.

A última – **PAA 1439**, de janeiro de 1922 (Figura 36) –, final e definitiva, com 25,0m, foi mais conciliatória com o sítio e mais agressiva em relação às edificações. Em um esforço para aproveitar a faixa mais ou menos plana entre o mar e o morro, o eixo do logradouro fazia apenas uma pequena inflexão nas proximidades do Hotel Balneário, modificava ligeiramente as dimensões do lote onde seria erguido o hotel, mas avançava sobre todas as edificações existentes, que deveriam, assim, ser sumariamente eliminadas. Invadia menos o mar do que os projetos anteriores da série.

A extremidade norte do morro, onde parte dele já estava desfigurada pelas pedreiras, teve diferentes abordagens. O **PAA 1373**, de 1920 (Figura 33) promovia um corte importante na extremidade norte do morro, até pouco acima da cota +30,0m, arrastando, neste corte, um forte ali existente, ou o que restara dele. O corte

³¹ Antonio Januzzi foi um renomado arquiteto e construtor sediado na cidade. Esteve envolvido nas obras da Avenida Central, tendo projetado e construído ali diversos prédios privados e públicos. Posteriormente foi muito requisitado para realizar obras, desde residências a sedes de empresas, a residência deste autor sendo uma destas encomendas, concluída em 1925.

implicaria a retirada de um volume de pedra bem maior do que o que já tinha sido extraído das pedreiras vizinhas até então, ao mesmo tempo em que permitiria um expressivo alargamento da rua naquele trecho. A área plana resultante certamente se prestaria para o estacionamento dos carros dos visitantes interessados em desfrutar da extraordinária vista da baía a partir daquele ponto. O **PAA 1389**, de 1921 (Figura 34) tinha o mesmo alargamento em sua extremidade norte, propiciado pelo grande corte a ser feito, como no anterior, mas com pequena alteração em sua geometria. O vazio das pedreiras, principalmente a que havia na face oeste, não foram levados em consideração nestes dois primeiros projetos.

O **PAA 1415**, de 1921 (Figura 35), que modificava parcialmente o anterior, tratava exclusivamente desta parte mais ao norte do morro, onde se dava a confluência da avenida projetada com a Avenida Beiramar e a já então denominada Oswaldo Cruz. O desenho era sutilmente engenhoso no que dizia respeito à articulação entre a nova avenida e as outras duas – Beiramar e Oswaldo Cruz. Por outro lado, havia uma total falta de sutileza na intervenção que propunha para o morro propriamente dito. O projeto mantinha o desenho do logradouro pelo lado do mar da versão anterior e modificava a parte interna. O vazio da pedreira da face oeste era incorporado ao projeto, sendo, neste terceiro, ampliado através do desbaste de toda a extremidade norte do morro que ainda restara, restituindo-se, de certa forma, alguma regularidade em sua forma, ainda que se reduzisse seu volume. A área plana resultante deste desbaste propiciaria a criação de uma praça adjacente ao estacionamento já previsto anteriormente. Os alinhamentos projetados para este trecho davam continuidade ao alinhamento da Praia do Flamengo, como uma espécie de *cul-de-sac* da avenida. A estratégia era, portanto, levar a este trecho final da avenida a continuidade e a regularidade que já haviam sido definidas no **PAA 200**, de 1907 (Figura 22), relativos à Avenida Beiramar, evidenciando uma nítida preocupação de conferir unidade visual à paisagem urbana de todo aquele litoral.

A quarta e última versão desta série de projetos – **PAA 1439**, de janeiro de 1922 (Figura 36) –, como já foi dito, desprezou as pré-existências artificiais, ao ignorar todas as edificações existentes. Ao mesmo tempo, foi mais delicada no que se refere ao

morro. A ampliação do corte na rocha, prevista nas versões anteriores, foi abandonada. É possível que esta decisão de projeto, menos agressiva com o relevo, tenha sido influenciada pelo alto custo que representaria a desapropriação do terreno na encosta onde seria feita a praça da terceira versão, sem contar os custos do próprio arrasamento daquela parte do morro. Deu-se preferência à continuidade do alinhamento da avenida Oswaldo Cruz e não ao da praia de Flamengo, como na terceira versão. A parte superior do morro seria mantida intacta e sua base seria rodeada com uma espécie de colar cujas contas seriam os palacetes a serem erguidos. Desta forma, o morro, preservado em sua posição quase perpendicular à Praia e, por isto, bastante visível, readquiriria seu caráter de elemento que demarcava o seu final, como é comum nas praias deste trecho da costa brasileira, em que as fraldas da Serra do Mar se aproximam do oceano, como Euclides da Cunha descreveu tão bem. Por outro lado, para a concordância com a linha externa da Avenida Beiramar, foi projetado um arco com raio muito maior, ensejando uma perfeita continuidade entre os dois logradouros, através de uma curva suave no litoral. De qualquer forma, a suavidade das curvas do alinhamento e a indução à substituição das edificações existentes confirmavam os mesmos critérios de ordenamento que estavam presentes no projeto da avenida Beiramar, que lhe é contígua. Impunha-se o artificialismo na paisagem e extinguiu-se por completo qualquer vestígio do bucolismo que por ventura ainda restasse naquele trecho do litoral. O morro propriamente, no entanto, estaria valorizado e resignificado, pela visibilidade que adquiriria, já que seria praticamente preservado. Hoje, cercado por enormes prédios em toda a sua volta, o morro passa despercebido pelo cidadão que transita por ali.



Figura 37: Morro da Viúva c. 1922.
(ap. (Hermes, 2007))

A volumetria das edificações a serem construídas nos lotes ao redor do morro só viria a ser definida em 1946, pelo **PAA 4350**, quando Henrique Dodsworth seria o prefeito, como se verá adiante.

Lapa e Glória I

Na sequência numérica dos PAA, pouco depois daqueles referentes ao contorno do Morro da Viúva, surgiram aqueles referentes à área de aterro decorrente do arrasamento do Morro do Castelo. É curioso que, apesar da maior proximidade com o Centro, este trecho entre o Passeio Público e o Outeiro da Glória, só tenha vindo a receber atenção quando o Morro da Viúva, bem mais distante do Centro, estava sobre as pranchetas havia já algum tempo. Mais curioso ainda por este projeto contemplar a área de aterro entre o Calabouço e o Passeio onde seriam construídos diversos pavilhões da Exposição Internacional do Centenário da Independência, em 1922-23 – uma questão emergencial, dada a iminência inadiável dos festejos.

Fazem parte deste conjunto de projetos o **PAA 1398**, de 30 de abril de 1921 (Figura 38) e o **PAA 1489**, de 13 de novembro de 1922 (Figura 39).

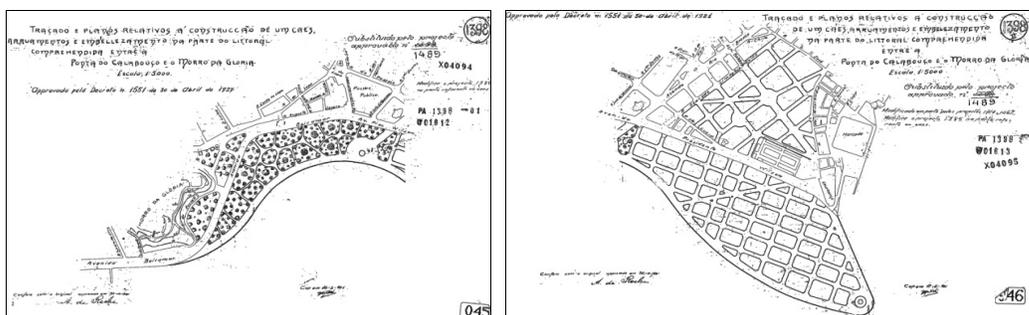


Figura 38: PAA 1398, fls 1 e 2 (30 de abril de 1921)

Traçado e planos relativos á construção de um caes, arruamentos e embelezamento da parte do littoral compreendida entre a Ponta do Calabouço e o Morro da Glória



Figura 39: PAA 1489 (13 de novembro de 1922)
Projecto de arruamento nas áreas resultantes do aterro e desaterro do Morro do Castelo

O **PAA 1398**, 30 de abril de 1921 (Figura 38), definia a ocupação da área a ser aterrada com material proveniente do desmonte do morro do Castelo, desde o Calabouço até o outeiro da Glória. Poucas semanas antes, em 9 de março, já na Gestão de Carlos Sampaio, tinha sido aprovado o **PAA 1385**, com os alinhamentos de toda a esplanada do Castelo, onde havia o morro. O **PAA 1398** tinha duas partes perfeitamente delimitadas, divisão esta que se manifestava até na representação gráfica, pois cada uma das partes é mostrada em uma prancha própria. A primeira parte (ainda que figure na folha 2) ia da Ponta do Calabouço até o prolongamento da Avenida Rio Branco. Nesta parte, estava prevista a expansão da área central da cidade segundo um traçado reticulado regular, semelhante àquele que havia sido aprovado em 9 de março para a Esplanada do Castelo³². A segunda parte do projeto abrangia o trecho compreendido desde o prolongamento da Rio Branco, até o sopé do outeiro da Glória, hoje a Praça Paris. Para este trecho – um aterro com largura média de 200 metros –, o projeto definia uma bifurcação da Avenida Beiramar no ponto em que o Morro da Glória alcançava a orla. Um dos braços a partir desta bifurcação era a própria Avenida Beiramar existente e o outro seguia junto à nova amurada projetada. Entre as duas avenidas, surgia espaço suficiente para uma ampla praça cujo estilo paisagístico remetia vagamente ao dos jardins do Passeio Público, que lhe é adjacente. Este projeto, porém, teve vida breve, sendo logo substituído, antes de completar um ano e

³² Esta é uma área que não será aqui explorada, já que não se inclui no recorte geográfico deste trabalho.

antes de ser implantado.

O **PAA 1489**, de 13 de novembro de 1922 (Figura 39), deu outra destinação à área situada entre a avenida Rio Branco e o outeiro da Glória – aquela destinada a um jardim pelo PAA anterior. Por este projeto, cerca da metade desta área, desde a Avenida Rio Branco, até o início da murada da Glória, seria destinado a quadras a serem edificadas, restando como área livre e ajardinada somente uma pequena parte junto ao sopé do Outeiro. Desta forma, prosseguia-se o tecido urbano do Centro até a frente marítima da Lapa, emoldurando-se o eixo da Avenida Rio Branco, com edificações em seus dois lados, no ponto onde esta encontrava o mar. É razoável supor que esta mudança de uso tenha sido motivada pela necessidade de obter recursos para a recuperação das finanças municipais, comprometidas com as obras para os festejos do Centenário da Independência. O prefeito seguinte, Alaor Prata, insistiria neste objetivo (Reis, 1977 pp. 83-84).

Um aspecto que chama atenção nestes dois projetos acima – **PAA 1398** e **PAA 1489** – é a imprecisão gráfica e até mesmo da própria engenharia, já que não havia qualquer indicação de cotas que definissem com exatidão a geometria dos logradouros, quadras, jardins ou de qualquer de seus elementos. Mesmo no tratamento paisagístico, não é possível discernir uma intenção compositiva clara, o que transparece pela irregularidade e aleatoriedade do desenho das aleias e jardins. Estes aspectos, em conjunto, fazem estes projetos diferirem muito dos PAA's em geral, mais se assemelhando ao que hoje se denominariam Estudos Preliminares.

Na inauguração da Exposição do Centenário da Independência, em 7 de setembro de 1922, boa parte das obras projetadas estavam concluídas. O Morro do Castelo ainda não tinha sido completamente arrasado, nem tinha se completado o aterro diante da Glória, mas a extremidade próxima ao Calabouço, já aterrada, permitiu a instalação dos pavilhões da Exposição. O bota-fora do morro do Castelo resultou no “recuo do mar”³³ desde a ponta do Calabouço até a Glória, onde, nos anos seguintes, seriam

³³ **Recuo do mar** era um eufemismo usado na época da colônia para designar os gradativos aterros

feitas especulações sobre seu uso. Cerca de vinte anos depois, o bota-fora do morro de Santo Antônio viria a ser objeto de novas e acirradas polêmicas.

Alaor Prata

Alaor Prata (1925-1926) não foi um grande realizador de obras. Ao tomar posse, encontrou as finanças municipais combalidas. Sua gestão foi pautada pela austeridade financeira e, em 1926, ao passar a prefeitura para seu sucessor Prado Junior, as contas municipais estavam em ordem (Reis, 1977 pp. 83-84).

Dos primeiros anos do século até 1925, quando Alaor Prata tomou posse, a cidade passara por grandes transformações. Já era realidade a expansão da cidade, seguindo os trilhos dos trens em direção aos subúrbios e à Zona Oeste e os dos bondes em direção às Zonas Norte e Sul (Abreu, [1987] 2010). Neste processo, excluído o Centro, a Zona Sul já se afirmava como a parte mais valorizada da cidade, favorecida pela proximidade com o mar nas orlas da baía e do oceano e pela facilidade de acesso decorrente da abertura dos túneis que ligavam a Copacabana, abertos na virada do século XIX para o XX. A verticalização, viabilizada pela disseminação das estruturas em concreto armado e dos equipamentos mecânicos movidos a eletricidade, apesar de ainda incipiente, mostrava-se inevitável, destacadamente no Centro e nos bairros adjacentes, entre os quais aqueles aqui abordados, entre o sul da Lapa e Botafogo. O transporte individual por automóveis tornara-se uma realidade, apesar da ainda pequena frota em circulação na cidade.

O prefeito tentou, sem sucesso, vender lotes na Lapa e na Glória, o que daria algum alívio às contas municipais e, para isto, chegou a aprovar os alinhamentos e parcelamentos da área a ser alienada. Consciente da inevitável expansão da cidade em direção à orla oceânica, melhorou seus acessos através do alargamento do túnel

feitos na orla diante do antigo Centro. Com estes “recuos”, a rua Direita (1° de março), que originalmente beirava o mar, passou a ser uma rua interna e, novas quadras surgiram entre esta rua e o litoral. (Cavalcanti, 2004)

Velho, que hoje leva seu nome, e da abertura da avenida Visconde de Albuquerque, no Leblon, sendo estas as obras mais visíveis de seu governo. Mas, o maior legado de Alaor Prata para a cidade, no que diz respeito às questões urbanísticas, foi a edição de uma nova legislação edilícia – do **Dec. nº 2.087**, de 19 de janeiro de 1925.

O **Dec.nº 2.087** trazia importantes novidades. Estabelecia um zoneamento do território municipal, dividindo-o em quatro zonas, admitia o crescimento em altura das edificações, através das estruturas de concreto armado e – talvez o aspecto mais importante – admitia legalmente um novo modelo de morar coletivo – o prédio de apartamentos. Três anos depois, o presidente Washington Luis, através do **Dec. nº 5.481**, de 25 de junho de 1928, estabeleceu regras sobre a propriedade de imóveis em *“edifícios de mais de cinco andares, construídos de cimento armado ou matéria similar incombustível, ... sob a forma de apartamentos isolados, entre si, constituindo cada apartamento uma propriedade autônoma”* (Art. 1º). Desta maneira, o decreto federal deu respaldo legal às condições de propriedade do modelo de habitação coletiva que o decreto municipal já admitia formalmente.

Lapa e Glória II

No governo de Carlos Sampaio, parte do aterro diante da Lapa e da Glória já tinham sido destinados a lotes a serem vendidos (**PAA 1489**, de 1922 – Figura 39). O projeto, como visto acima, era muito impreciso do ponto de vista técnico e carecia de detalhamento para ser posto em prática. No governo de Alaor Prata, tratou-se de superar esta deficiência, o que foi feito através do **PAA 1517**, de 28 de dezembro de 1923 (Figura 40) e do conjunto dos **PAA 1645 / PAL 673** e **PAL 674**, de 15 de outubro de 1924 (Figura 41).

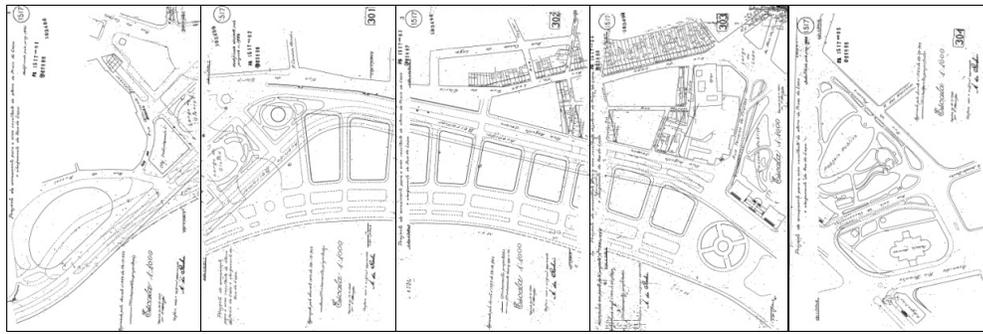


Figura 40: PAA 1517, fls 1 a 5 (28 de dezembro de 1923)
Projecto de arruamento para a area resultante do aterro da Praia da Lapa e alargamento da Rua da Lapa



Figura 41: PAA 1645 / PAL 673, 15 de outubro de 1924
Planta dos lotes a vender na Avenida Beiramar e Avenida Augusto Severo
PAL 674, 15 de outubro de 1924
Planta dos lotes a vender na Avenida Beiramar e Rua do Russel

O primeiro destes projetos – o **PAA 1517**, de 1923 (Figura 40) – era muito mais preciso e completo graficamente do que aqueles desenvolvidos no final do governo de Carlos Sampaio. Definia com maior exatidão e riqueza de detalhes o desenho das quadras e dos logradouros, inclusive quanto ao tratamento paisagístico, apesar de não conter cotas. Mantinha inalterada a linha do litoral, mas alterava a parte interna. A antiga avenida Beiramar, neste trecho já denominada com seu nome atual de rua Augusto Severo, deixaria de beirar o mar. Seu estilo em alameda seria mantido, mas sua largura original de 40,0m seria reduzida para 30,0m. O novo trecho projetado para a avenida Beiramar, entre o outeiro e o Passeio, seria deslocado para a nova orla, dando continuidade ao trecho já consolidado ao longo da praia do Flamengo e sendo provido de um largo jardim em toda a sua extensão. Previam-se sete quadras a serem loteadas e edificadas na faixa entre a rua Augusto Severo e a avenida Beiramar, junto à orla. O traçado destas quadras e dos logradouros que a cercavam daria continuidade à malha situada do outro lado da Augusto Severo – trecho do bairro da Lapa vizinho à Glória. Para tanto, foram projetadas modificações nestes logradouros existentes, de modo a dar ao conjunto de ruas e quadras entre o litoral e a Rua da Lapa uma maior

regularidade do que a existente. O espaço de geometria ovalada entre a rua do Russel e a avenida litorânea teria a mesma destinação, qual seja, lotes a serem edificados. Restaria como área livre e plana apenas um pequeno trecho entre as quadras a serem edificadas e o norte do outeiro, onde se encontrava uma instalação da City Improvements (atual sede da SEAERJ), de modo a preservar, pelo menos em parte, a visão da igreja sobre o morro.

O processo de definição da ocupação do aterro na área abrangida pelo **PAA 1517** prosseguiu com o parcelamento das quadras em lotes, através dos **PAA 1645 / PAL 673** e **PAL 674**, ambos de 15 de outubro de 1924 (Figura 41). Das sete quadras previstas ao sul da Lapa, quatro delas, as mais próximas ao Passeio Público, foram desmembradas, cada uma com seis lotes, com cerca de 600m² cada um (**PAA 1645 / PAL 673**). Restariam ainda três quadras sem desmembramento – as mais próximas do outeiro da Glória, exatamente diante da murada existente. A área entre a rua do Russel e a avenida Beiramar, foi desmembrada em 12 lotes com aproximadamente as mesmas áreas por lote (**PAL 674**). A suposição, levantada anteriormente, de que o objetivo primordial destes projetos fosse angariar recursos para a prefeitura ganha força quando se lê o título dos projetos: "*Planta dos lotes a vender...*". Independentemente disto, é importante destacar, no traço urbanístico, a intenção artística que havia por trás. O desenho das quadras e dos logradouros articulava-se perfeitamente com o tecido adjacente, na busca de um claro ordenamento do tecido. O esforço no sentido de compor o conjunto de forma unitária é denunciado quando se propunha o reordenamento das quadras entre as ruas Augusto Severo e da Lapa. Estas, já existentes, não faziam parte do aterro, mas, da maneira como as ruas foram projetadas, ensejavam uma perfeita continuidade com aquelas da parte mais próxima do mar. Mantinham-se, assim, os conceitos urbanísticos adotados quando da renovação da área central, na época de Pereira Passos.

Os lotes resultantes dos desmembramentos acima jamais foram ocupados com edificações. Não consta, porém, nas pranchas destes projetos, qualquer menção à sua revogação. No universo de PAA's, a única referência a estas áreas, com data posterior à destes projetos, é o **PAA 7348**, de 1938, já na gestão do prefeito Henrique

Dodsworth, no qual se definia o alinhamento dos lotes do lado par da Praia do Russel, mas, neste, a quadra loteada pelo **PAL 674**, de 1924, consta como uma praça. Atualmente há ali o memorial a Getúlio Vargas, sem qualquer edificação acima do nível do chão.

Os acessos à orla oceânica

O acesso a Copacabana através dos túneis Velho e Novo, abertos cerca de 30 anos antes, já se mostravam insuficientes, já que, pela pequena largura, permitiam a passagem somente de bondes, sobre um só par de trilhos. Alaor Prata, em seu governo, promoveu o alargamento e o calçamento do túnel Velho, o que permitiu o trânsito de veículos em mão dupla (Figura 42 e Figura 43). O túnel Novo só veio a ser alargado em 1946, na gestão do prefeito Henrique Dodsworth. Trataremos deste ponto mais adiante.

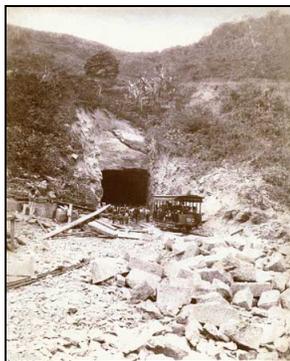


Figura 42: Túnel Velho - embocadura no final da rua Siqueira Campos, em Copacabana (Gutierrez, J, 1894) (MHN ap. www.itaucultural.org.br, maio, 2013)



Figura 43: Túnel Velho – embocadura no final da rua Real Grandeza. Obras de alargamento, (Malta, A., 1926) (c.a.)

A outra obra de vulto feita na gestão de Alaor Prata foi a abertura da avenida Visconde

de Albuquerque, no Leblon, ligando a Gávea à extremidade oeste da praia do Leblon. Àquela época, a Gávea já era um bairro estabelecido, onde o Jardim Botânico, criado ainda no tempo de D. João VI, e algumas tecelagens instaladas durante o século XIX estimulavam o adensamento à sua volta. O acesso a esta região se dava através de Botafogo e da rua Jardim Botânico, então já completamente urbanizados. Por sua vez, o Leblon já se mostrava um bairro em franco processo de adensamento, requerendo, portanto, melhores acessos. O estilo paisagístico da nova avenida compunha, junto com o canal em seu eixo, uma ambiência em tudo similar à da avenida Beiramar. O traçado sinuoso, acomodado ao curso d'água, a largura das vias laterais e a arborização repetiam os padrões estéticos da avenida beirando a orla da baía, aberta no governo de Pereira Passos (Figura 44).



Figura 44: Avenida Visconde de Albuquerque em construção
(Malta, A, 1926) (c.a.)

Dec. n° 2.087, de 1925

Em 1925, a legislação edilícia continuava sendo o **Dec. n° 391**, do tempo de Pereira Passos na prefeitura. Sua substituição se impunha face às grandes transformações havidas na cidade desde o começo do século, assim como à introdução das novas

formação de uma paisagem construída nas Zonas Central e Urbana que, de certa forma, ratificava o padrão tradicional da área central. Segundo este padrão, já descrito anteriormente, o conjunto das edificações de cada quadra deveria ser um grande bloco monolítico, cada edificação se diferenciando das demais apenas pelos detalhes arquitetônicos de suas respectivas fachadas. A diferença é que, por este decreto, as alturas eram muito maiores do que se praticaram até então, tendo em vista não apenas a crescente pressão imobiliária a demandar o adensamento da cidade, como as possibilidades das novas técnicas construtivas, que viabilizavam este adensamento pela superposição de pavimentos. Neste particular, o **Dec. nº 2.087** continha um capítulo inteiro, na sua parte final, dedicada ao dimensionamento e aos procedimentos administrativos visando o licenciamento e a aprovação de obras com o uso do concreto armado. Ora, na ausência de normas oficiais, cabia à prefeitura fixá-las por lei ³⁴.

O art. 47º determinava a altura máxima de 50,0m para qualquer edificação da cidade, em qualquer de suas quatro zonas. Ao mesmo tempo, no mesmo artigo, condicionava-se a altura da edificação à largura do logradouro em que se situasse, conforme a zona. No caso da chamada Zona Urbana, mantinha-se o parâmetro definido no **Dec. nº 391**, de 1903, ou seja, a altura não poderia exceder 1,5 vezes a largura do logradouro. Para a Avenida Beiramar, por exemplo, com 40,0m de largura, a altura máxima seria, portanto, 60,0m. Considerando-se o parâmetro mais restritivo, prevaleceria o limite geral de 50,0m, válido para toda a cidade, ou 13 pavimentos com pé-direito livre de 3,0m, mais o telhado, casas de máquinas, reservatórios de água e demais elementos posicionados acima do último pavimento útil.

Pelo art. 49º, definia-se o volume das edificações, que deveriam

... estar contidas num sólido constituído da seguinte maneira:

³⁴ As normas técnicas só foram instituídas no Brasil, pela ABNT, em 1940, sendo que a primeira norma publicada – NB-1 – referia-se exatamente ao dimensionamento das estruturas de concreto armado. Em 1962, a ABNT foi reconhecida com Órgão de Utilidade Pública e, somente em 1992 foi reconhecida com Foro Nacional de Normalização. (www.abnt.org.br)

- a) – por faces planas verticais, cujos traços no terreno coincidam com as divisas...
- b) – por faces planas inclinadas, que passem pela horizontal superior das faces verticais, segundo uma inclinação ...

O volume da quadra com os edifícios assim formatados teriam, de fato, o aspecto de um sólido monolítico, arrematado na sua parte superior na forma de zigurate³⁵.

O decreto ia mais longe na preocupação com os aspectos estéticos. O art. 68º determinava que

... todos os projetos serão submetidos ao exame da Secção de Architectura, na parte referente à fachada ou fachadas visíveis dos logradouros públicos.

Os artigos seguintes definiam pormenores a serem respeitados quanto à composição das fachadas, subordinando o estilo de cada edifício àquele predominante em cada quadra.

Art. 72º - ... os edifícios que venham a ser construídos ou reconstruídos apresentem fachadas que se liguem e se desenvolvam num mesmo estylo, de maneira a darem a idéia de ser a quadra, em que estiverem localizados, constituída por um só edifício ou por grandes edifícios."

Cabe antecipar que o **Dec. nº 6.000**, de 1937, manteria este critério.

Ratificando a preocupação com a estética, nos artigos 81º a 87º, definiam-se os procedimentos para reconhecer os valores artísticos das fachadas. "*Com o fim de fomentar a edificação de valor architectonico e apurar o gosto pelas fachadas artisticas ...*", instituíram-se prêmios anuais em dinheiro às nove "*melhores fachadas*" (art. 81º a 87º).

Nos artigos 88 a 92, era descrito em texto algo semelhante a um traçado regulador para as fachadas, pelo qual, ficaria caracterizada a composição baseada no sistema clássico de embasamento, corpo principal e coroamento (Summerson, [1963] 1974). O embasamento deveria propiciar, no nível do térreo, continuidade entre os edifícios,

³⁵ Zigurate: monumento em forma de pirâmide escalonada... (Houaiss, A. et al. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001)

não se admitindo saliências e reentrâncias. Garantia-se, assim, regularidade nas calçadas. No corpo principal, induzia-se à composição simétrica, tendo a parte central saliente, em balanço, "*não excedente à terça parte da superfície total da fachada*". O coroamento seria escalonado acima do último pavimento de uso fim. Percebe-se claramente que, apesar de não se estabelecer um estilo específico para cada edificação, buscava-se impor o padrão clássico de composição das fachadas, à moda *beaux-arts*. Cabe lembrar que, à época, a questão da linguagem era um tema candente nos meios artísticos e arquitetônicos, opondo acadêmicos e modernos. Neste contexto, os estilos *Déco* e Neocolonial eram apresentados como alternativas ao rebuscamento do ecletismo característico da segunda metade do século anterior e ainda amplamente utilizado. Sem contar, evidentemente, as ainda incipientes manifestações que desembocariam mais adiante no moderno brasileiro. As edificações erguidas segundo as regras do **Dec. n° 2.087**, pela diversidade de linguagens e de tratamentos de superfícies externas, caracterizam a fase final do chamado período eclético na arquitetura.

O **Dec. n° 391**, de 1903, deixava bastante vagas as regras de composição de fachadas, apenas definindo os pés-direitos dos pavimentos (art. 14, § 24) e exigindo que as aberturas "*guardarão as devidas proporções arquitetônicas*" (art. 14, §14). O novo decreto, de 1925, era bem mais específico, como se viu acima e, ainda, credenciava a "Secção de Architectura" a fazer o julgamento estético da "*parte referente à fachada ou fachadas visíveis dos logradouros públicos*". Ainda assim, os critérios de avaliação davam margem a inúmeras interpretações, tendo em vista principalmente o debate que então se travava nos meios intelectuais sobre a linguagem artística (ver nota 25).

Os dez anos da vigência do **Dec. n° 2.087** corresponderam, na orla entre a Glória e o Morro da Viúva, a uma geração não muito numerosa de edifícios residenciais, a maior parte deles de alto padrão, todos ainda existentes. Três exemplos se destacavam: o Edifício Lage, na Rua do Russel, 300 (Figura 46), o Edifício Seabra³⁶, na Praia do

³⁶ Hoje apelidado "Bebê de Rosemary", pela semelhança com o Edifício Dakota, na esquina da Rua 72 com o Central Park, em New York, locação do filme de terror "*O bebê de Rosemary*" (1968), de Roman

Flamengo, 66, esquina com a rua Ferreira Viana (Figura 48) e o Edifício Praia do Flamengo, na Praia do Flamengo, 116, esquina com a rua Corrêa Dutra (Figura 47), todos construídos com estrutura de concreto armado e equipados com elevadores e bombas de recalque elétricos. O tipo arquitetônico era o mesmo: monolíticos, com a fachada sobre o alinhamento, altura de 35,0m a 40,0m e composição de fachada segundo o princípio clássico tripartite, tanto na vertical (base, corpo e coroamento) como na horizontal (corpo central em destaque, saliente ou reentrante e mais ricamente ornamentado). Os estreitos afastamentos laterais do primeiro e do último exemplo acima denunciavam a impropriedade das regras edilícias relativas à ventilação e iluminação dos compartimentos, tema que só viria a merecer maior atenção no futuro.



Figura 46: Ed. Lage. Rua do Russel, 300. Ricardo Buffa, arq. (1925)
(f.a., dez-2012)

Figura 47: Ed. Praia do Flamengo. Praia do Flamengo, 116. Joseph Gire, arq. (1925)
(www.flickr.com/photos/dompedro/3518645510)

Figura 48: Ed. Seabra - Pr. do Flamengo, 88. Silvio e Raphael Rebecchi, arq. (1931)
(<http://www.panoramio.com/photo/77797025>, fevereiro-2013)

Uma vez que a estrutura fundiária dos bairros da orla sul da baía já tinha se consolidado, isto é, a planta da cidade já se conformara, esta geração de edifícios deu início à sua verticalização. Este processo, que ainda hoje não foi interrompido, acabou por dar àqueles bairros as características formais que viriam ser a referência para a imagem icônica do Rio de Janeiro.

Fase 1, subfase 2 (1937 – 1970)

O Rio de Janeiro nas alturas ³⁷

A partir da década de 1930, a verticalização se acelerou, ao tempo em que a cidade em geral se expandia e sua população se ampliava³⁸. O vetor de crescimento sul se consolidou. Copacabana já era um bairro viável, tendo em vista a melhoria do acesso pelo túnel Velho, alargado por Alaor Prata, em 1926. A cultura praieira se estabeleceu, de modo que o mar e a praia deixaram de servir apenas à fruição visual, para ser um importante local de convívio e lazer de toda a população. Rio de Janeiro e praia passaram a ser quase sinônimos. Os bairros adjacentes às orlas marítimas, tanto a da baía como a oceânica, passaram a ser, em definitivo, os locais privilegiados da cidade, objeto de desejo dos segmentos sociais ascendentes. O epíteto criado por João do Rio no começo do século, enfim, pegou: Rio, cidade maravilhosa. A marcinha de André Filho com este título, gravada por Aurora Miranda para o carnaval de 1935, fez grande sucesso e, hoje, é o hino oficial da cidade. O “alto astral” da música e da letra eram condizentes com a imagem onírica da cidade. Morar perto do mar e, de preferência, de frente para ele, conferia prestígio e era indicativo de sucesso do morador, tal como é hoje morar na Barra da Tijuca para uma significativa parcela da população ³⁹.

Se Copacabana já se mostrara viável com as melhorias em seu acesso pelo túnel Velho, por outro lado, era ainda distante do Centro e era nele que se concentravam as atividades tipicamente urbanas, como o comércio, os serviços, e as repartições

³⁷ Este título foi tomado emprestado do livro de David e Rogério Cardeman (2004), no qual os autores (pai e filho) fizeram uma espécie de leitura arqueológica das edificações da cidade, procurando mostrar de que forma a legislação edilícia modelou os tipos arquitetônicos da cidade. De certa forma, é um trabalho que inspirou este aqui.

³⁸ As séries históricas produzidas pelo IBGE (<http://seriesestatisticas.ibge.gov.br/>, março-2013) mostram que a taxa geométrica de crescimento da população da cidade foi extremamente alta de 1872, quando teve início a série, até 1900, decaindo até 1920 e, crescendo novamente daí até 1950, mas em menor ritmo. De 1950 em diante, a taxa entrou em queda, mantendo-se, no entanto, na vertiginosa faixa de cerca de 40% a cada 10 anos. O crescimento absoluto, portanto, foi sempre positivo e expressivo, notadamente entre 1872 e 1900 e entre 1920 e 1950.

³⁹ Na qual o autor não se inclui.

públicas. Não se pode esquecer que o Rio era a capital federal e todo o aparato administrativo e político federal e municipal se concentrava no Centro. O bairro do Flamengo, muito mais próximo do Centro, gozando do privilégio de sua frente marítima, foi o primeiro bairro na direção sul a ser adensado, via verticalização das edificações. De 1925 a 1937 vigeu o **Dec. nº 2.087**, e, segundo suas regras, foram projetados e construídos os primeiros edifícios de apartamentos na orla do Flamengo. Botafogo, um pouco mais afastado, teve uma história diferente. Em 1937, entrou em cena o **Dec. nº 6.000**, que iria determinar a forma das edificações no Rio de Janeiro até 1970. Flamengo e Botafogo, na orla da baía, Copacabana, Ipanema e Leblon, na orla oceânica, e, Tijuca, na Zona Norte, são a materialização desta legislação, que viria a ser revogada e substituída em 1970, pelo **Dec. "E" nº 3.800** e, pouco depois, pelo **Dec. nº 322**, de 1976.

As ortofotos feitas pela The Aircraft Operating Co.⁴⁰ mostram que, na orla oceânica – região praticamente virgem nos primeiros anos do século –, o parcelamento em lotes já tinha sido feito, quase simultaneamente aos alinhamentos (Figura 49). Nos bairros internos da Zona Sul, principalmente em Botafogo e no Jardim Botânico, a situação era um pouco diferente, ali, o processo de parcelamento tendo sido outro. As enormes propriedades rurais dos tempos coloniais foram sendo sucessivamente desmembradas em porções de terra cada vez menores. Em 1928, a maior parte dos logradouros já estava aberta, mas ainda restavam muitos grandes lotes, onde, no século XIX, foram erguidas diversas residências da elite carioca ou onde tinham se instalado algumas indústrias (Figura 50). Nas ruas principais e na orla da baía, no entanto, já estava definido o retalhamento do solo em lotes e as edificações preenchiam a maior parte deles (Figura 51).

⁴⁰ Este foi o primeiro levantamento aerofotogramétrico do Rio de Janeiro, contratado no governo de Prado Junior (1926-1930). As plantas cadastrais resultantes das restituições destas imagens foram concluídas em 1934.

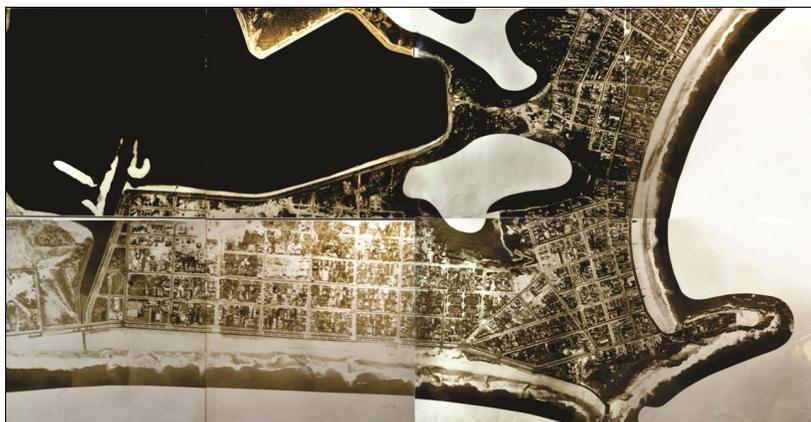


Figura 49: Ortofoto Rio de Janeiro - Orla oceânica
(The Aircraft Operating Co., 1928)



Figura 50: Ortofoto Rio de Janeiro - Jardim Botânico
(The Aircraft Operating Co., 1928)

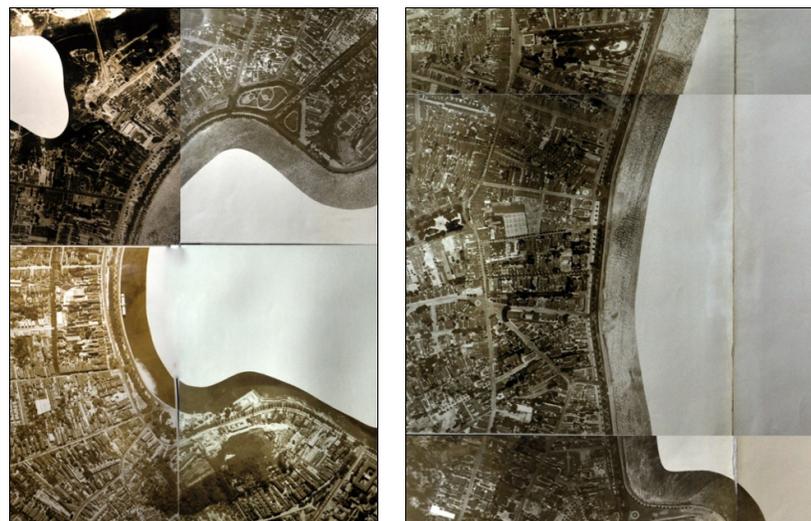


Figura 51: Ortofoto Rio de Janeiro - Botafogo e Flamengo
(The Aircraft Operating Co., 1928)

Vaz (2002 pp. 63-87) traçou um detalhado panorama da transformação dos modos de morar coletivos no Rio de Janeiro entre o final do século XIX e as primeiras décadas do XX, onde os bairros da orla marítima figuram em destaque. A autora mostra como os

edifícios de apartamentos, introduzidos a princípio no Centro a partir do começo do século XX, vieram a se constituir no modelo por excelência do morar coletivo carioca, seguindo uma tendência mundial. A especialização do uso da terra ocorrido na cidade, aos poucos foi esvaziando de habitações o Centro, tornando-o gradativamente quase que exclusivamente comercial, de serviços e, destacadamente, local das sedes das grandes empresas e das repartições públicas. Atualmente, 25% dos empregos da cidade estão ali localizados (*Centro é o motor da cidade: O Globo, 01-jan-2014*). No mesmo passo, os bairros de sua periferia ampliada se caracterizavam como tipicamente residenciais. Os bairros da Zona Sul, dadas as amenidades propiciadas pela proximidade com o mar – proximidade esta então já considerada uma excepcional vantagem locacional –, foram o local privilegiado para o surgimento do novo modelo de habitação coletiva. Excluído o Centro, foram os primeiros do Rio de Janeiro a serem verticalizados.

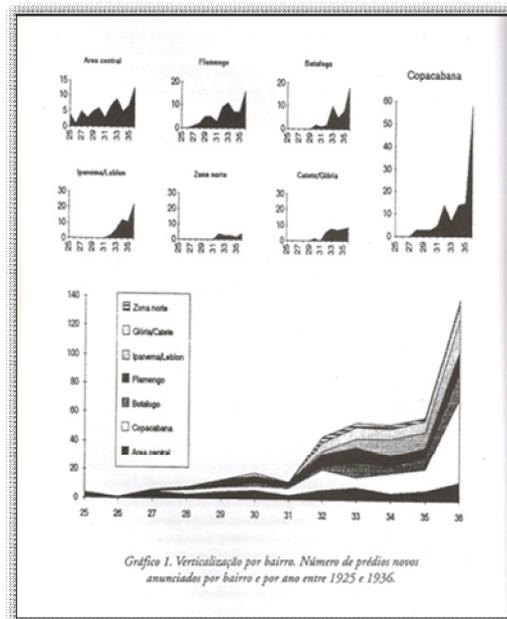


Figura 52: Verticalização por bairro
(Vaz, 2002 p. 78)

A partir de anúncios classificados nos grandes jornais, a autora mostra que o processo de verticalização foi contínuo e crescente no período estudado, salvo em pequenos períodos nos quais a conjuntura econômica desfavorável arrefeceu o ritmo dos lançamentos imobiliários. A crise mundial de 1930 levou ao decréscimo no número

absoluto de novos edifícios na cidade e, no período entre 1933 e 1935 houve certa estagnação nestes números. No entanto, salvo estas inflexões na curva histórica, observa-se a permanência de sua tendência. Ao examinar a dinâmica imobiliária bairro a bairro, fica claro no trabalho de Vaz que o Flamengo precedeu os demais bairros no processo de verticalização, ocupando o primeiro lugar em número de lançamentos até meados da década de 1930, quando foi ultrapassado por Copacabana. A curva relativa a Botafogo acompanha a do Flamengo, sendo, porém, mais baixa, significando que a tendência era a mesma nos dois bairros, mas a intensidade da atividade imobiliária era menor no bairro mais distante do Centro. De fato, observando-se fotografias coevas dos dois bairros, nota-se que a orla do Flamengo foi inteiramente preenchida por edifícios de apartamentos muito antes do que a de Botafogo. Os primeiros edifícios altos da praia de Botafogo, já segundo as regras do **Dec. nº 6.000**, foram erguidos em suas duas extremidades, próximos ao morro da Viúva e nas imediações das esquinas com as ruas que levavam ao interior do bairro – São Clemente, Voluntários da Pátria e da Passagem. Repetia-se, assim, o processo original de ocupação da faixa adjacente ao litoral pela primeira geração de edificações, ainda no século XIX, como ilustrado na estampa de Rugendas, de 1922 (Figura 26) e nas fotos de Ferrez (Figura 28 e Figura 29), no final do mesmo século.

Em outro trabalho da própria autora acima referida, este restrito ao bairro de Botafogo (Vaz, et al., 1983), o ritmo mais moderado de substituição das antigas edificações por outras mais novas e altas permaneceu ainda pelas décadas seguintes:

Em decorrência do boom imobiliário que ocorre nos bairros da orla marítima, principalmente em Copacabana, o período compreendido entre 1940 e 1960 significa para Botafogo uma época de relativa estagnação. Afora o surgimento de novas atividades de serviço, a densificação da Praia de Botafogo e a proliferação de favelas, o bairro mantém-se com uma ocupação predominantemente horizontal. É significativa a diferenciação entre as taxas de crescimento da população de Botafogo, 8%, e as de Copacabana e do Jardim Botânico, 74% e 59%, possibilitando assim a manutenção da fisionomia típica do bairro, basicamente de prédios baixos. Por outro lado, reforça-se a característica de Botafogo como área de ligação entre bairros. (Vaz, et al., 1983 pp. 65-67)

Este era o cenário no início da segunda subfase da fase 1 aqui abordada.

Henrique Dodsworth

Henrique Dodsworth foi o prefeito interventor indicado para o Distrito Federal pelo presidente Getúlio Vargas (1930-1945) em 1937. Vargas já estava na presidência desde 1930. Através de artificiosas alterações constitucionais, prolongou seu governo até 1937 quando, antes do fim de seu mandato regular, promoveu um golpe que o manteria indefinidamente no cargo e instaurou a ditadura do Estado Novo. Seu governo se sustentaria até 1945. Este período é usualmente denominado como “Era Vargas”⁴¹.

A indicação de Dodsworth como interventor e sua manutenção no cargo até 1945 fazem parte do conjunto de medidas autoritárias do presidente. Dodsworth foi o prefeito que mais tempo ficou à frente do executivo municipal até então – de 1937 a 1945. Só recentemente foi superado neste quesito por César Maia, nos dois mandatos sucessivos, de 2001 a 2004 e de 2005 a 2009, depois que o cargo passou a ser preenchido por candidatos escolhidos em eleições livres e depois que foi admitida a reeleição.

Conforme observado por Borges (2007),

“a Era Vargas foi marcada por uma outra dinâmica de planejamento para as cidades brasileiras. O foco de intervenção deixou de se apresentar sob a forma de planos de melhoramentos pontuais e passou a configurar-se em planos para um conjunto da área urbana analisada em sua totalidade. Consistiam-se em projetos de articulação entre os bairros, o centro e a extensão das cidades por meio de sistemas viários e de transportes. É importante lembrar que, justamente nesta época, surgiram as primeiras propostas de zoneamento com a organização de órgãos para o planejamento urbano como parte de uma estrutura administrativa das principais prefeituras. Em suma, a partir dos anos 30, a visão integrada dos projetos de sistemas em rede de infraestrutura foi ampliada para o sistema viário e de transportes, aliada às primeiras propostas de legislação urbanística de uso e ocupação do solo para as principais cidades brasileiras. Neste período, foram realizadas obras que transformaram a estrutura urbana destas cidades, principalmente as relativas ao sistema viário.

⁴¹ Boris Fausto prefere denominar o primeiro período de Vargas na presidência como “Estado Getulista” (Fausto, 1995 pp. 329-394).

(Borges, 2007)

No Rio de Janeiro, o prefeito Dodsworth personificou esta *“outra dinâmica de planejamento”*. É importante retroceder alguns anos, de modo a recuperar, em linhas gerais, alguns antecedentes que marcaram o processo de construção desta *“outra dinâmica”* e, por conseguinte, da cultura e da prática urbanística que então se estabeleceu na cidade.

Voltando atrás: o Plano Agache

Já a partir de meados da década de 1920, não apenas dentro da própria prefeitura, mas também no meio profissional do ramo da arquitetura e da engenharia, demandava-se a elaboração de um plano geral para a cidade. No corpo técnico da prefeitura, destacou-se neste enredo a figura do engenheiro Armando Godoy. Segundo Faria (2013), desenrolou-se, não apenas na prefeitura, mas, no ambiente profissional em geral, um movimento no sentido de se buscar uma *“institucionalização do urbanismo na administração municipal”*. Pretendia-se atribuir um caráter científico à ação do poder público sobre a cidade. O urbanismo, então entendido como uma nova ciência, era apontado como a tábua da salvação para resolver os problemas das cidades, que cresciam fora de controle nos aspectos viários, sanitários, estéticos e sociais diversos. Segundo se entendia e se defendia neste movimento, o urbanismo

... passava já pelo que seria denominado de planejamento urbano: pensar a cidade mediante estudos prévios, concebendo a partir destes estudos, um plano geral de intervenção em áreas que necessitavam ações imediatas, assim como, de expansão da área urbana por uma previsão pautada nas informações coletadas, analisadas e aplicadas” (Faria, 2007 p. 49).

Esta visão, em que as estratégias e as ações seriam previamente planejadas a partir de precisas identificações dos problemas, era compatível com o perfil predominante dos técnicos municipais encarregados da matéria. Tinham, pois, em sua maioria, a formação na engenharia. Coerente com os métodos “científicos” que os engenheiros defendiam, Godoy, ele também engenheiro, assumiu importante papel no esforço para que a prefeitura elaborasse um plano geral da cidade que tivesse estas características. Empenhou-se na contratação do urbanista francês Alfred Agache para

cumprir esta missão. A fundamentar esta escolha, baseou-se também na larga experiência prática já acumulada por aquele profissional.

Antes de tudo, mister é que se organize um plano completo de remodelação, compreendendo o aperfeiçoamento de todos os órgãos urbanos, plano que só pode ser traçado por um urbanista com a competência de um Jaussely, de um Agache, o glorioso autor da capital da Austrália. (Godoy, 1926, ap. (Faria, 2007 p. 50))

Efetivamente, o esforço da comunidade profissional do Rio de Janeiro teve sucesso, quando o prefeito Antonio Prado Jr. (1926-1930) contratou o urbanista francês Alfred Hubert Donat Agache para elaborar o plano ainda hoje o mais famoso da cidade.

Segundo Faria (2013), o viés técnico defendido para o enfrentamento dos problemas urbanos foi o motivo principal para o descrédito que foi dado às propostas de Le Corbusier para o Rio de Janeiro, à mesma época. A menção feita aqui a Le Corbusier e a suas propostas para a cidade permite que se tenha uma noção do ambiente cultural da época, destacadamente no que diz respeito à arquitetura e ao urbanismo. Faria corrobora (inclusive transcrevendo) a análise que Margareth Pereira já havia feito ao comparar os trabalhos dos dois arquitetos.

Curioso salientar é que, se, para Agache, seu plano de intervenção resulta de um trabalho contínuo e evolutivo das observações ao longo de um certo período de tempo (de 1926 a 1930), no caso de Le Corbusier seus croquis foram executados em duas etapas sucessivas (1929 e 1936) e, embora os desenhos feitos nestas duas ocasiões apresentem algumas diferenças, seus últimos estudos não contrariam os primeiros em seus princípios. Em resumo, é quase como se não pudéssemos falar em evolução, no caso de Le Corbusier, e sim de retomada.

Isto é resultado de dois fatores. Por um lado, a atitude dos dois arquitetos em relação à situação urbana que contemplam e a atividade projetual, que é completamente diferente. Por outro lado, pelo fato de Le Corbusier trabalhar a partir de um olhar poético que dita ao espírito racional e sensível as linhas de força da concepção, pode-se dizer que o episódio de sua viagem à América do Sul e ao Brasil, em 1929, marca o início de uma nova escala de observação, que começaria a investir o seu exercício projetual de forma mais nítida, justamente no Rio. ... Ao contrário de Agache, para Le Corbusier não é da cidade existente – e da prospecção de suas características funcionais, demográficas, econômica – que surgem as diretrizes e leis que engendram o projeto. Para Le Corbusier, a cidade existente é lida antes de tudo como fato poético – plástico – na forma que se relaciona com seu sítio, com sua geografia. Assim, o gesto arquitetural que instaura, corrige, retoma ou potencializa uma “qualidade” plástica que “sensibiliza” o olhar do arquiteto, reorganizando a totalidade do sistema urbano. Só depois deste primeiro gesto é que a observação do arquiteto

penetra na cidade e se detém em suas ruas, nos seus bairros, para analisá-los caso alguma “emoção plástica e visual” o tenha provocado. (Pereira, 1996) ap. (Faria, 2013 pp. 53-54))

O trabalho de Agache só foi impresso e divulgado em 1930, com o título de *“Cidade do Rio de Janeiro – Extensão - Remodelação – Embellezamento”* (Agache, 1930), quando já era prefeito Adolfo Bergamini (1930-1931). Apresentava-se sob a forma de um luxuoso livro de grande formato, capa dura e sobrecapa, com quase 450 páginas em papel de tonalidade amarelada, de alta gramatura, com inúmeras imagens, inclusive algumas a quatro cores e um mapa encartado. Era, em si, uma peça de alto valor artístico, sem contar a qualidade de seu conteúdo.

Iniciava com uma parte didática, esclarecendo o leitor sobre o urbanismo, seu valor científico, suas vantagens, seus métodos e técnicas e, até mesmo, sugerindo como deveriam ser seu ensino e sua propaganda. Após esta parte introdutória, entrava propriamente nas especificidades do Rio de Janeiro. Começava por uma visão histórico-geográfica da cidade, situando-a no contexto regional, nacional e internacional. A seguir, fazia um retrato da cidade do ponto de vista demográfico, da dinâmica econômica, das redes infraestruturais, de sua legislação edilícia, das condições de habitação e do zoneamento. A partir daí, partia para as proposições.

Sob o título *“Ossatura do Plano Diretor”*, definia as linhas gerais a serem desenvolvidas. Um diagrama resumia a ideia central (Figura 53). Por esta figura, ficava evidente a prioridade dada à eficiência das conexões entre as partes da cidade e desta com outros lugares fora dela. Tratava-se, pois, de um esquema das principais ligações intraurbanas e das entradas e saídas da cidade. Os elementos identificados por textos referiam-se aos bairros mais importantes, aos eixos de conexão entre eles e aos principais nós onde os eixos se cruzavam. Era omissa em relação ao sítio, deixando de representar a linha do litoral e as montanhas, estas, importantes características do mesmo. Isto, no entanto, poderia ser perfeitamente subentendido, desde que o leitor conhecesse suficientemente bem a cidade.

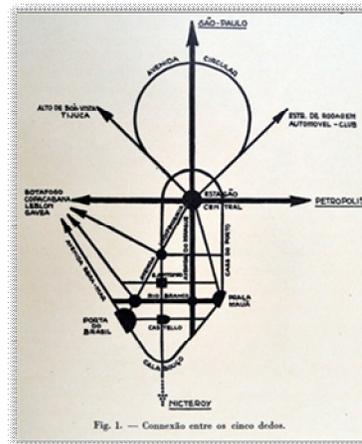


Figura 53: Ossatura do Plano - Conexão entre os cinco dedos (Agache, 1930 p. 137)

No esquema, a omissão do sítio não condizia com a própria leitura que foi feita da cidade e com as propostas contidas ao longo de todo o corpo do texto e nas ilustrações. Como destacado por Rahba et al. (2009), *"ao tratar da 'Feição própria da capital', a coexistência entre a cidade, a mata e o mar, é apontada como elemento que distingue o Rio de Janeiro de outras capitais"* (p. 34).

As propostas abrangiam todos os temas considerados como pertencentes ao campo do urbanismo. O *"zoning"* estava na base de toda a proposta e, a partir dele, se estabeleciam as respectivas condições de uso e formas urbanas. A questão da circulação intraurbana mereceu grande destaque (Figura 54), assim como a configuração espacial da cidade, esta vista desde as escalas mais reduzidas, abrangendo a totalidade do município, até chegar a escalas bastante ampliadas, nas quais chegava, para alguns trechos da cidade, particularmente no Centro, a definir os volumes edificados, seus arranjos internos e fachadas. Além destes temas, o plano dava atenção a todas as redes infraestruturais e aos serviços urbanos e indicava estratégias para superar os problemas de habitação e de proteção do meio ambiente natural, entre outros. Cada tema era acompanhado de ilustrações bastante elucidativas, como se vê nas figuras adiante.



Figura 54: Rio de Janeiro - Reorganização dos meios de transporte
(Agache, 1930 p. 153)

As figuras denunciavam de forma eloquente o caráter formalista das proposições. Fica evidente a afinidade de Agache com as formas urbanas tradicionais, amplamente utilizadas nas reformas de algumas capitais europeias a partir de meados do século anterior, replicadas aqui também. Sem dúvida, a sensibilidade artística de Agache se manifestou enfaticamente, ao dar respostas formais para a situação específica do Rio de Janeiro. Sem abrir mão de suas preferências estéticas, fruto de sua formação e de sua vivência parisiense, interpretou de forma peculiar o fato de a cidade ser a capital federal, situada nos trópicos, diante do mar. As famosas perspectivas aquareladas do “*Centro Monumental*”, da “*Praça do Castello*” e da “*Ponta do Calabouço*”, onde seria a “*Porta do Brasil*”, são evidências disto (Figura 55).

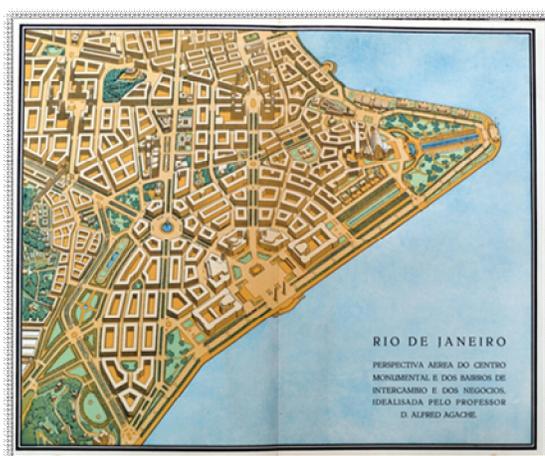




Figura 55: Centro Monumental / Praça do Castelo / Ponta do Calabouço
(Agache, 1930 pp. 158-bc, 176-bc, 209-a)

Agache sugeriu a adoção de gabaritos específicos, bastante rígidos e detalhados, para a totalidade das zonas em que dividiu a cidade. Para as áreas centrais, tais gabaritos seriam modelos completos (Choay, [1980] 1985) a serem utilizados compulsoriamente (Figura 56).

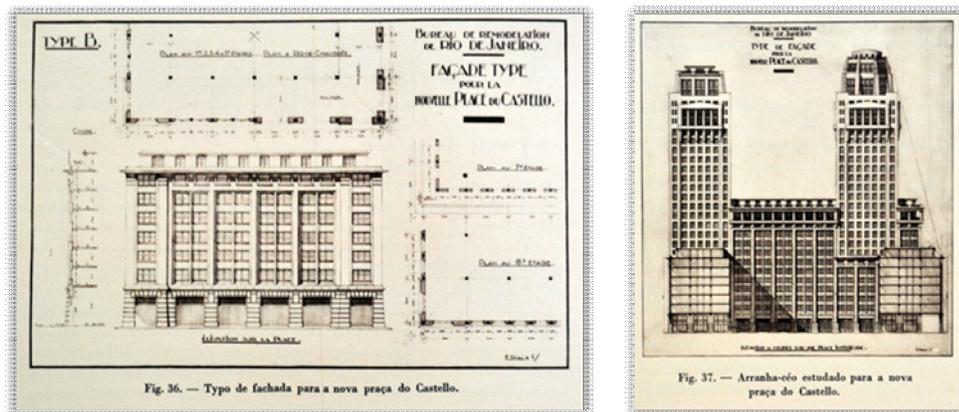


Figura 56: Tipo de fachada e Arranha-céu para a nova praça do Castelo
(Agache, 1930 p. 212)

Para melhor compor a área central, sugeria que cada quadra deveria ser edificada em um único empreendimento, desprezando-se a divisão em lotes, como então se apresentava. Desta maneira, seria possível não apenas garantir melhores condições funcionais como, acima de tudo, a unidade formal. Chegou mesmo a dar um exemplo para uma quadra específica na área do Castelo (Figura 57).

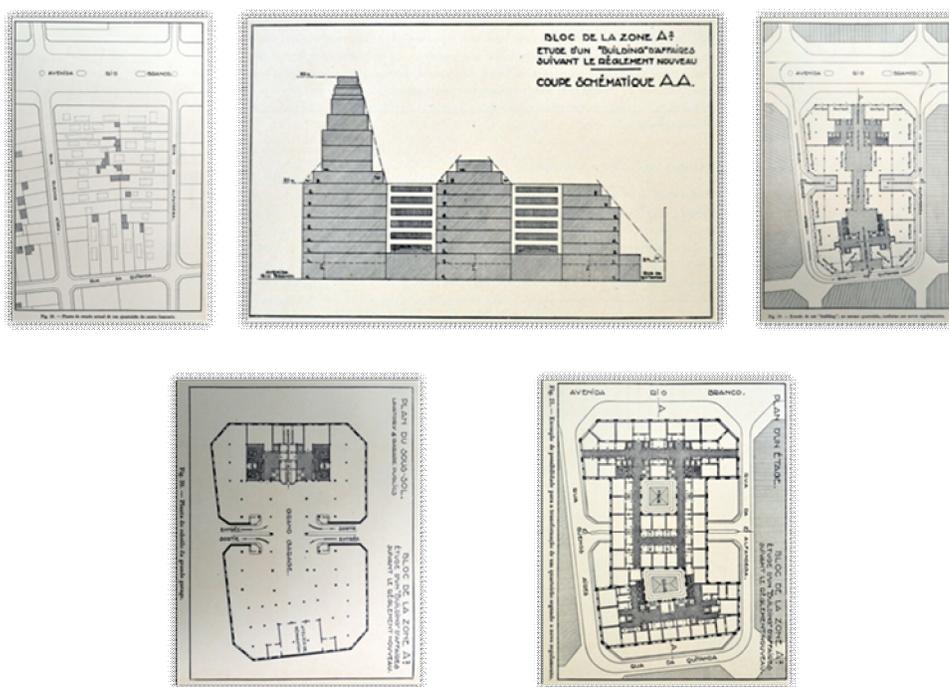


Figura 57: Bloc de la Zone A2 - Etude d'un 'Building' d'affaires suivant le règlement nouveau (Agache, 1930 pp. 172-175)

Finalmente, o Plano fazia sugestões quanto à legislação edilícia e aos mecanismos técnico-administrativos para sua implementação e para sua permanente atualização. Baseando-se no recente **Dec. nº 2.087**, de 1925, sugeriu manter sua estrutura geral, fazendo mínimas alterações em seu texto, apenas de modo a ajustar alguns parâmetros, de forma que, cada edificação a ser feita contribuísse para se construir um conjunto edificado conforme sua idealização. Uma estrutura técnico-administrativa formalmente instituída, com pessoal capacitado, deveria ser criada na prefeitura para dar continuidade ao trabalho.

Em 1930, já encerrado o governo de Prado Junior, que contratou o serviço, o relatório foi entregue ao então prefeito-interventor Adolfo Bergamini (1930 – 1931). Bergamini nomeou profissionais destacados da cidade para formar uma “*Comissão do Plano da Cidade*”, com a finalidade de avaliar o Plano e implementar aquilo que fosse considerado prioritário⁴². A Comissão aprovou o Plano com ressalvas pontuais e fez

⁴² Faziam parte da comissão Armando Godoy – presidente, José Mariano Filho – relator, Archimedes Memória, Henrique de Novaes, Raul Pederneiras, Ângelo Bruhns e Lucio Costa (Godoy, 1943, ap. (Faria,

diversas recomendações para sua implantação. No entanto, nos anos seguintes, o Plano foi deixado de lado, ou “*abandonado*”, como se costumou dizer (Reis, 1977 pp. 99-102). A semente, porém, estava plantada.

No período seguinte a Adolfo Bergamini, o prefeito Pedro Ernesto deu pouca atenção às questões urbanas, mais preocupado que estava em atender às áreas da saúde e da educação, consideradas mais urgentes (Reis, 1977 pp. 105-106). Isto não o impediu de contratar quinze profissionais da engenharia e da arquitetura para o quadro permanente da prefeitura, selecionados por concurso público – o primeiro neste âmbito e com esta finalidade (Faria, 2007 p. 58). Este súbito incremento de novos profissionais, a maior parte gente jovem, recém-formada e conectada ao debate contemporâneo, permitiu a formação de uma massa crítica no seio da administração municipal, capaz de trazer à tona as questões urbanísticas. Observando-se os percursos profissionais trilhados posteriormente por alguns dos profissionais que àquela altura pertenciam aos quadros da prefeitura, fica evidente que, entre estes, havia enorme variedade posturas e de opções estéticas relativas à arquitetura e ao urbanismo. Tinham a uni-los, por outro lado, a convicção da necessidade de dotar a prefeitura de uma estrutura para cuidar das questões urbanas, assim como uma simpatia pelas linhas gerais do Plano de Agache, mesmo que com diferentes graus de entusiasmo.

O engenheiro José de Oliveira Reis, um dos contratados através do concurso público feito na gestão de Pedro Ernesto e que viria futuramente a ter papel de destaque no urbanismo carioca, comentou, tempos depois, em 1977:

O principal objetivo urbanístico é, além de considerar todos os problemas da cidade, orientar o seu crescimento normal, sistematizar a sua expansão natural, metodizar a sua vida coletiva e, inclusive, organizá-la administrativamente para atender a suas necessidades futuras.

O Plano Agache teve o mérito de alertar os **engenheiros** municipais e despertar interesse nos meios profissionais sobre os problemas do urbanismo. Os problemas de ordem local foram substituídos por outros de âmbito mais

largo, visando a áreas maiores, interessando cada vez mais o maior número de municípios. Os pequenos grupos confinados, que a política estreita restringia a questões meramente locais, foram sendo ampliados e considerados como parte de um conjunto, tendo a cidade por um todo. Desse ponto de vista o urbanismo funcionou como revolucionador de mentalidade. Quem provocou essa alteração em nosso meio foi, sem dúvida, o Plano Agache. (Reis, 1977 p. 90) (g.a.)

Foi naquele ambiente que foi gestada e, finalmente, decretada, em 1935, uma nova legislação edilícia – o **Dec. nº 5.595**, de 1935 – que propunha um Código de Obras para a cidade. O decreto de 1935 continha somente uma parte do Código, que seria complementado posteriormente, através de outros decretos, o que nunca veio a acontecer (Rahba, et al., 2009 p. 176) (Faria, 2007). Não influenciou, portanto, nas condições das edificações no município.

O prefeito seguinte, Cônego Olimpio de Melo (1936-1937), apesar do curto tempo à frente do executivo municipal, criou as condições para a elaboração do texto de uma nova legislação edilícia, coerente com as orientações preconizadas por Agache, compatível com a complexidade da cidade daquele momento. O Código de Obras contido no **Dec. nº 6.000**, de 01 de julho de 1937, resultado deste processo, fechou o governo de Olimpio de Melo e abriu caminho para as iniciativas de Henrique Dodsworth (Reis, 1977 p. 107).

Ao tomar posse, o novo prefeito já dispunha, portanto, de um instrumento poderoso e eficaz para modelar a cidade segundo claros princípios urbanísticos, fortemente referenciados ao que Agache preconizara em 1930, como se verá adiante. Os anos que se seguiram à publicação do Plano Agache deram oportunidade para que aqueles princípios, ao se consubstanciarem em um Código de Obras, pudessem ser customizados e adaptados às peculiaridades locais. O Código de Obras de 1937, porém, só tratava da parte privada da cidade, ou seja, os lotes e terrenos e as edificações situadas do alinhamento dos logradouros para dentro. Restava aperfeiçoar os mecanismos para cuidar da parte pública, ou seja, dos logradouros e do sistema de circulação da cidade em geral. Até então a atuação da prefeitura neste assunto seguia ainda o modelo implantado por Pereira Passos, mais de trinta anos antes, quando a cidade ainda não adquirira o porte e as feições metropolitanas que já se desenhavam inexoravelmente na segunda metade da década de 1930. A urbanística oficial se

resumia ao traçado regularizador dos alinhamentos dos logradouros, tratados caso a caso, desprovida esta atuação de um conceito unificador e globalizante que abarcasse a complexidade daqueles novos tempos (Faria, 2013 p. 41).

A inclusão formal do urbanismo na máquina municipal, com uma repartição dedicada exclusivamente a tratar deste tema de forma abrangente, como sugerido por Agache e era defendido pelos engenheiros municipais, se deu pouco depois da posse de Dodsworth e era elemento fundamental de sua política para assuntos de urbanismo. O **Dec. nº 6.092**, de 8 de novembro de 1937, criou e definiu as atribuições da “*Comissão do Plano da Cidade - CPC*”, vinculada à Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas - SGVTOP. Entre suas responsabilidades, logo no Art. 1º, constavam desde a elaboração de um “*plano geral de transformação e extensão da Cidade*” até a faculdade de interferir na legislação edilícia e fiscal, além de articular as iniciativas com as demais instâncias de poder no que dizia respeito ao urbanismo e às edificações.

Apesar de sua denominação – Comissão do Plano da Cidade –, o órgão criado para cuidar do urbanismo na cidade não foi propriamente uma comissão, na acepção literal do termo, sendo, na prática, mais uma das várias repartições municipais, porém se reportando diretamente ao Secretário, que a presidia. Pode-se conjecturar que a adoção deste nome foi uma “estratégia oblíqua” para estabelecer uma conexão com a Comissão com este mesmo nome, que funcionou na gestão de Adolfo Bergamini, cerca de oito anos antes, na avaliação do Plano Agache. Além disto, a denominação conferia à repartição um *status* – uma espécie de título nobiliárquico – que a diferenciava das demais repartições da máquina administrativa municipal. Esta suposição se sustenta tendo em vista a explícita afinidade de José de Oliveira Reis e de muitos dos membros de sua equipe com aquele Plano.

A dupla de engenheiros Edison Passos – Secretário da SGVOP e o Presidente da Comissão – José de Oliveira Reis – chefe e principal executivo do corpo técnico da Comissão, nomeados por Dodsworth para estes cargos em 1937 e, perfeitamente articulados entre si, comandaram os trabalhos até 1945. Reis continuaria ainda na prefeitura, sua atuação merecendo destaque durante vários anos a seguir.

O texto do decreto, ao definir como responsabilidade da Comissão a elaboração de um “*plano geral*”, indica que, aos olhos do prefeito, a cidade não dispunha ainda deste plano. Diferentemente, aos olhos dos engenheiros, o plano existia, e era aquele feito por Agache. Disto nos dá conta seu próprio chefe José de Oliveira Reis, em artigo publicado na “*Revista Municipal de Engenharia*” (mais conhecida como “*Revista PDF*”), número de julho de 1942:

O Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro vem sendo executado pela atual Administração obedecendo a uma série de projetos aprovados parceladamente em épocas diferentes, orientados, todavia, por um plano geral de conjunto. Os projetos aprovados parceladamente constituem partes do conjunto, tendo em vista a função preestabelecida no Plano Diretor. Em consequência, portanto, dessa orientação foram aprovados os projetos de diferentes sub-zonas do centro comercial ... (Oliveira Reis, 1942, ap. (Faria, 2013 p. 31)

Ainda que denominando o plano de “*Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro*”, não restam dúvidas de que estava se referindo ao plano de Agache.

No mesmo texto de Oliveira Reis, consta uma peça (talvez a única) em que a cidade do Rio de Janeiro foi tratada de forma abrangente pela Comissão de que era chefe. Tratava-se do “*Esquema Geral do plano Diretor*” (Figura 58: Esquema do Plano Diretor – 1942). Resumia-se este “*Esquema Geral*” apenas às questões viárias, estando muito longe de constituir um plano urbano no qual da cidade fosse articulada em toda sua complexidade. O “*Esquema*” nem mesmo abrangia a totalidade do território municipal, muito menos a área metropolitana completa. Efetivamente, esta articulação não fazia parte do escopo de trabalho da Comissão, nem era esta sua competência institucional, sem contar que sua equipe profissional, formada basicamente por engenheiros e alguns poucos arquitetos, não tinha capacidade técnica para tal. Chama atenção o fato de esta publicação datar de 1942, já tendo se passado quatro anos desde a criação da Comissão do Plano da Cidade no organograma da prefeitura. Naquele ano, já haviam sido concluídos e aprovados diversos projetos e realizadas diversas obras que, de certa forma, integravam o “*Esquema*” só então publicado, como relatado pelo próprio autor do artigo (citação acima).

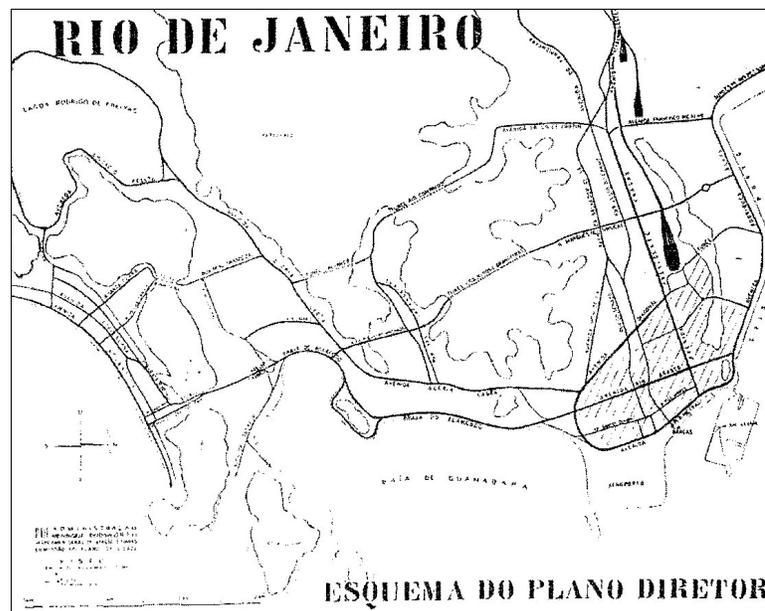


Figura 58: Esquema do Plano Diretor – 1942
(Reis, 1942)

O “*Esquema*” proposto, coerente com o que tinha sido proposto por Agache, seguia um desenho radio-concêntrico, partindo do Centro, com ramificações em direção às Zonas Sul e Norte, sendo estas interligadas por vias anelares.

Entre 1937 e 1945, a dupla “Oliveira Reis - Edson Passos” coordenou a elaboração de inúmeros estudos e projetos urbanos dos mais diversos portes, desde simples alinhamentos de ruas até intervenções em amplas regiões da cidade, abrangendo diversos bairros. Foram projetos e obras que transformaram inteiramente a aparência e o funcionamento da cidade, mesmo que muitos destes projetos só viessem a ser concluídos em gestões posteriores. A obra de maior visibilidade foi a abertura da avenida Presidente Vargas, no Centro. Mas também, durante a gestão de Dodsworth, foram concebidos os projetos de largas avenidas que ligavam o Centro às Zonas Sul e Norte e aos subúrbios e, ainda, inúmeros viadutos e túneis, entre os quais podem-se citar o Novo e o Santa Bárbara – apenas duas das obras de maior visibilidade. Além dos importantes projetos, a Comissão propôs ajustes e complementações ao Código de Obras, abordando particularidades em que este era omissivo ou contraditório e, ainda, interferiram na legislação fiscal, de modo a viabilizar a obtenção de recursos para os cofres municipais que viabilizariam as ambiciosas obras públicas que projetaram. Pelo impacto que causou, a atitude transformadora de Henrique

Dodsworth frente à cidade, com o suporte da Comissão do Plano da Cidade, é comparável à de Pereira Passos (Reis, 1977).

Acima de tudo, a grande contribuição que a estrutura técnica municipal, onde a Comissão do Plano da Cidade desempenhava papel central, deu à cidade foi a instituição de uma urbanística oficial. Foi na gestão de Henrique Dodsworth que se estabeleceu e se consolidou de maneira sistemática e formal, no âmbito da máquina administrativa municipal, a prática do urbanismo, através de um órgão específico e uma equipe profissional dedicada exclusivamente a esta matéria. O longo período de sua administração, de oito anos consecutivos, sob relativa estabilidade política propiciada pelo regime ditatorial de Getúlio Vargas, propiciou, por sua vez, na administração municipal a necessária estabilidade e continuidade dos trabalhos técnicos, a ponto de permitir que se firmasse uma cultura urbanística sólida naquele meio.

Foi a partir do final da década de 1930 que os bairros ao redor do Centro aumentaram vertiginosamente sua densidade populacional, através da verticalização, o que veio a dar em sua ambiência característica, que se mantém ainda hoje (Vaz, 2002). Aí se incluem os bairros das Zonas Norte – Tijuca, Méier e adjacências – e Sul – todos os bairros da orla marítima, tanto diante da baía como do mar aberto.

Pelo acima exposto conclui-se que é impreciso atribuir à gestão do prefeito Dodsworth a responsabilidade integral pela constituição da paisagem de toda esta ampla região. Isto porque o **Dec. n° 6.000**, sob cuja égide foi erguida a maior parte da massa edificada característica dos bairros acima citados, leva a assinatura de seu antecessor, o Cônego Olimpio de Mello, com a data de seu último dia à frente da prefeitura, como relatado. No entanto, foi no governo de Dodsworth que as regras deste famoso decreto foram consolidadas e disseminadas, de modo a influir definitivamente na paisagem de grande parte da cidade.

O Código de Obras do **Dec. n° 6.000** foi a regulação edilícia que teve maior vigência na cidade, vindo a ser substituído somente 33 anos depois pelo **Dec. n° 3.800**, de 1970, e pelo **Dec. n° 322**, em 1976. Naqueles 33 anos, foi alvo de diversas alterações, mas que

não o descaracterizaram na essência. Devido a sua longevidade e, por sua vigência ter coincido com um período em que a cidade cresceu enormemente, segundo suas regras foram projetadas e construídas muitas das edificações que marcam ainda hoje a paisagem da maior parte dos bairros das Zonas Sul e Norte, cujo maior adensamento ocorreu exatamente nesta época.

Sem dúvida o trabalho da Comissão do Plano da Cidade e seus órgãos sucessores tiveram um papel de extrema relevância na preservação e atualização periódica dos principais conceitos embutidos no texto do decreto de 1937. Sua atuação no desenho dos alinhamentos e nas obras de urbanização realizadas nos bairros ao redor do Centro não foi de menor importância. Legislação edilícia, projetos de alinhamentos e obras de urbanização: tal como desde Pereira Passos, todos eles foram recursos utilizados articuladamente para exercer forte controle sobre a forma urbana e dotá-la de atributos artísticos para compor o ambiente urbano segundo deliberada intenção plástica. Cada “problema urbano” era encarado pela equipe da Comissão como uma oportunidade para aplicar na prática sua expertise técnica e suas preferências estéticas. Importante assinalar que esta postura, por vezes excessivamente aguerrida, perdurou mesmo depois de a Comissão ter sido transformada em Departamento de Urbanismo - DUR, em 1945, por mais tempo ainda.

Dec. nº 6.000, de 1937

O **Dec. nº 6.000** evidenciava a doutrina ou sistema de pensamento que passou a ser hegemônica no âmbito técnico da prefeitura e que seria a base para o urbanismo que viria a dominar a paisagem construída dos bairros mais densos da cidade até 1970. Segundo este sistema de pensamento, a cidade era encarada como um artefato a ser composto e modelado artisticamente segundo determinados princípios plásticos e funcionais perfeitamente claros. Tais princípios, cuja explicitação remonta aos tratados renascentistas, foram oficialmente assumidos e ajustados às contingências políticas por Haussmann e, no Brasil, se consolidaram através de Passos e Alar Prata, pelas respectivas legislações edilícias que decretaram e pelos projetos e obras que todos os prefeitos empreenderam desde o começo do século. O plano de Alfred

Agache (1928-1930) respaldou a forma de atuação dos urbanistas da prefeitura. No Rio de Janeiro, a “customização” e a adaptação aos “novos tempos” se deram através do Código de obras de 1937 que, ao contemplar a técnica construtiva do concreto armado, admitiu o crescimento em altura das edificações, sem, contudo, subverter os conceitos básicos daquela tradição. Tratava-se de compor a cidade com quadras formadas por blocos monolíticos regulares, mesmo que estas quadras fossem parceladas em lotes e que em cada um deles houvesse uma edificação independente. O importante era que o conjunto se configurasse como unitário e contínuo e que os espaços livres fossem constituídos por ruas-corredor, que tanta aversão causavam a Le Corbusier (Corbusier, [1925] 2000).

Em seus 33 capítulos, totalizando 815 artigos, o Código de Obras tratava de todas as matérias referentes aos aspectos físicos da cidade, de suas edificações e logradouros, do parcelamento e uso do solo, da infraestrutura urbana e da exploração mineral. Foi estabelecido um novo zoneamento (Capítulo II), muito mais minucioso e fragmentado do que aquele definido em 1925, pelo **Dec. nº 2.087**. A partir do zoneamento, eram estabelecidos critérios para parcelamento, uso e intensidade do uso do solo para cada zona.

As condições para o dimensionamento e para a iluminação e a ventilação dos compartimentos mereceram atenção nos Capítulos VII a XI e XIII a XVI. Mesmo havendo uma longa lista de condições a serem atendidas, algumas destas eram bastante tolerantes quando aplicadas às “*casas de apartamentos*” (multifamiliares, na nomenclatura atual), como se verá adiante.

Para as “*residências isoladas*” (unifamiliares, na nomenclatura atual), poucas restrições eram impostas para suas volumetrias, salvo quanto à obrigação de se respeitar afastamentos frontais e das divisas e quanto às alturas. O mesmo não se pode dizer quanto às edificações de múltiplos pavimentos, fossem comerciais como residenciais. Interessa aqui explorar este segundo conjunto, pois foi o predominante na orla sul da baía nas décadas seguintes e cuja disseminação nesta região veio a dar a ela as feições que tem hoje.

As regras para a definição da volumetria de cada edificação, no caso das de múltiplos pavimentos eram bastante simples. Bastante simples eram também os tipos arquitetônicos admitidos. Basicamente, o decreto induzia a dois tipos arquitetônicos para os edifícios “em altura”. O primeiro, muito mais frequente do que o segundo, caracterizava-se por ocupar toda a largura do lote, de uma divisa lateral a outra, com a fachada sobre o alinhamento ou respeitando um afastamento regular e constante ao longo de cada quarteirão. O segundo, menos frequente, era em centro de terreno, portanto, afastado das divisas laterais e de fundos e, com maior afastamento frontal. Para o primeiro tipo, admitia-se uma variação: o número de pavimentos poderia exceder o máximo fixado para cada logradouro, desde que, para cada pavimento adicional, fosse feito um recuo frontal de 2,0m (Art. 46, Item 1). Para as edificações afastadas das divisas, exigia-se uma distância até a divisa lateral igual à exigida para as áreas de ventilação e iluminação (“prismas”, na nomenclatura atual) para edificações da mesma altura (Art. 121 a 130). As dimensões horizontais destas áreas ou prismas eram, no entanto, muito pequenas, se comparadas ao que determina a legislação atual sobre o mesmo tema. A profundidade das edificações era estabelecida não pelo Código de Obras, mas por PAA’s ou decretos específicos para cada logradouro ou conjunto de logradouros. A complementaridade entre a legislação e os PAA’s e decretos que fixavam parâmetros volumétricos das edificações demonstra a perfeita articulação dos instrumentos técnicos e legais para exercer o controle da forma urbana, visando compô-la plasticamente. De regra, os PAA’s e decretos desta natureza estabeleciam o limite de profundidade das edificações, em 33,0m ou 30,0m, conforme fosse obrigatório ou não um afastamento frontal de 3,0m. Eventualmente, seria maior, como no caso da praia do Flamengo, fixado em 40,0m, pelo **Dec. nº 9.002**, de 1947, ou até específico para cada lote, como no caso do **PAA 4350**, de 1946, do entorno do morro da Viúva (Figura 71), que será examinado mais adiante. Não havendo restrições deste tipo, a projeção horizontal das edificações não poderia ultrapassar 70% da área do lote (Art. 26).

Para lotes estreitos, os afastamentos laterais representavam uma desvantagem, pois, no cômputo geral, resultava uma menor área total na edificação, já que, sendo proibido avançar sobre o limite de profundidade, a largura do bloco edificado seria

significativamente diminuída. Por outro lado, para lotes largos, pelo mesmo critério, isto era uma vantagem significativa. Assim, em todos os edifícios projetados segundo o **Dec.nº 6.000**, é comum se observar que, nos lotes estreitos, as edificações eram coladas nas divisas, respeitavam o afastamento frontal mínimo e a altura fixada por decreto ou pelo PAA do logradouro; nos lotes de dimensões intermediárias, observa-se a predominância de edificações encostadas nas divisas, mas com acréscimo no número de pavimentos regulamentares e, proporcionalmente, um maior afastamento frontal e; por fim, nos lotes muito largos, predominavam os blocos afastados das divisas, mais altos e, com maior afastamento frontal. Há ainda a se destacar que havia regras não muito precisas para a composição das fachadas dos conjuntos de edificações de uma mesma quadra, regras estas que influíam na volumetria de cada edificação. A intenção explícita era a de compor quadras em que o conjunto edificado se configurasse como um imenso bloco monolítico regular. Para tanto, o estilo das fachadas e o alinhamento horizontal dos vãos de janelas deveriam ser seguidos pela totalidade das edificações de um mesmo quarteirão. Quando isto não era possível, por qualquer razão, era obrigatório criar um afastamento lateral que interrompesse a sequência visual das fachadas dos edifícios pré-existentes, conferindo autonomia compositiva ao novo edifício projetado. A orla sul da baía contém exemplares de todas estas situações acima mencionadas.

Um aspecto que chama a atenção Código é a definição dos volumes das edificações sempre a partir do logradouro, de modo que todas as condições eram formuladas visando compor o espaço público conforme uma intenção plástica explícita. Vejamos o que diz os artigos 27 e 28.

Art. 27. Quanto à altura, as construções em ZR1⁴³ terão dois pavimentos no mínimo e seis no máximo, sem exceder, entretanto, do gabarito constituído por um prisma reto, tendo para base a linha de contorno do edifício no terreno e para altura um valor correspondente a vez e meia a largura do logradouro, observados na determinação da linha de contorno os afastamentos mínimos do alinhamento e das divisas laterais e a taxa de ocupação máxima exigidos

⁴³ Faziam parte da ZR1 todos os bairros da periferia ampliada do Centro, abrangendo toda a Zona Norte e Zona Sul. (Seção IV, Art. 7º)

por êste decreto.

Art. 28. Sem embargo do que preceituam os arts. 25, 26 e 27, ficam estabelecidas em ZR1 as seguintes medidas de exceção:

§ 1°. Na Avenida Augusto Severo, na Rua do Russel, na Praia do Flamengo e na Praia de Botafogo entre a Avenida Rui Barbosa e a Rua Marquês de Abrantes, quanto à altura, as construções terão o mínimo de cinco pavimentos ou 17m80 e o máximo de dez não podendo exceder 34m,00. Essas construções poderão ser feitas sobre o alinhamento e sobre as divisas laterais do lote.

Seguiam-se outras exceções específicas para determinados locais, sempre induzindo à composição plástica do logradouro.

Na edição original do decreto, em 1937, eram mantidas as condições para o arremate superior em forma de zigurate, como definido pela legislação anterior, de 1925:

Art. 29. As construções em ZR1, a não ser que existam restrições taxativas sete decreto, poderão ter um número de pavimentos maior que os máximos fixados por êste decreto, desde que a parte situada acima do plano horizontal que passa pelo nível correspondente à altura máxima, fique contida por planos passando pela intersecção das faces do edifício com o mesmo plano horizontal e sobre êste inclinados de fora para dentro, segundo um ângulo de 60°.

O **Dec. nº 10.751**, de 1951, dispensou o recuo dos pavimentos permitidos pelo artigo acima citado e admitiu que pudessem ser feitos acréscimos nas edificações existentes, de modo a preencher os vazios que deixavam entre suas paredes externas e a fachada dos pavimentos inferiores. O **Dec. nº 12.881**, de 1955, finalmente incorporou estes pavimentos aos gabaritos dos logradouros.

É fácil perceber na massa edificada da orla sul da baía, principalmente ao longo da rua Augusto Severo (Figura 62), da praia do Flamengo (Figura 5), ao redor do morro da Viúva e nas extremidades da praia de Botafogo (Figura 96: Morro da Viúva, visto de Botafogo (f.a., dez- 2012)) a materialização desta legislação.

Passada a metade do século, o próprio adensamento populacional propiciado pela legislação edilícia mostrou suas consequências. Sem dúvida, a legislação refletia a realidade sociocultural do Rio, que, entre outras coisas, conduzia o mercado imobiliário rumo à Zona Sul. Na segunda metade da década de 1950, o presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961) promoveu forte estímulo ao consumo e, a produção automobilística era estratégica em sua política (Fausto, 1995 pp. 422-436). Os

automóveis, produzidos aos milhares, inundaram as ruas e não havia onde estacioná-los dentro dos edifícios. Naturalmente, as ruas se tornaram congestionadas e os pedestres perderam espaço nelas. O adensamento da parte formal da cidade pelos segmentos de renda média e alta trouxe consigo um enorme contingente de população pobre que se alojou nas favelas próximas. Apesar de uns não poderem prescindir dos outros e, até se beneficiarem de sua proximidade mútua, não era um convívio pacífico. Os clubes sociais que surgiram então resolviam em parte este problema, ao estabelecer uma explícita segregação entre sócios e não sócios. Mas, nos prédios de apartamentos, não havia espaços para as crianças brincarem todos os dias e, a rua, tradicionalmente o lugar da brincadeira, tornara-se hostil, pela aglomeração de pessoas e carros.

Foram feitos alguns esforços para resolver os novos problemas sociais sem subverter a antiga ordem urbana, editando-se decretos específicos para cada situação. Para os estacionamentos, admitiu-se que pudessem ser feitos em subsolo e no afastamento de fundos (**Dec. nº 10.753**, de 1951). Mas, a área assim disponibilizada era insuficiente para atender a todos os apartamentos, considerando-se como ideal um carro para cada unidade. Além disto, era uma solução cara, dado o nível extremamente raso do lençol freático e à constituição arenosa do solo na região costeira. Era tecnicamente complicado escavar o terreno e havia a necessidade de impermeabilizar a caixa de concreto enterrada, o que onerava a obra e comprometia o retorno do investimento. Em 1956, a **Lei nº 848** tornou obrigatórias as áreas de recreação infantil, que poderiam ocupar o térreo em pilotis, ou estarem situadas sobre a laje de cobertura do estacionamento nos fundos do lote. Nada mais inconveniente, dada a insalubridade destes locais, face ao confinamento destes ambientes e à pequena incidência de sol ali, sem contar a dificuldade e o perigo do acesso, por entre os carros estacionados ou em manobra. A **Lei nº 894**, de 1957, permitiu o uso parcial do pilotis para estacionamento. Como se vê, todos os casos foram tentativas mal sucedidas de “remendar” um Código de Obras que não resistia às novas demandas. Ainda assim, o Código de Obras do **Dec. nº 6.000** sobreviveu até 1970, quando o **Dec. nº 3.800** o revogou e o substituiu. O **Dec. nº 3.800** procuraria também não perpetuar o padrão formal dos logradouros confinados – as ruas corredor – que o **Dec. nº 6.000** induzia e

que estava na essência da estética com que se visava compor a forma urbana.

Ligação Glória-Lagoa / Ligação Botafogo-Leme

Provavelmente, no final do século XIX, se estimasse que a expansão da cidade no vetor sul se daria em direção ao Jardim Botânico e à Gávea, bairros já então em franco desenvolvimento. A orla oceânica mostrava-se inacessível e pouco atraente. Assim, em 1875, a Comissão de Melhoramentos sugerira a abertura de uma avenida cortando Botafogo longitudinalmente, entre as ruas Voluntários da Pátria e São Clemente, ligando a praia de Botafogo ao Humaitá, de onde se alcançariam os bairros mais adiante (Rahba, et al., 2008 pp. 31-59) (Figura 59). Em 1924, o prefeito Alaor Prata, aprovou o alinhamento de uma avenida exatamente nesta posição – o **PAA 1558** (Figura 60). A realidade, porém, foi outra, pois o mar oceânico exerceu uma atração muito maior e Copacabana passou a ser uma área mais cobiçada para uso residencial do que os bairros internos da Zona Sul. O reconhecimento desta realidade talvez tenha sido um dos motivos pelo qual o **PAA 1558** tenha sido revogado dois anos depois, em 1926, e motivado a decisão do prefeito de melhorar o acesso a Copacabana através do alargamento do túnel Velho. Outro motivo talvez tenha sido o grande volume de desapropriações que seriam necessárias para a abertura do logradouro atravessando Botafogo de ponta a ponta, já que seu traçado se superpunha a inúmeros lotes e edificações em toda a sua extensão.



Figura 59: Esquema das propostas do 2º Relatório da CM para a área sul da cidade (Rahba, et al., 2008 p. 63)

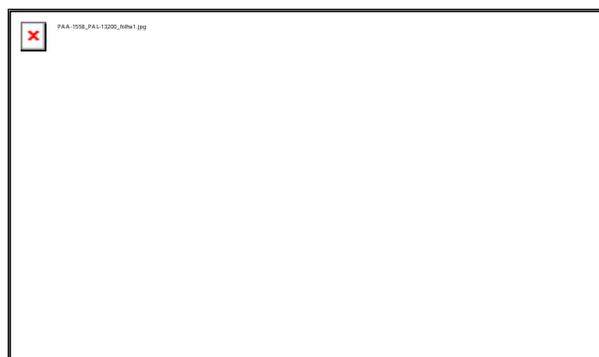


Figura 60: PAA 1558 – folha 1/5, 02 de outubro de 1924

O alargamento do túnel Velho, em 1926, promovido por Alaor Prata, fomentou o adensamento de Copacabana (Abreu, [1987] 2010) (Vaz, 2002). Em 1930, Agache, já tinha percebido o inevitável crescimento da cidade naquela direção e previu importantes ligações entre o Centro e aquela parte da cidade até então apenas periférica (Figura 53: Ossatura do Plano - Conexão entre os cinco dedos). Além da já existente avenida Beiramar, que deveria ser prolongada até a orla oceânica, outras duas deveriam ser feitas. Duas delas efetivamente vieram a ser implantadas, a primeira sendo o prolongamento da avenida Beiramar até Copacabana e, a segunda, a ligação de Catumbi a Laranjeiras. A outra, apenas parcialmente implantada, ligaria o Centro ao Jardim Botânico, através de uma avenida a ser aberta tangenciando o sopé dos morros entre seus pontos inicial e final.

No final da década de 1930, a passagem através das ruas internas de Botafogo já se mostrava insuficiente dado ao enorme adensamento dos bairros de toda a Zona Sul. Impôs-se a melhoria das ligações entre o Centro e toda esta região, implantando o que Agache previra poucos anos antes.

A equipe da Comissão do Plano da Cidade dava enorme importância aos problemas da circulação intraurbana. A prioridade dada a este tema se coadunava com as linhas mestras do *“Plano Agache”* ou com o *“Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro”*, como assim o designou seu engenheiro-chefe José de Oliveira Reis (1942, ap. (Faria, 2013 p. 31). Cabe salientar que, a partir do final da década de 1950, Oliveira Reis viria a concentrar sua atenção quase exclusivamente nos problemas de circulação e trânsito, vindo a chefiar a Divisão de Engenharia de Tráfego da prefeitura a partir de 1959, tendo se envolvido nos trabalhos preliminares de definição das linhas e estações

do metrô, entre outras atividades relacionadas e este tema.

Desde a criação da CPC, os problemas viários apresentavam-se a seus engenheiros e arquitetos como oportunidades para, ao resolver problemas funcionais específicos, aplicar na prática suas preferências estéticas. Não foram raras estas oportunidades e, as soluções que elaboraram para os problemas desta natureza manifestaram claramente estas escolhas. Neste contexto, basta citar os projetos para a avenida Presidente Vargas e para a área resultante do desmonte do morro de Santo Antônio (Faria, 2013 pp. 131-160) (Segre, 2012) – duas situações nas quais os profissionais puderam demonstrar sua proficiência no trato da forma urbana, conforme suas respectivas convicções e preferências.

As três vias de ligação do Centro com a Zona Sul foram estudadas pela Comissão, que apresentou projetos para elas. Aqui, interessam as duas que partiam do Centro, das proximidades do Passeio Público, e que, pela sua posição, interferiam na orla sul da baía: a Ligação Glória-Lagoa e a Ligação Botafogo-Leme. Ambas mostram claramente o sistema de pensamento hegemônico na equipe da Comissão.

Para o presente estudo, é extremamente importante a observação atenta dos projetos destas duas avenidas, notadamente da segunda. Estes projetos ilustram ricamente a densidade da cultura urbanística oficial instalada e sedimentada na Comissão do Plano da Cidade, mesmo que, na época, tivessem se passado poucos anos desde sua criação, em 1937. Os projetos elaborados por esta Comissão específica (houve outra, como se verá) evidenciam que, para os urbanistas desta equipe, o urbanismo não se resumia apenas ao desenho da cidade no chão, mas ia muito mais longe, contemplando toda a ambiência urbana em suas três dimensões. E, mais: que ao se fazer a articulação entre o desenho dos logradouros e o volume das edificações, todos os recursos técnicos e legais ao alcance da prefeitura deveriam convergir para um mesmo objetivo de modelar a cidade artisticamente, segundo determinada intenção plástica. Vale dizer que, para aquela equipe de urbanistas, projetos de alinhamentos, obras de urbanização e legislação edilícia deveriam ser igualmente considerados. Por estes motivos, pela densidade e pela ampla complexidade com que foram tratados os temas urbanos nestes projetos, justifica-se o grande espaço aqui dedicado a eles.

A primeira – Avenida Glória-Lagoa – foi implantada apenas parcialmente e de maneira fragmentada, de modo que não deu os resultados esperados e, é até mesmo difícil reconhecer seus fragmentos, dada sua descontinuidade. Diferentemente, a segunda – Ligação Botafogo-Leme – foi de fato implantada, mesmo com diversas alterações. É uma ligação que tem enorme importância na cidade, num trecho, digamos, conturbado da Zona Sul.

A avenida Glória-Lagoa, ou Radial Sul, veio a ser o **PAA 3130** (Figura 61), aprovado pelo prefeito em 21 de março de 1939. Representada em três pranchas de grande formato, deveria ser uma ampla avenida do tipo alameda, com 42,0m de largura média, partindo do Passeio Público e terminando mais ou menos onde hoje há a embocadura sul do Túnel Rebouças. O projeto contemplava também o desenho de trechos de vários logradouros com que cruzava ou dava acesso, assim como o paisagismo de algumas áreas livres em suas adjacências. Além do alinhamento da avenida, havia a preocupação de dar um cuidadoso tratamento paisagístico a este importante eixo viário, em toda a sua extensão. O estilo paisagístico afrancesado repetia o padrão da praia do Flamengo, com canteiros centrais e arborização expressiva que favoreceria o sombreamento da área pública através de árvores de grande porte, posicionadas em ritmo regular ao longo de toda a avenida, o que conferiria a ela forte unidade formal. O trecho que afetava a orla da Glória encontrava-se na prancha 1 e interferia apenas na Rua Augusto Severo e na Praça Paris. Como informação marginal, cabe assinalar que a maior parte do restante do projeto foi revogada, não tendo, portanto, sido executada, salvo em pequenos trechos no Catete e em Botafogo, mas o foi de tal modo fragmentado, que é quase impossível reconhecer *in loco* seus traços originais.

Pelo **PAA 3130**, o trecho entre o Passeio e o Outeiro, que é o único que diz respeito à área aqui abordada, foi discretamente alterado em relação aos projetos anteriores, feitos durante o governo de Alair Prata e que previam o parcelamento em lotes a serem vendidos (Figura 40 e Figura 41). O alinhamento das quadras diante da Praça Paris, tanto da Rua Augusto Severo como do final da Rua da Lapa, foi ajustado, de modo a estabelecer uma linha contínua, incorporando as linhas de fachada das edificações mais altas já então construídas, condicionando as edificações futuras à

regularidade e continuidade deste novo alinhamento. Desta forma, este trecho recebia o mesmo tratamento que havia sido dado ao restante da Avenida Beiramar e incorporava-se, pela unidade formal, ao conjunto da orla da baía. As edificações ali existentes (Figura 62), posteriores a este PAA de 1939, corporificaram os conceitos e as intenções do projeto urbano específico daquela área, ao seguirem as regras do **Dec. nº 6.000**, em seus primeiros anos de vigência. Caracterizam-se pela continuidade e altura constante, tendo lojas no térreo e apartamentos nos pavimentos-tipo, estes com um volume central em balanço sobre a calçada, o conjunto da quadra sugerindo um grande bloco monolítico, no qual cada edificação se distinguia das demais apenas pelos detalhes de fachada. O estilo arquitetônico foi o que hoje se denomina protomoderno (Conde, 1986), com predominância dos cheios sobre os vazios.

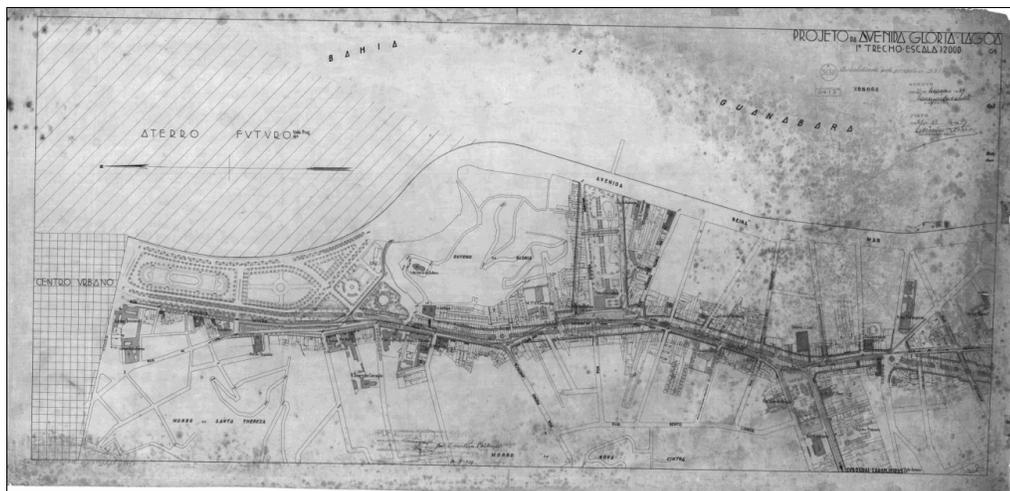


Figura 61: PAA 3130. Projeto da Avenida Glória – Lagoa – 1º trecho (31-03-1939)



Figura 62: Avenida Augusto Severo. (f.a., 2012)

Há um detalhe do **PAA 3130** que pode parecer irrelevante, mas que é de suma

importância para a constituição da paisagem da orla da baía. Trata-se da primeira menção em PAA's ao aterro que viria a ser feito com o desmonte do Morro de Santo Antônio. Na prancha 1, figura, no canto superior esquerdo, uma área hachurada, com contornos indefinidos, sobre a qual há o seguinte texto: "Aterro Futuro – Vide Proj. N^o". O número do projeto foi deixado em branco. Dois anos depois, com o **PAA 3561**, de 1941, teve início a série de projetos que tratava do que viria a ser o Aterro do Flamengo.

O alargamento do túnel Novo, sob o morro da Babilônia, e todo o agenciamento espacial da área no entorno de suas duas embocaduras foi mais uma oportunidade para que os urbanistas da prefeitura exercitassem suas competências e demonstrassem suas convicções.

Para esta segunda ligação com a Zona Sul, a orla da baía não representava problema, pois, desde 1906, a avenida Beiramar já permitia que se chegasse à extremidade sul de Botafogo, para, daí, se alcançar os bairros mais a oeste – o Jardim Botânico, a Gávea e o Leblon. A ligação Botafogo-Leme através de túneis sob os morros era o problema (a oportunidade) que se apresentava. Esta conexão viária foi objeto de três PAA's que chegaram a ser aprovadas ainda pelo prefeito Dodsworth: **PAA 2991**, de 4 de julho 1938 (Figura 63); **PAA 3335**, de 19 de março de 1940 (Figura 64) e; **PAA 3453**, de 29 de novembro de 40 (Figura 65).

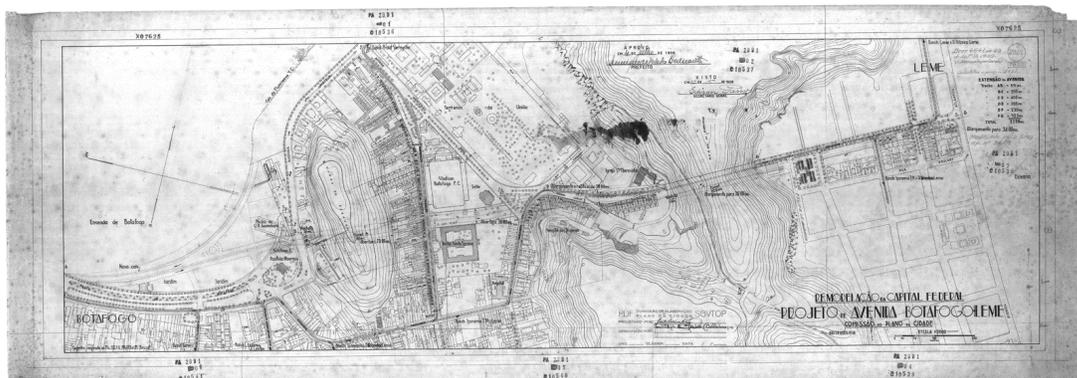


Figura 63: PAA 2991, de 4 de julho de 1938
REMODELACÃO DA CAPITAL FEDERAL
PROJETO DE AVENIDA BOTAFOGO-LEME
Comissão do Plano da Cidade

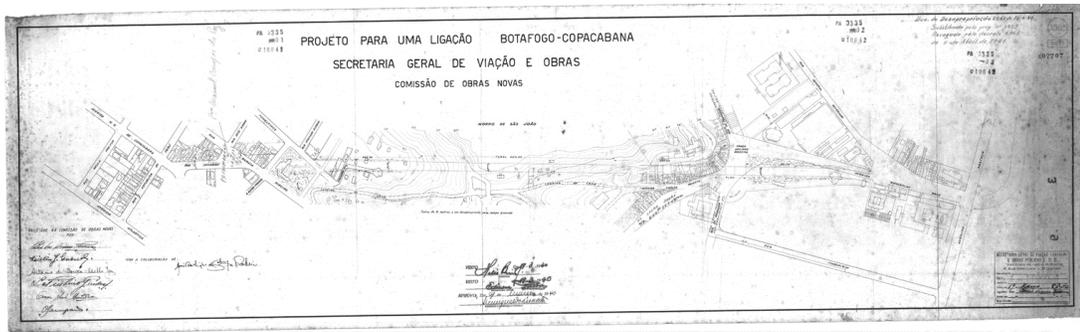


Figura 64: PAA 3.335, de 19 de março de 1940, revogado em 09 de abril de 1941
PROJETO PARA UMA LIGAÇÃO BOTAFOGO-COPACABANA
Comissão de Obras Novas.

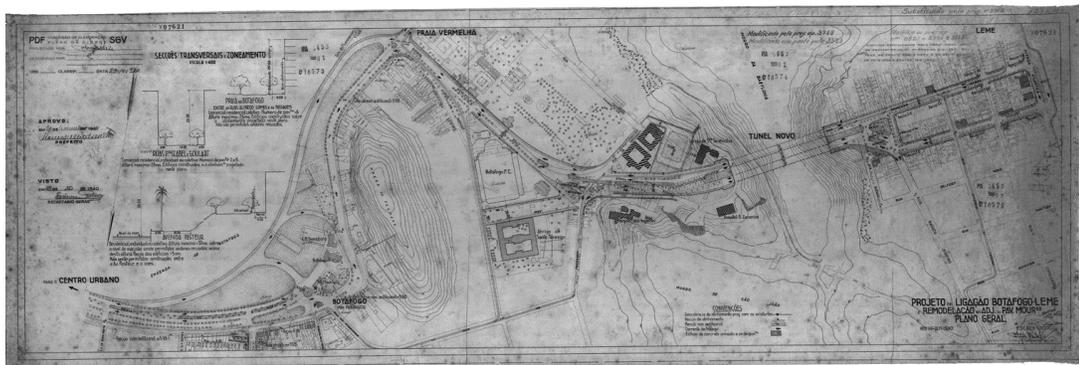


Figura 65: PAA 3.453, de 29 de novembro de 1940
PROJETO DE LIGAÇÃO BOTAFOGO-LEME E REMODELAÇÃO DAS ADJ. DO PAV. MOURCO
PLANO GERAL

Os três projetos tinham alguns aspectos que os aproximavam. Tinham em comum: 1. a área de abrangência, cobrindo desde o final de Botafogo até o início de Copacabana, tendo ao centro o morro de São João ou da Babilônia; 2. o objetivo principal, qual fosse, a ligação rodoviária entre os dois bairros e; 3. a base cartográfica, constituída pelas plantas cadastrais feitas poucos anos antes a pedido da Prefeitura, pela empresa inglesa Aircraft Operating Co. Ltd..

Por outro lado, diversos motivos permitem agrupar estes três projetos em dois conjuntos muito diferentes. O primeiro conjunto contém o primeiro e o terceiro projeto (**PAA 2991** e **PAA 3453**) e, o segundo, um conjunto unitário, é constituído apenas pelo segundo projeto (**PAA 3335**).

O primeiro e o terceiro projetos tinham o carimbo da “Comissão de Elaboração do Plano da Cidade”. Ambos tinham a assinatura de José Otacílio de Saboya Ribeiro como autor do projeto, sendo que o primeiro levava também a de José de Oliveira Reis. O

segundo tinha um carimbo da “Comissão de Obras Novas”, levava seis assinaturas dos membros desta comissão e Saboya Ribeiro assinava ao lado dos dizeres “com a colaboração de:”. O tratamento gráfico é mais um aspecto que permite dividir estes três projetos em dois conjuntos, sendo o primeiro conjunto constituído de desenhos muito mais elaborados e precisos, com muito maior riqueza de detalhes. Porém, o que distinguia fundamentalmente estes dois conjuntos de projetos é que os **PAA’s 2991 e 3453**, que constituem o primeiro destes conjuntos, eram autênticos “projetos urbanos” enquanto o **PAA 3335**, único do segundo conjunto, não passava de um “projeto viário”. Dispostos em sequência cronológica e, observados seus respectivos temas e conteúdos, os três parecem ser: o primeiro uma declaração; o segundo uma réplica; o terceiro uma tréplica, numa conversa que vai, a cada fala, acrescentando novos argumentos.

O primeiro projeto – o **PAA 2991**, de julho de 38, foi um gesto comedido, e até, digamos delicado, no que diz respeito a modificações na área abrangida, seja nos logradouros como nos lotes e edificações existentes. No lado de Botafogo e até a avenida Pasteur, a sul, e a Rua da Passagem, a norte, tudo foi mantido como existente. É bem verdade que o desenho mostrava uma grandiosa intervenção que incluía um aterro sobre a enseada de Botafogo, sobre o qual se abririam novas avenidas de acesso ao túnel sob o morro do Pasmado, este também representado na prancha. No entanto, estas intervenções foram representadas em linhas tracejadas, como a indicar um projeto a ser implantado no futuro. Estas intervenções, mesmo figurando na prancha, não faziam parte do projeto – sem dúvida, uma informação ambígua, ingenuamente figurada na prancha, que fragilizava a proposta.

Na pequena baixada entre os morros do Pasmado e da Babilônia (área em torno do atual Shopping Rio-Sul), as intervenções projetadas eram mais incisivas. Estava previsto o alargamento da avenida Wenceslau Braz e da rua General Severiano e a retificação e alargamento da rua Lauro Sodré, atingindo todo o casario do lado par destes três logradouros, o que representava a totalidade das edificações de caráter genérico aí existentes. Em outras palavras, toda a paisagem desta pequena baixada seria inteiramente substituída, preservadas apenas as edificações de caráter singular –

o Palácio Universitário, o “Stadium Botafogo F. C.” e sua sede, o Asilo Santa Teresa e a igreja Santa Theresinha. O túnel Novo teria apenas uma galeria, com largura de 30,0m e extensão de 220,0m. A rua Princesa Isabel seria alargada sobre seu lado ímpar, atingindo as casas existentes nas duas primeiras quadras.

Os meios-fios e a arborização foram indicados em toda a extensão das calçadas que sofreriam alguma intervenção. Os trilhos de bonde também foram mostrados, inclusive com a indicação de seus destinos (Bonds Gávea, largo dos Leões, Leme, Ipanema etc.), salientando as preocupações com os problemas de circulação, prioritários neste projeto.

O segundo projeto – o **PAA 3335**, foi aprovado pelo prefeito em 19 de março de 1940 e revogado em 9 de abril de 1941. Como dito acima, levava a identificação da “Comissão de Obras Novas”, da Secretaria Geral de Viação e Obras, seis assinaturas de membros desta comissão e, ainda, a de Saboya Ribeiro, como “colaboração”. Um detalhe aparentemente insignificante, mas, de fato relevante, é a identificação equivocada da própria repartição, pois o nome grafado – “Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras” – omitia o “Públicas”, ao final, que fazia parte de seu nome completo.

Borges (2009) não localizou esta comissão na estrutura administrativa da prefeitura, o que faz supor se tratar de uma comissão temporária. Ironias à parte, este projeto faz jus à piada segundo a qual o camelo é um cavalo desenhado por uma comissão – grande, poderoso e resistente, porém lento, feio e desajeitado.

Assim como o anterior, este projeto também propunha uma ligação entre Botafogo e Copacabana, tendo como principal elemento viário um túnel sob os morros existentes entre estes dois bairros. A via proposta também partia da avenida Pasteur, na orla da Urca, deixando intacto o morro do Pasmado. No entanto, o eixo do túnel foi deslocado mais para oeste, desembocando na praça Demétrio Ribeiro, alcançando a avenida N. S. de Copacabana através da rua Inhangá e, finalmente, a avenida Atlântica, através da rua República do Perú.

Diferentemente do projeto anterior, este deixava intocado o casario do lado par da rua

General Severiano, no sopé do morro do Pasmado. Salvo esta diferença com relação à preservação das pré-existências, todo o restante do projeto era muito mais invasivo, demonstrando a prevalência do sistema de circulação em detrimento de todos os demais elementos constituintes das paisagens natural e construída. Partindo da avenida Pasteur, a avenida Wenceslau Braz seria alargada prevendo-se grande recuo, tanto no lado ímpar, sobre os terrenos pertencentes ao Botafogo F. C., como do lado par, sobre o campus da universidade, descaracterizando inteiramente a ambiência de ambos. A praça Juliano Moreira constituiria um grande largo, sobre o qual seria feito um viaduto, sendo previsto também grande corte na encosta do morro de São João, de modo a permitir um traçado retilíneo da via e a se atingir a cota de aproximadamente +35,0m da embocadura do túnel projetado. Este teria largura de 20,0m e extensão de 460,0m, mais do dobro do que era previsto no projeto anterior, chegando ao outro lado na cota +20,0m. Mais baixas fossem as cotas das embocaduras, maior seria a extensão do túnel. No lado de Copacabana, o traçado passaria por cima de praças, ruas, lotes e edificações existentes, gerando diversos fragmentos de lotes de difícil aproveitamento. Não constavam os desenhos dos arremates e concordâncias necessários nos novos entroncamentos dos logradouros. A ausência de um corte longitudinal, neste caso absolutamente indispensável, não demonstrava como seria feita a conexão do túnel com as ruas de Copacabana, situadas em cotas muito diferentes, o que deveria ser feito, possivelmente, por outro viaduto que, no entanto, não figura no projeto⁴⁴.

Este projeto possui grande semelhança com aquele de 1926, mencionado anteriormente (**PAA 1558**), no qual se previa a abertura de uma rua entre a Voluntários e a São Clemente, ligando a praia de Botafogo ao largo dos Leões. Têm em comum o fato de privilegiarem a abertura de uma via como solução para um problema

⁴⁴ Considerando-se a cota de soleira média das edificações a +5,0m, as cotas das embocaduras corresponderiam à altura de prédios de 10 pavimentos (cota +35,0m – 5,0m = 30,0m) e 5 pavimentos (cota +20,0m – 5,0m = 15,0m), respectivamente! Para se atingir a cota +35,0, partindo de +5,0, seria necessária uma rampa de 375,0m, com 8% de declividade, ou seja, quase o comprimento de dois quarteirões convencionais, como os de Copacabana; para a cota +20,0, o comprimento da rampa seria de 187,5m, ou o equivalente a um quarteirão convencional.

de circulação rodoviária, desprezando por completo o contexto natural e urbano e, conseqüentemente, sem projetar o “cerzimento”⁴⁵ do tecido existente com as intervenções propostas e deixando inúmeros fragmentos de lotes com difícil aproveitamento. É interessante observar que, em ambos (**PAA 1558**, de 1924 e **PAA 3335**, de 1940), as pré-existências urbanas foram representadas da mesma maneira, qual fosse: mostravam-se os alinhamentos, as divisas e as edificações, mas todos estes elementos tinham o mesmo valor gráfico, o que dificultava o discernimento do significado de cada linha. Também é interessante notar que ambos tiveram vida curta, sendo revogados pouco depois de aprovados. Provavelmente a revogação de ambos tenha sido motivada por razões semelhantes – o grande volume de desapropriações, mas também suas imperfeições técnicas.

O terceiro e último dos projetos aqui analisados – o **PAA 3453**, aprovado pelo prefeito em 29 de novembro de 1940 – apresentava uma solução que conciliava os temas da circulação viária e da paisagem urbana, incorporando as prescrições estabelecidas na legislação edilícia vigente, tudo isto de forma consistente e coerente. Dado ao nível de detalhamento do projeto, à quantidade de informações lançadas na prancha e à perfeita articulação entre os elementos deste último projeto, tem-se a impressão de que a Comissão se sentiu instigada a dar uma resposta incontestável para o problema que se havia de resolver, desqualificando por completo a proposta anterior, da efêmera “Comissão de Obras Novas”, o **PAA 3335**, de poucos meses antes.

É extremamente importante destacar a maneira como foram tratadas as edificações lindeiras aos logradouros projetados. As edificações existentes foram cuidadosamente avaliadas e valoradas. As de menor porte e de constituição mais frágil foram consideradas como passíveis de substituição, enquanto as mais altas e mais sólidas, com estruturas de concreto, foram consideradas permanentes. Assim, incorporadas à paisagem, formariam no futuro um conjunto unitário e coeso junto às novas edificações a serem erguidas conforme as regras do Código de Obras de 1937. Este

⁴⁵ Cerzir: Coser (peças de um tecido), de modo que não se notem, ou mal se notem, as costuras. (Dic. Aurélio)

procedimento revela a importância que se dava às edificações existentes e futuras como elementos essenciais na constituição da forma urbana, visando uma composição resultante de uma intenção plástica, segundo determinada consciência estética.

O projeto levava duas assinaturas do arquiteto José Otacílio de Saboya Ribeiro – uma no carimbo oficial da Comissão de Elaboração do Plano da Cidade e a outra, no canto inferior direito, onde, abaixo da mesma, o próprio escreveu em letras cursivas: “urbanista”. Ao lançar sua assinatura associada ao título de urbanista, Saboya Ribeiro, mesmo como funcionário municipal, atribuiu ao projeto um caráter autoral. Este caráter autoral permite que se façam algumas considerações sobre o autor e sua obra.

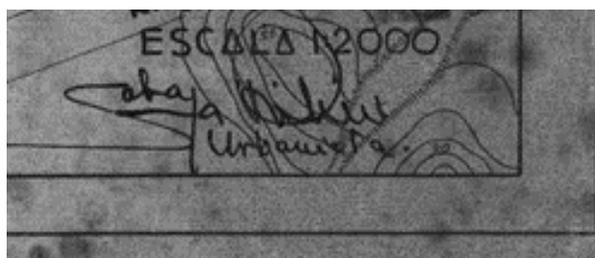


Figura 66: PAA 3.453 – detalhe
Assinatura de Saboya Ribeiro - urbanista

Saboya Ribeiro (1903-1969), formado pela Escola Politécnica, em 1930, foi professor da Faculdade Nacional de Arquitetura, catedrático de Urbanismo-Arquitetura paisagística a partir de 1937 e diretor da FNA de 1964 a 1967. Antes disso, fora prefeito de São Luiz, em 1937, e funcionário da Prefeitura do Distrito Federal, com relevante atuação em diversos trabalhos de planejamento da cidade do Rio de Janeiro. Participou da elaboração do Código de Obras de São Luiz e de Fortaleza (Saboya Ribeiro, 1993).

É muito provável que tenha participado, ainda que “lateralmente”, da redação do Código de Obras contido no **Dec. nº 6.000**, de 1937, no mandato do prefeito Olímpio de Mello, pois, à época, já fazia parte do corpo técnico municipal e estava envolvido no tema. Os projetos de sua lavra na Comissão do Plano da Cidade denunciavam sua simpatia pelo trabalho de Agache e pela paisagem urbana que seria conformada segundo as determinações da legislação de 37, como se verá adiante.

O arquiteto não se notabilizou pela produção de textos durante sua carreira. Seu

trabalho escrito de maior envergadura foi *“Evolução Urbana”* (1993), em dois volumes – uma edição póstuma, iniciativa de seus filhos⁴⁶, sobretudo daquele que leva seu nome e é também arquiteto. O texto descreve e interpreta, segundo a ordem cronológica, a história das cidades desde a pré-história até a contemporaneidade. É daí que se podem extrair alguns fragmentos que elucidam um pouco de suas crenças e convicções como arquiteto e urbanista.

Saboya Ribeiro foi contemporâneo de arquitetos da primeira geração moderna brasileira, entre os quais, Lucio Costa, Oscar Niemeyer, Jorge Moreira, Reidy e outros. Simultaneamente à sua formação e sua atuação como arquiteto da prefeitura e professor de projeto, ocorreram todos os CIAM; Le Corbusier, Wright, Gropius, Mies e Niemeyer tornaram-se os arquitetos mais influentes no mundo; Lucio Costa projetou e Kubitschek construiu Brasília; o movimento moderno conheceu seu apogeu e foi criticado por Jane Jacobs ([1961] 2001) e Kevin Lynch ([1960] 2010), entre outros. No entanto, nada disto recebeu uma linha sequer de Saboya Ribeiro em sua *“Evolução Urbana”*, fosse para enaltecer como para criticar e condenar a atuação e a doutrina destes seus contemporâneos. Não se pode alegar falta de conhecimento. Em 1967, ano em que encerrou seu mandato como diretor da FAU, portanto em plena atividade, todos estes fatos eram de notório conhecimento. A omissão em que incorre foi, portanto, deliberada. Sua visão de cidade dava continuidade a uma linha que passava por Haussmann, Sitte e Agache, na qual a cidade seria um artefato a ser modelado segundo princípios artísticos que, uma vez aplicados, eram, por si, a garantia de sua qualidade.

No livro, o último capítulo foi dedicado ao urbanismo norte-americano, indicando que, pela sua interpretação, era aí onde se encontra o ápice da história no que diz respeito ao tema das cidades. O texto evidenciava a admiração do autor por dois aspectos do urbanismo norte-americano do século XX: a eficiência do sistema de circulação baseado em autoestradas e a combinação do que chamou de *“urbanismo clássico*

⁴⁶ Informação fornecida ao autor pelo filho, José Octacilio de Saboya Ribeiro F°.

sobre os traçados ortogonais das ruas”.

Com relação às autoestradas, o autor defendia que

“O automóvel vem sendo o elemento integrador por excelência das várias regiões metropolitanas. E as estradas de rodagem acabam por penetrar e atravessar as cidades, adotando a técnica do “*limited-way*”, “*freeway*”, “*limited access*”, “*express-way*”, “*auto-speedway*” ou seja de avenidas dispostas como canal de tráfego, com número reduzido de junções ou cruzamentos, no mesmo ou em níveis diversos, permitindo uma circulação rápida. Tipo que denominamos de “supervias”, que nas suas características técnicas, tanto podem se aproximar das autoestradas alemãs, como dos parques avenida (*parkways*) consagrados pelos urbanistas norte-americanos, onde a paisagem constitui um dos elementos básicos da composição.

“... as rodovias, completando as funções das estradas de ferro, integram a cidade na região e, reciprocamente, a *urbs* assume a função metropolitana, governando melhor o destino da região que a tem como cérebro, influenciando grandemente a economia regional tornando-se, de fato, metrópole.” (Saboya Ribeiro, 1993 pp. 276-277, vol.2)

Ao falar do urbanismo clássico, ele identifica como paradigma as reformas de Paris promovidas pelo Barão Eugène Haussmann e cita trechos de Marcel Poëte⁴⁷:

“O edifício público ou o monumento, seja por sua personalidade como por sua localização, deve participar em destaque na composição da cidade. Não importa onde se localize; ele marca seu entorno. Ele serve para compor a fisionomia urbana.

“A coordenação das vias em relação a uma edificação é uma das regras de composição da cidade.” (Marcel Poëte, *ap.* (Saboya Ribeiro, 1993 pp. 285, vol.2)) (t.a.)⁴⁸

Mais adiante, voltaria a Haussmann e à influência que teve sobre arquitetos e sobre os projetos de remodelação de algumas cidades:

“A remodelação parisiense é o maior e mais expressivo exemplo de remodelação urbana de todos os tempos. Desse exemplo e dessa escola

⁴⁷ Marcel Poëte (1866-1950): bibliotecário e historiador da cidade de Paris. Em 1917, transformou a *Bibliothèque Historique* em *Institut d'histoire, de géographie et d'économie urbaines de la Ville de Paris*, sendo seu primeiro diretor. Aí ensinou sobre a evolução das cidades, disciplina da qual é o criador na França. Esta escola é hoje o *Institut d'urbanisme de Paris*, da qual os dois fundadores foram Marcel Poëte e Henri Sellier. Deixou uma obra histórica importante, consagrada a Paris, mas também ao urbanismo (http://fr.wikipedia.org/wiki/Marcel_Poëte, 10-jul-2012).

⁴⁸ Citado em francês no original. Tradução do autor.

serviu-se Pereira Passos ao traçar o plano de remodelação do Rio de Janeiro, em 1873, e somente posto em prática 30 anos depois. Dessa escola seria também Daniel Burnham, que tão decisivamente viria a atuar na primeira fase do movimento urbanístico, hoje em plena evolução, entre os norteamericanos.” (Saboya Ribeiro, 1993 pp. 287, vol.2)

Teceu rasgados elogios a Burnham como arquiteto e como urbanista:

“Burnham incorpora-se entre os notáveis arquitetos americanos que criaram a que se convencionou chamar Escola de Chicago; ela modelaria, pela primeira vez, altos edifícios que o aprimoramento da técnica construtiva faria audaciosos, leves, quase transparentes nos seus vãos envidraçados, entre vigas e colunas metálicas.

“Ao atender ao apelo das classes conservadoras, encarregando-se com Bennett⁴⁹ de apresentar um plano para a remodelação de Chicago, em 1909, pensou em termos clássicos. Os planos em xadrez, como é o de Chicago, quadras e vias uniformes, sucedendo-se monotonamente – não oferecia na sua estrutura simplificada a oportunidade para os traçados de embelezamento, visando a perspectiva dos monumentos. Ao mesmo tempo que abria “*boulevards*” para o tráfego, com suas praças geometricamente traçadas, o plano de avenidas seria simetricamente composto.” (Saboya Ribeiro, 1993 pp. 287,288, vol.2)

As afirmações, tanto quanto às omissões, acima destacadas evidenciam os fundamentos conceituais e as preferências estéticas de Saboya Ribeiro. Já no final da década de 1930, quando não tinha completado 40 anos, mas já era urbanista da prefeitura, Saboya Ribeiro teve a oportunidade de por em prática suas crenças e convicções arquitetônicas e urbanísticas através de sua colaboração na elaboração do Código de Obras da cidade e em diversos projetos da Comissão de Elaboração do Plano da Cidade, muitos dos quais executados ao longo dos anos seguintes. Esteve envolvido nos projetos para a Esplanada do morro de Santo Antônio, uma das áreas que receberam grande atenção da Comissão. Elaborou para aquela área um projeto recentemente recuperado pelo Laboratório de Análise Urbana e Representação Visual – LAURD-ProUrb-FAU-UFRJ (Segre, 2012), no qual demonstrou sua visão de cidade para uma área bem maior e mais significativa do que os restritos projetos de alinhamento que predominavam em seu cotidiano profissional. O **PAA 3543** – segunda

⁴⁹ Edward H. Bennett, arquiteto, co-autor, com Daniel Burnham do plano de Chicago de 1909 (“Paris on the prairie”, como anunciavam seus autores).

versão de sua autoria para a Ligação Botafogo-Leme é mais uma evidência delas.

A área abrangida por este projeto é a mesma do PAA 2991. O formato da prancha e o enquadramento da planta também são os mesmos, assim como as convenções gráficas de representação dos elementos existentes e projetados. O título desta versão inclui “*adjacências do Pavilhão Mourisco*”, o que demonstra a importância que deveria ser dada aos edifícios de caráter singular, como preconizado por Poëte.

A prancha continha três sessões transversais dos logradouros atingidos⁵⁰. Muito além de meros detalhes complementares, eles constituíam o cerne do projeto, no que diz respeito à formatação das edificações, das quadras e do conjunto das quadras na área abrangida, além dos perfis e da arborização dos logradouros. Constituíam autênticos “gabaritos” dos logradouros como eram entendidos estes desenhos na tradição urbanística, da qual Agache foi um adepto, tendo o urbanista francês incluído alguns destes no seu plano para o Rio de Janeiro (Agache, 1930). O conjunto de rua e prédios, ao serem executados segundo o gabarito, seria como uma extrusão deste desenho, regular e contínuo em toda a sua extensão, variando apenas quanto à textura dos planos das fachadas. Assim foi na Paris de Haussmann, na Viena da Ringstrasse, na São Petesburgo oitocentista, na avenida Central de Pereira Passos, na Chicago de Burnham. Assim deveria ser no Rio de Janeiro de Saboya Ribeiro e de seus colegas da prefeitura.

Estas seções seguiam rigorosamente as determinações do **Dec. nº 6.000** quanto às alturas das edificações e à sua posição em relação aos alinhamentos. Saboya Ribeiro partiu do princípio que o arquiteto projetista, ao definir a volumetria de uma edificação conforme as regras do Código de Obras de 1937, visando sempre o máximo aproveitamento do terreno, era levado a uma solução única. A edificação deveria ser

⁵⁰ Há um pequeno livro – *101 Things I learned in Architecture School*, de Matthew Frederick – que se tornou popular recentemente entre os estudantes de arquitetura, pois traz algumas “verdades” bastante óbvias, mas que é sempre bom lembrá-las. O verbete 68 diz: “**Design in sections**: Good designers work back and forth between plans and sections, allowing each to inform the other. Poor designers fixate on floor plans and draw building sections afterward as a record of decisions already made in plan. But sections, it could be said, represent 50 percent of the experience of a building.” (Frederick, 2007)

encostada nas divisas laterais e a fachada seria posicionada sobre o alinhamento ou sobre a linha definida pelo afastamento frontal obrigatório. A altura total seria sempre a mesma, uma vez que seu limite máximo já vinha estabelecido no decreto, variando apenas conforme a zona da cidade. O número de pavimentos e a altura de cada pavimento também não teriam grandes variações, uma vez que os parâmetros mínimos e máximos eram fortemente restritivos. Qualquer alternativa a este formato implicaria na perda da possibilidade de se construir a área máxima admissível para cada lote, o que, naturalmente, era evitado em qualquer circunstância. As quadras construídas segundo estas regras teriam o aspecto de uma grande massa sólida, cujo perímetro era idêntico ao alinhamento das ruas periféricas, com altura regular e face contínua, cada edificação se diferenciando das demais unicamente pela fenestração e pelo tratamento das superfícies fechadas. Por sua vez, as ruas, quando ladeadas por quadras neste formato, configurariam uma rua corredor. O **PAA 3453** levava isto em conta e tirava partido disto para modelar a parte da cidade abrangida no projeto, conforme aquela deliberada intenção estética manifestada pelas regras edilícias no Código de Obras.

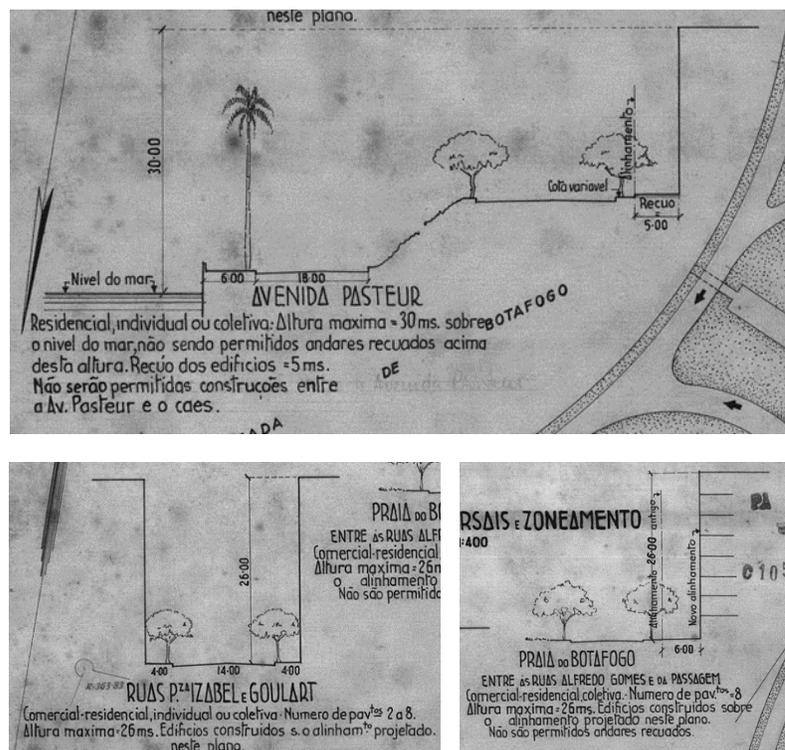


Figura 67: PAA 3453 - Detalhes
SECÇÕES TRANSVERSAIS E ZONEAMENTO

No **PAA 3453**, os alinhamentos eram muito mais do que a divisão entre o domínio público e o privado. Elas representavam a face de um elemento sólido, concreto, tinham significado espacial, sendo o limite entre o vazio da rua e o cheio dos blocos resultantes das sucessivas edificações dentro dos lotes.

O projeto explorava as possibilidades formais estéticas e compositivas a que esta circunstância levava. Neste sentido, havia dois detalhes que merecem ser observados em maior detalhe: 1. a esquina da praia de Botafogo com a rua São Clemente e, 2. as quadras atingidas em Copacabana.

A praia de Botafogo foi projetada como um paredão contínuo, de altura regular, acompanhando a curva do alinhamento, interrompido apenas pelas ruas transversais. Na esquina da rua São Clemente a regularidade do volume seria alterada. Foi desenhado um recuo maior, em curva, ensejando a formação de um pequeno largo a ser arborizado. A forma, interrompendo a continuidade do paredão, contrastava com este e se destacava, configurando um verdadeiro pórtico de entrada. O recurso compositivo era coerente com a importância da rua, principal acesso ao bairro de Botafogo.

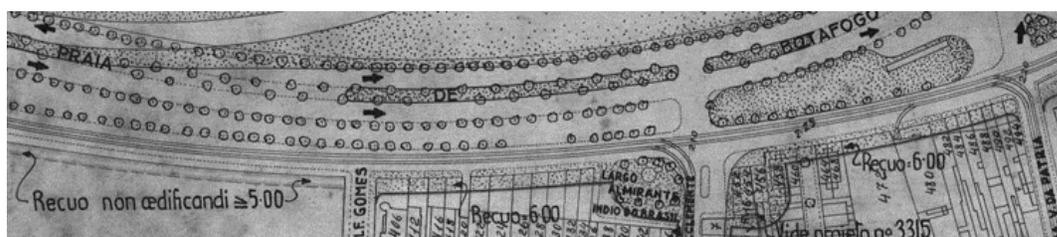


Figura 68: PAA 3.453 – Detalhe
Praia de Botafogo e esquina da rua São Clemente.

Ainda na praia de Botafogo, em toda a sua extensão, foi fixado um “recuo *non-ædificandi*”, com largura variando de 5,0 a 6,0 metros⁵¹, sendo previsto o tratamento paisagístico da calçada assim alargada. O “recuo *non-ædificandi*” é um recurso mais conveniente para a prefeitura do que um simples “recuo do alinhamento”. O recuo do

⁵¹ Na verdade, trata-se de um afastamento frontal, segundo a nomenclatura atual. A legenda não deixa qualquer dúvida a este respeito.

alinhamento modifica a linha que demarca o limite entre o logradouro e o lote e, a área entre o alinhamento existente e o projetado passa a ser pública. Por este motivo, pode ser reivindicada a indenização por esta perda na área do lote. Diferentemente, o “recoo *non-ædificandi*” não altera as testadas dos lotes, mas apenas determina a condição “*non-ædificandi*” daquela porção. A área deste recoo continua a ser de propriedade particular, mas é de uso público. A adoção deste recurso se relaciona a uma outra condição que se refere à atitude discricionária com relação às edificações a serem mantidas ou não na área abrangida pelo projeto.

A se confiar nas informações da base cadastral da Aircraft (1928), tomada como referência, quase todos os lotes da praia de Botafogo já continham edificações, mas todas com um ou dois pavimentos apenas. É possível afirmar isto com segurança, pois, no PAA, para a notação para edificações mais altas, foi utilizada uma hachura limitada pelo perímetro do volume construído, e nenhuma das edificações deste trecho tem esta notação. O projeto previa a substituição progressiva de todas estas casas, certamente construídas desde meados do século XIX, por edifícios novos e mais altos que, dentro de algum tempo, conformariam a nova “fachada” do bairro. A mesma conduta foi adotada em todas as demais áreas atingidas por este projeto, desde Botafogo até Copacabana. O desprezo pela paisagem antiga, neste caso, se assemelhava àquele demonstrado por Pereira Passos com relação ao casario colonial inteiramente demolido quando empreendeu as reformas na área central da cidade na primeira década do século XX e, é coerente com a visão de cidade de Saboya Ribeiro depreendida a partir de seus escritos acima destacados.

O segundo detalhe para o qual se quer chamar a atenção são as quadras de Copacabana. Seguindo o critério acima descrito, todas as edificações com menos de três pavimentos e que não tivessem estrutura de concreto foram incluídas na categoria “esta pode ser demolida”, enquanto as demais, mais altas e com estrutura de concreto, foram criteriosamente preservadas e incorporadas no projeto, de modo a compor a futura paisagem como parte integrante dela. A notação gráfica para estas edificações foi a hachura interna e o número de pavimentos grafado ao centro, como indicado na legenda. Os “recoos *non-ædificandi*” e as consequentes linhas de fachada

projetadas foram traçadas de modo a se alinharem às fachadas destas edificações já existentes, incorporando-as ao plano da fachada das respectivas quadras, o que se observa em todas as ruas atingidas. O cuidado com os exemplares arquitetônicos selecionados para serem preservados exigiu a utilização de uma notação especial para os pontos críticos de concordância dos alinhamentos, entre o existente e o projetado – são pequenos triângulos preenchidos em sólido, indicando os pontos de concordância, conforme também indicado na legenda. Eles apareciam não apenas no trecho de Copacabana, mas também no de Botafogo.



Figura 69: PAA 3.453 – Detalhe
Alinhamentos, recuos e planos de fachada em Copacabana

As edificações de caráter singular ou monumental, todas situadas ao redor do morro do Pasmado, nas suas vertentes leste e oeste, foram preservadas e, seus respectivos entornos, agenciados de modo a valorizá-las na paisagem. Os critérios de Marcel Poëte, neste caso, foram seguidos à risca.

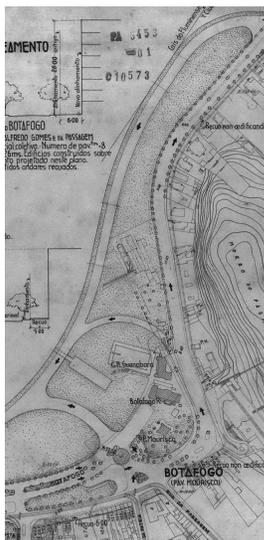


Figura 70: PAA 3.453 – Detalhe
Trecho de Botafogo: paisagem, sistema viário, edificações de caráter excepcional.

Os parágrafos precedentes descrevem e comentam as partes do projeto que tratavam da massa edificada, aquela que ficava no interior dos lotes e das que constituíam excepcionalidades no conjunto edificado. Resta tratar da outra parte, a que configura o domínio público. É comum se tratar estes dois domínios como fisicamente opostos – edificado e livre; cheio e vazio; figura e fundo. Entre os milhares de PAA do Rio de Janeiro, pouquíssimos servem para definir o agenciamento espacial das áreas abrangidas, não passando, frequentemente, da definição geométrica dos limites entre a propriedade privada e o espaço público. Não é o caso deste PAA. Aqui, a definição deste limite é apenas um dos elementos que contribui para a ambiência urbana, este sim, o verdadeiro tema do projeto.

Do ponto de vista viário, não havia subterfúgios: importava estabelecer uma ligação rodoviária eficiente conectando o centro da região metropolitana a um de seus bairros periféricos. Para isto, o aterro sobre a enseada de Botafogo, apenas insinuado na versão do **PAA 2991**, foi assumido como necessário e fez parte do projeto. A curva projetada para o litoral reproduzia homoteticamente a da antiga orla, tendo continuidade ao longo da avenida Pasteur, de modo que toda a frente de mar passaria a ter forte identidade e unidade paisagística. O aterro propiciava a criação de uma ampla área ajardinada entre o mar e as quadras edificadas, no meio da qual estavam o Pavilhão Mourisco e as sedes de clubes náuticos que, desta forma, poderiam ter suas perspectivas fruídas pelo passante, ganhando notoriedade na paisagem. A ligação viária seria feita por uma larga avenida que partia da orla de Botafogo, assentada sobre este largo aterro; contornava o morro do Pasmado pela avenida Pasteur, aqui alargada; continuava através de uma ampla avenida no estilo alameda, que, por sua vez, prosseguindo através de túnel com duas amplas galerias sob o morro da Babilônia, teria continuidade em Copacabana; bipartindo-se neste ponto e assumindo a rua Princesa Isabel como uma das mãos de veículos e a rua Goulart (atual Prado Junior) como a outra mão; terminando na avenida Atlântica, neste trecho alargada, de modo a comportar o trânsito intenso. As ruas que partiam ou chegavam a esta via, em toda a sua extensão, tratadas como vias coletoras, se conectavam a esta em esquinas cujas concordâncias foram perfeitamente traçadas, através de um “cerzimento” meticuloso do tecido, estabelecendo uma trama viária perfeitamente hierarquizada. Deste modo,

o novo eixo viário se inseriria na cidade existente de forma articulada, incorporando-se a ela. É fácil perceber a coerência deste projeto com a defesa que Saboya Ribeiro fez das autoestradas norte-americanas, como citado acima (Saboya Ribeiro, 1993 pp. 276-277, vol.2).

Na praia de Botafogo, o projeto estabelecia uma conciliação entre a alta velocidade da via expressa próxima do mar com a baixa velocidade conveniente para as proximidades das edificações. Uma escala mais associada ao cotidiano do bairro era propiciada por uma alameda adjacente às quadras edificadas, com calçadas largas e farta arborização. Na caixa de rolamento desta via, nitidamente local e de velocidade mais baixa, estariam os trilhos dos bondes. Sem dúvida, a inspiração para esta parte do projeto vinha dos bulevares parisienses de Haussmann, e da avenida Central de Pereira Passos, um modelo também enaltecido pelo autor.

O projeto, como se conclui, ia muito além de um traçado de alinhamento e configurava-se como um projeto urbano altamente complexo. Tal complexidade advinha tanto da definição das massas edificadas de acordo com a legislação edilícia vigente, como do detalhamento das áreas livres e das vias de circulação viária, mas principalmente da articulação entre todas, segundo um arcabouço teórico que, ainda que não fosse explicitado, se revelava nas entrelinhas dos traços do desenho e dos fragmentos escritos.

Não se pode creditar exclusivamente a Saboya Ribeiro a orientação técnica e artística da Comissão de Elaboração do plano da Cidade. No governo de Dodsworth, a chefia da Comissão era de José Oliveira Reis, engenheiro de atuação destacada e sólida formação. Sua equipe contava com Eduardo Vasconcelos e outros arquitetos (com assinaturas lamentavelmente ilegíveis) que também na época assinaram projetos como seus autores. Mais correto seria afirmar que este arquiteto-urbanista foi uma peça importante da estrutura municipal, aquela que modelou a urbanística característica do prefeito Dodsworth e que, por sua atuação, conformou grande parte da paisagem dos bairros das Zonas Sul e Norte.

Nos anos que se seguiram, principalmente depois da deposição de Vargas e,

simultaneamente, do final do mandato de Dodsworth na prefeitura, foram feitas diversas modificações neste projeto. O aterro do Flamengo, a abertura do túnel do Pasmado e o alargamento ainda maior da rua princesa Isabel deram à via projetada outro caráter que, agora, podemos dizer que não é mais de ligação do bairro de Botafogo ao do Leme, mas do Centro à Zona Sul. Premida pela pressão populacional, pelo aumento do número de veículos particulares e, fundamentada em outras urbanísticas, uma paisagem se desenhou para este e outros trechos da cidade.

Viúva II

Em 1945, pelo **Decreto-Lei Federal N° 8.304**, do Presidente da República José Linhares (1945 a 1946), a Comissão do Plano da Cidade foi transformada em Departamento de Urbanismo - DUR, mantida sua vinculação à Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas - SGVTOP. Esta alteração diminuiu a importância relativa do órgão no organograma municipal, mas não alterou suas atribuições nem sua organização interna. De fato, manteve-se não apenas sua chefia, como seu corpo técnico e sua maneira de trabalhar. Pode-se, portanto, considerar que, neste momento, houve continuidade nos trabalhos iniciados na gestão Dodsworth, sem alterações significativas em suas bases conceituais (Reis, 1977) (Faria, 2007).

Foi neste contexto, já então sendo prefeito Hidelbrando de Araújo Góis (1946 a 1947), que o trecho à volta do Morro da Viúva foi finalmente incorporado ao conjunto da orla nos moldes “agachianos”, com a aprovação do **PAA 4350**, através do **Dec. n° 8.597**, em 17 de agosto de 1946.

O **PAA 4350** e o decreto que o aprovava constituíam mais uma evidência da doutrina ou sistema de pensamento manifestado na prática urbanística daquela equipe profissional da prefeitura. O decreto é praticamente uma versão em texto do desenho do PAA. Foram adotadas as regras gerais do **Dec. n° 6.000**, alteradas parcialmente, conforme era prerrogativa da prefeitura. Em cada lote, a edificação seria constituída de um bloco encostado nas divisas laterais, com a fachada posicionada sobre o alinhamento e com profundidade previamente definida, entre 40,0m e 50,0m. As

edificações existentes cujas profundidades eram superiores a estas eram apenas “*toleradas*” (art. 1º, § b, item 3). As alturas seriam regulares, com 12 pavimentos, variando para 17 pavimentos na parte mais próxima da praia do Flamengo. O projeto induzia à formação de um conjunto monolítico similar aos que deveriam se formar nas quadras ao longo da Praia do Flamengo. A maior altura na parte voltada para a praia do Flamengo talvez tenha sido fruto da pressão feita pelos proprietários e incorporadores visando maior aproveitamento dos terrenos ali localizados. Ou talvez tenha sido o resultado de uma intenção plástica de pontuar e arrematar o final da orla com uma massa edificada mais expressiva. Efetivamente, naqueles lotes, as edificações foram erguidas com maior número de pavimentos, o que sustenta ambas as hipóteses. De qualquer forma, o projeto, ao mesmo tempo de alinhamento e de “gabarito”⁵², corrobora as opções estéticas partilhadas pela equipe do Departamento de Urbanismo, mesmo que subvertendo parcialmente as rígidas regras do Código de Obras vigente.

É lamentável que, com este projeto e com as edificações feitas segundo ele, a cidade tenha perdido a visão do Morro da Viúva, de que desfrutou por séculos. Não se trata, esta afirmação, de um juízo moral. Esta perda é lamentável sobretudo porque a paisagem da Zona Sul do Rio de Janeiro tem como principal característica o fato de ser composta pelos elementos naturais – morros e mar – lado a lado com a cidade propriamente dita – ruas e edificações, condição que se perdeu com o ocultamento do morro.

⁵² Entenda-se “gabarito” não apenas como atualmente é entendido, restrito apenas à altura das edificações. Aqui, gabarito significa efetivamente um desenho bidimensional de uma seção que inclui o logradouro e as edificações lindeiras e que, por extrusão, confere, tanto a um como às outras, sua continuidade e regularidade.

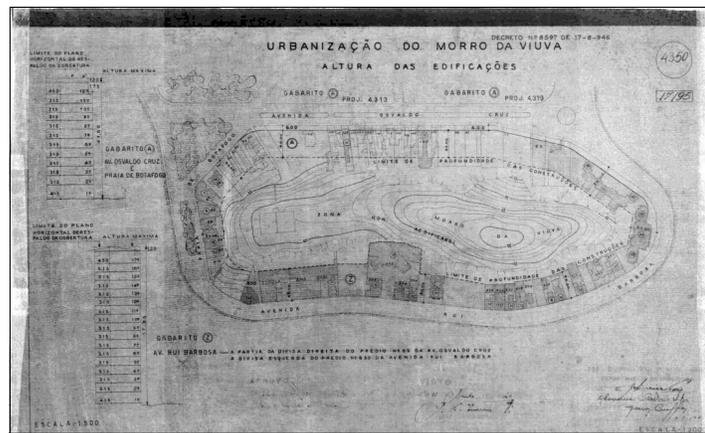


Figura 71: PAA 4350. Urbanização do Morro da Viúva - Altura das edificações (17-agosto-1946)



Figura 72: Morro da Viúva. (f.a., dez-2012)

Anos 1950

O aterro deve ser entendido como parte de um projeto muito mais amplo, que incluía o desmonte do morro de Santo Antônio, entre o Centro e a Lapa, com a conseqüente incorporação ao Centro da área plana resultante e, ainda, e a melhoria da conexão viária deste com o porto, ao norte, e com a orla oceânica, ao sul. Este programa norteou desde os primeiros estudos até os últimos, finalmente implantados. A criação de duas grandes áreas planas – a resultante do desmonte do morro e a do aterro propriamente dito – com a conseqüente possibilidade de obter recurso com sua exploração imobiliária viria a ser...

... considerada gradativamente como fator estratégico fundamental para viabilizar tais intervenções, visando um autofinanciamento da obra: a discussão da ocupação, em termos quantitativos, será em diante a questão essencial a ser discutida pelos sucessivos administradores para definir a aprovação das ideias. (Ceniquel, 1996 p. 148)

A questão viária não seria menos importante no debate, assim como o caráter das áreas livres. A permear todo o debate, estava a discussão sobre as linguagens artísticas que disputavam espaço no contexto cultural.

É importante reafirmar que o programa abrangia o Centro da cidade e suas conexões com aos bairros adjacentes. Porém, com frequência, nas pranchetas dos urbanistas, o aterro e a esplanada de Santo Antonio foram tratados de forma autônoma. Isto é razoável, tendo em vista serem dois locais com caracteres muito diferentes e relativamente distantes um do outro. A articulação entre os dois, no entanto, foi encarada como fundamental na concepção de ambos.

Aterro

Na coleção dos projetos de alinhamento da SMU, a primeira referência ao aterro está no **PAA 3130**, de 1939 (Figura 61), em que este aparece como uma grande área hachurada, de contornos indefinidos, com o texto "*Aterro Futuro*". A partir de então e, até a conclusão das obras, em 1965, a Comissão do Plano da Cidade e seus órgãos sucessores – Departamento de Urbanismo - DUR e Superintendência de Urbanização e Saneamento - SURSAN – projetaram diversas versões para ele. Algumas foram aprovadas pelo prefeito da ocasião, recebendo número de PAA. Outras permaneceram apenas como estudos que não tiveram prosseguimento (Segre, 2012).

Após a vaga referência a um "*Aterro Futuro*" feita no **PAA 3130**, dois anos depois, em 26 de maio de 1941, foi aprovado pelo prefeito Henrique Dodsworth o **PAA 3561**, que definia o contorno da orla do aterro a ser feito com o desmonte do morro de Santo Antônio. Tratava-se de um projeto pautado pela engenharia geológica, onde o que estava em jogo era a destinação do bota-fora do material proveniente do morro (Figura 73) (Figura 74). O desenho em planta era uma faixa com largura regular de 170,0m ao longo da avenida Beiramar, alargando-se em curva diante da praia da Lapa para, daí, chegar à cabeceira das pistas do aeroporto Santos Dumont, formando no encontro com esta uma linha contínua, sem quebras ou inflexões.

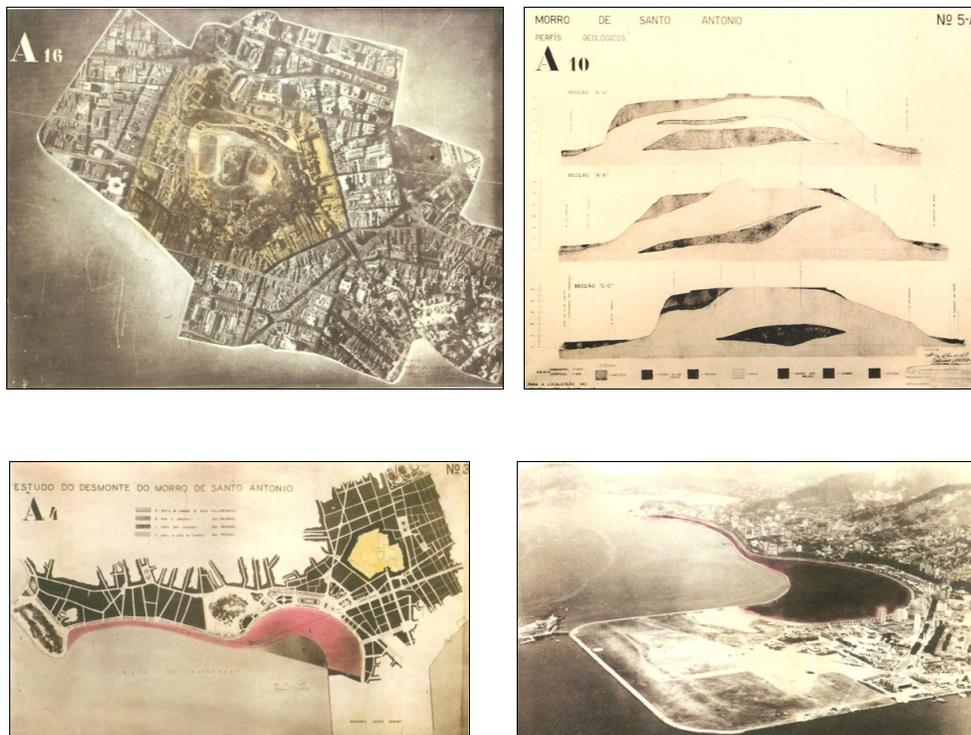


Figura 73: Estudos geológicos para o desmonte do morro de Santo Antônio e aterro do Flamengo (1938)
(Acervo NPD-FAU-UFRJ)



Figura 74: PAA 3561, 26 de maio de 1941
Projeto do desmonte do morro de Santo Antônio - Planta da área a ser aterrada – Glória e Flamengo

Já em 1941, baseada no que determinava o PAA que definia a linha da orla, a Comissão apresentou uma proposta para o alargamento da faixa plana de toda a extensão da orla sul da baía, desde o Passeio Público até o final de Botafogo – “*Projecto para um parkway na avenida Beira-mar - Parques, Playgrouns & Pista para velocidade irrestrita*” (Figura 75). Pela data, depreende-se que este projeto, desenhado ainda em

linhas muito imprecisas, era apenas uma parte de todo o amplo programa em que se inseria, já que, no mesmo ano, foi aprovado o projeto de alinhamento para todo o entorno da esplanada de Santo Antonio – **PAA 3612**. Esta proposta preliminar não previa a exploração imobiliária do aterro, já que a Comissão entendia que uma ocupação intensiva da área plana no Centro seria suficiente para valorizar os terrenos a serem criados, cuja venda proveria os recursos necessários à obra toda. O **PAA 3612**, de 31 de julho de 1941 (Figura 76), deixa isto claro. Neste projeto constava a autoria de Saboya Ribeiro como “urbanista” – o mesmo que fora responsável pelos projetos da Comissão para a Ligação Botafogo-Leme e da avenida Glória-Lagoa. Desenhado em 29 pranchas, abrangia uma extensa área, tendo em seu centro o convento de Santo Antonio sobre o fragmento do morro que sobraria depois do desmonte de sua maior parte. Mais uma vez, a morfologia proposta deixava clara a afinidade de Saboya Ribeiro com a estética de Agache e com sua concepção formal para o Centro. Como já comentado anteriormente, com este projeto, a Comissão estaria dando mais um passo na implantação gradual do Plano de 1930. Outros estudos foram feitos na mesma época pelos urbanistas da CPC. Prevaleceu, no entanto o de Saboya Ribeiro (Segre, 2012).

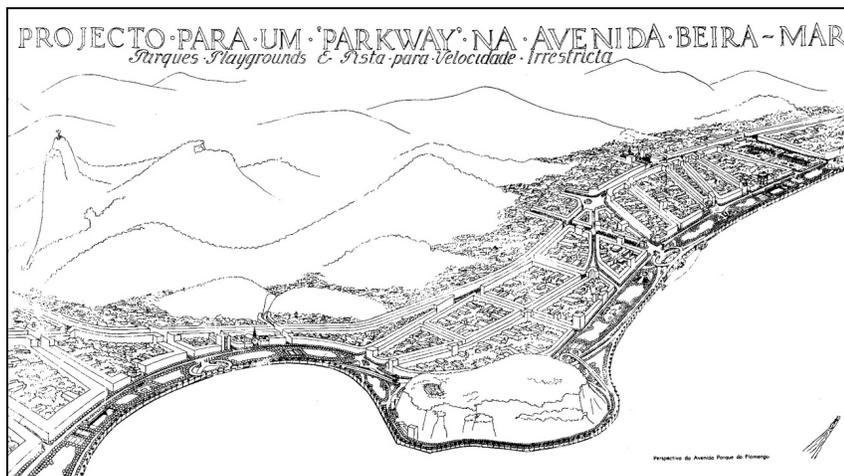


Figura 75: Projecto para um 'Parkway' na Avenida Beira-mar (c. 1941)
(Reis, 1977 p. 119)

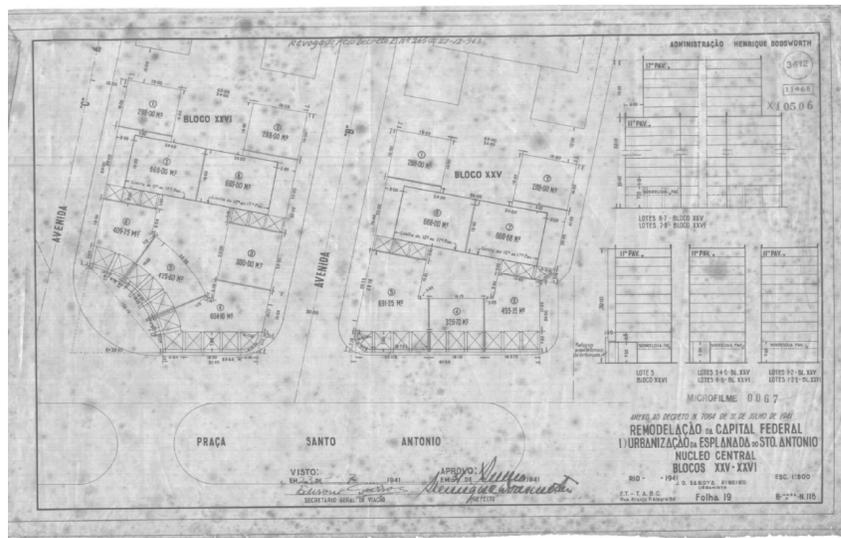


Figura 76: PAA 3612, folha 19/29, 31 de julho de 1941⁵³

No desenho do aterro de 1941, o conjunto evidenciava, e o próprio enquadramento da perspectiva ratificava, a compreensão, aceitação e valorização da relação simbiótica entre a cidade e seu sítio, conforme era convicção dos urbanistas da prefeitura. Cidade e natureza tinham o mesmo protagonismo no projeto, o que se refletia também em sua representação gráfica. O paisagismo seguia a linguagem então hegemônica na Comissão, já manifestada nos projetos das ligações com a Zona Sul acima descritas e comentadas. Largas avenidas delimitavam áreas ajardinadas, formando grandes praças rodeadas por colares de árvores de grande porte. Reproduzia-se, assim, “em ponto maior”, o padrão da avenida Beiramar existente, estabelecendo-se um *continuum* entre ambas. As áreas verdes, pela sua própria configuração, e até pelo título – “playgrounds” –, tinham um caráter local, de bairro. O projeto recuperava também a avenida Oswaldo Cruz, pela parte interna do morro da Viúva, como local de passagem, conforme a concepção de 1903 (PAA 17 a 25 - Figura 19), incorporando-a ao sistema de vias de “*velocidade irrestrita*”. Entre o parque e o mar, ao longo da linha da costa, não se previam praias nem no Flamengo, nem em Botafogo. O mar continuaria a ser, naquele trecho do litoral, um elemento da paisagem natural destinado apenas à fruição visual, tal como era no começo do século,

⁵³ Aqui foi reproduzida somente a prancha nº 19, mas que é bastante ilustrativa do conjunto.

quando a avenida Beiramar foi implantada no governo de Pereira Passos. Na parte interna da cidade, não atingida pelo projeto, a massa edificada, desenhada esquematicamente, indicava que um rígido controle da forma urbana deveria ser exercido. Nesta parte, as edificações posicionadas em fita em torno das quadras, com alturas constantes, pontuadas estrategicamente com algumas de maior altura para destacar eventos urbanos especiais, estendia para os bairros da orla sul da baía o padrão formal sugerido por Agache para o Centro.

Em 1947, Affonso Eduardo Reidy assumiu a chefia do Departamento de Urbanismo - DUR, órgão que, em 1945, sucedera a Comissão do Plano da Cidade⁵⁴. Na década seguinte, Reidy alternaria esta chefia com Oliveira Reis por algumas vezes (Faria, 2007). Neste período, o aterro e a esplanada de Santo Antônio ocuparam a agenda destes dois funcionários municipais, que tinham visões diferentes sobre o significado destes lugares e fizeram diferentes propostas para os mesmos. Para o aterro, que é a parte que aqui interessa, ao final, prevaleceram as ideias de Reidy, segundo as quais o projeto foi executado.

Pode parecer estranha a presença do aterro projetado por Reidy nesta segunda subfase da primeira fase da periodização aqui adotada. A linguagem arquitetônica de Reidy era radicalmente diferente daquela que predominava na antiga Comissão do Plano da Cidade, que teve continuidade mesmo depois desta ser sucedida pelo DUR e, que se manifestou em diversos projetos mostrados anteriormente, inclusive no citado logo acima, de 1941, referente ao aterro. Reidy se notabilizou como um dos mais importantes arquitetos modernos brasileiros. Suas principais referências vinham dos trabalhos iniciais de Le Corbusier (Boesiger, [1972] 1998), com quem trabalhou no projeto da sede do Ministério de Educação e Saúde – MÊS (atual Palácio Gustavo Capanema) (Lissofsky, et al., 1996). Os projetos para a esplanada de Santo Antônio, os Conjuntos residenciais do Pedregulho (1946) e da Marquês de São Vicente (1953), o Museu de Arte Moderna - MAM (1952) e inúmeros outros de menor porte são

⁵⁴ Uma descrição mais pormenorizada da estrutura dos órgãos municipais dedicados ao urbanismo encontra-se nos capítulos referentes à Fase 2.

demonstrações claras de sua afinidade com seu mestre inspirador. Desprovidos de ortodoxia formal, mas, sem se afastar dos paradigmas do movimento moderno, estes projetos revelavam sua fina sensibilidade artística e seu rigor técnico.

Consequência de tal riqueza expressiva, galgada numa elaboração erudita que lhe confere densidade, somada a uma pragmática visão da realidade concreta e uma clara compreensão da função social da profissão, **Reidy é o arquiteto do possível.** (Ceniquel, 1996 p. 14)

Em termos de linguagem, o aterro de Reidy, desde os primeiros estudos até os últimos e definitivos, contrasta fortemente com a parte interna da avenida Beiramar, o que é perceptível mesmo ao observador leigo. Ademais, hoje, depois de executado, há nítida separação entre as duas partes, principalmente no Flamengo e no morro da Viúva, trechos nos quais esta separação foi marcada concretamente pela antiga amurada, ali preservada.

As opções estéticas demonstradas pelos sucessivos projetos para o aterro (tanto quanto para a esplanada de Santo Antonio) refletiam o debate em torno das linguagens artísticas e, restrito a este campo, colocava em posições opostas Reis e Reidy, que se apresentam como representantes de duas correntes opostas.

Pode-se ler nas entrelinhas (deste debate – n.a.) uma clara incompatibilidade enquanto as diversas abordagens sobre a questão da tradição e o papel da cidade existente na inserção de um objeto novo: já não se tratava mais (como acontecia no começo do século), de um jogo que envolvia desafios técnicos a serem enfrentados, mas, sim, de ter a oportunidade de redirecionar a estruturação da espacial da cidade em função de uma modernidade não atingida em termos urbanísticos, da mesma forma que já tinha se conseguido no campo arquitetural. (Ceniquel, 1996 p. 160)

O autor do trecho acima citado refere-se à esplanada de Santo Antônio, mas, no aterro, as *“incompatibilidades”* a que se refere eram de mesma natureza e magnitude.

Para encerrar o questionamento sobre a pertinência ou não dos projetos do aterro a este *“pedaço de tempo”* (Abreu, 2010 pp. 21, vol. 1) aqui definido como subfase 2 da fase 1 da história do urbanismo da cidade no século XX, pode-se afirmar que sua inclusão se deve à *“coalescência histórica”* (id.) de outros elementos que não estilísticos, estéticos ou, por fim, formais. Ora, a fase 1 foi delimitada em função de que neste *“pedaço de tempo”* da história do urbanismo carioca, houve uma

prevalência dos valores artísticos. E mais, que estes valores artísticos decorriam ou eram fortemente condicionados pela situação peculiar (singular) da cidade face ao seu sítio. O aterro projetado por Reidy, tanto quanto as propostas idealizadas para ele por Oliveira Reis, enquadram-se perfeitamente nos critérios da periodização aqui adotada. Independentemente das opções estéticas, todos os projetos, tanto de um como de outro, foram concebidos segundo determinadas visões artísticas da cidade, com clara intenção estética, cada qual à sua maneira.

Os projetos de Reidy deste período tinham em comum a mesma estratégia para articular as pré-existências com o objeto projetado. Porém, até aquele momento, seus projetos, apesar de grandiosos, restringiam-se à escala das edificações ou grupamentos de edificações. No aterro, buscava adotar na escala da cidade o mesmo critério geral já adotado por ele nos projetos de edificações. A implantação dos blocos em fita dos conjuntos residenciais do Pedregulho (1946) (Figura 77), da Catacumba (1951) (Figura 78) e da Marquês de São Vicente (1952) (Figura 79) e a própria residência do arquiteto (1950) (Figura 80) são exemplos perfeitos desta estratégia transformada em regra pelo próprio arquiteto. Não se tratava de aceitar as condicionantes do sítio e se submeter a elas. Não se tratava também de reconfigurar o sítio, como foi feito no Centro da cidade no início do século. A estratégia era muito mais sutil. As pré-existências deveriam ser mantidas tanto quanto possível, até o ponto em que não comprometessem a obra. A obra estabeleceria uma espécie de “negociação” com o sítio, acomodando-se a ele ou afastando-se dele conforme a conveniência formal e funcional assim recomendasse. De modo algum Reidy buscava uma articulação mimética da obra com o sítio, como, por exemplo, Frank Lloyd Wright buscava fazer, a Casa da Cascata (1934) sendo um caso emblemático da postura deste arquiteto em relação às contingências físicas locais. Reidy não se constrangia de impor suas obras à paisagem, mas o fazia imbuído de que, com sua arte, traria uma contribuição positiva ao ambiente construído. Ao mesmo tempo, o fazia com total reverência ao sítio, mantendo-o intocado. Estas eram as regras que o arquiteto instituiu para si e que perseguiu em seus projetos.

Ora – como afirma Tschumi – a desnecessária criação de regras está na própria

condição essencial da arte e, é do rigoroso atendimento a estas regras que reside a possibilidade de extrair prazer erótico de obras que pretendam ser incluídas no conjunto das obras artísticas (Tschumi, [1977] 1996 p. 536) ou, em uma “*série de fatos históricos*”, como preferiria Argan ([1969] 1998 pp. 31-32). Reidy se impunha não apenas seguir o restrito conjunto de regras formais do movimento moderno, mas também criou para si um outro conjunto de regras específicas e particulares para definir a implantação de suas obras e de as relacionar com o sítio, o que contribuiria para caracterizar sua linguagem arquitetônica própria.

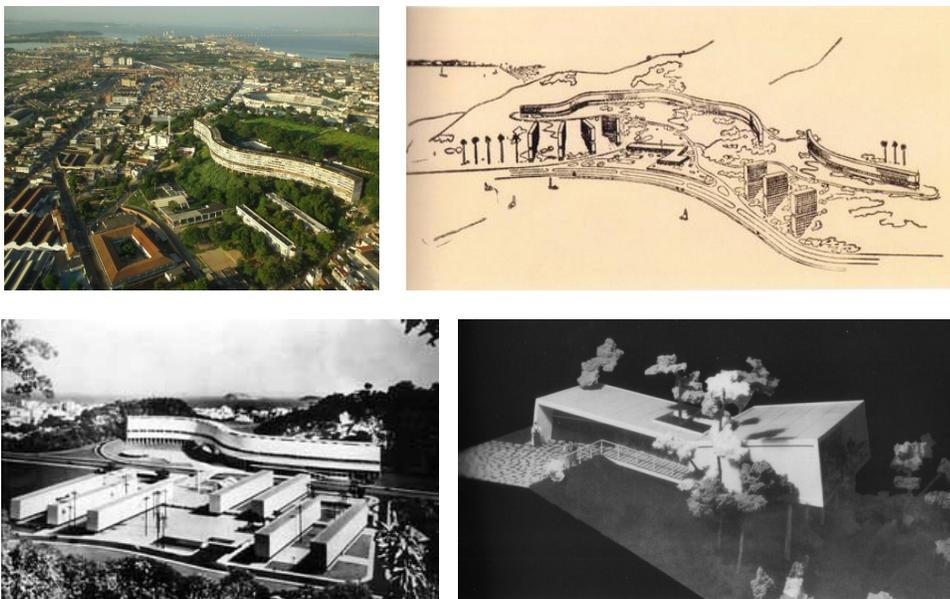


Figura 77: Conjunto Residencial do Pedregulho (Reidy, A. E., arq., 1946)
(<http://www.historiadorio.com.br>, dez-2013)

Figura 78: Conjunto Residencial da Catacumba (Reidy, A. E., arq., 1951)

Figura 79: Conjunto Residencial Marquês de São Vicente (Reidy, A. E., arq., 1952)

Figura 80: Residência do arquiteto (Reidy, A. E., arq., 1950)
(Acervo NPD-FAU-UFRJ)

Uma vez que, até 1947, o projeto de 1941 não fora implantado, Reidy teve a oportunidade de reinterpretar o problema do aterro. A partir das assépticas informações geológicas (Figura 73 e Figura 74), buscou conformar lugares dotados de novas significações, à luz de sua cultura arquitetônica própria.

Ao se observar as propostas de Reidy, desde as iniciais, em 1947, até as últimas, fica evidente a compreensão que tinha da complexidade da cidade em suas dimensões fisiográficas, funcionais e estéticas. O empreendimento era de grande porte e interferiria intensamente nas áreas abrangidas diretamente e em suas imediações. O

gesto arquitetônico deveria ser cuidadoso, de modo a não comprometer as preexistências naturais e artificiais. Ao contrário, o desafio era fazer com que a intervenção, por grande que fosse, buscasse potencializar as qualidades existentes. Para complicar a situação, no contexto artístico-cultural, Reidy tinha um desafio ainda maior, que seria a afirmação, no campo do urbanismo, do ideário do movimento moderno, então já hegemônico no campo restrito da arquitetura das edificações. Neste aspecto, sua bagagem cultural e suas preferências estéticas o colocavam em posição antagônica em relação a seus colegas com quem partilhava o mesmo espaço institucional da Comissão do Plano da Cidade e, posteriormente, do Departamento de Urbanismo. Porém, foi naquele ambiente que o arquiteto absorveu e incorporou e, até mesmo contribuiu na construção de uma atitude urbanística, longamente elaborada na prática cotidiana, que partia do princípio que a cidade e seu sítio eram indissociáveis, e que, no Rio de Janeiro, esta “indissociação” apresentava-se de maneira singular. As respostas que até então tinham sido dadas para a orla sul da baía (e de outras partes da cidade, como, por exemplo, os bairros da orla oceânica) eram provas materiais incontestáveis desta atitude.

Logo em seus primeiros estudos (Figura 81, Figura 82), podia-se observar o traço do arquiteto que buscava resolver os problemas funcionais da cidade de acordo com o ideário artístico moderno.

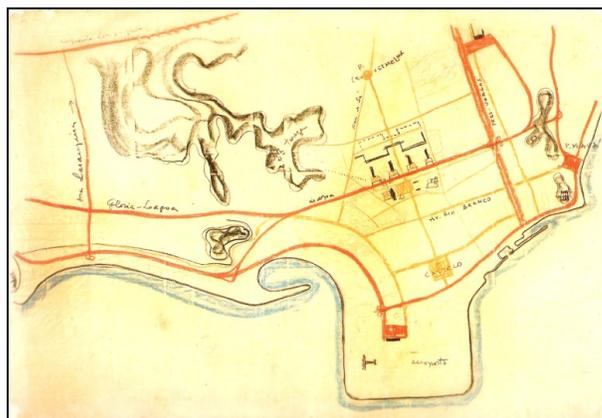


Figura 81: Estudo preliminar para a esplanada de Santo Antonio e o aterro do Flamengo (esboço)
(Reidy, A. E., 1947) (Acervo NPD-FAU-UFRJ)

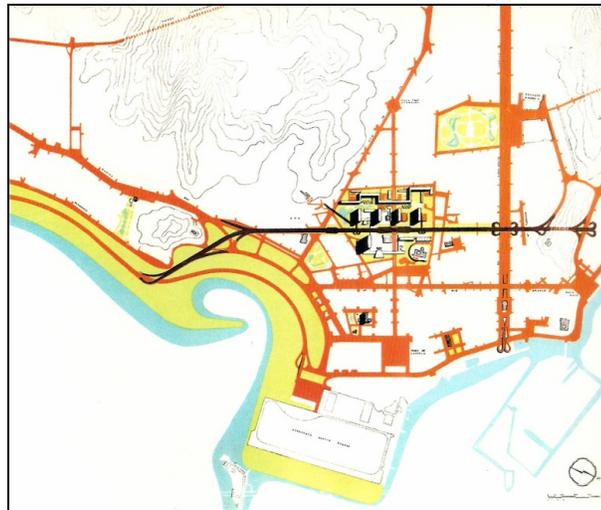


Figura 82: Estudo preliminar para a esplanada de Santo Antonio e aterro do Flamengo (versão final)
(Reidy, A. E., 1948) (Acervo NPD-FAU-UFRJ)

O enquadramento do esboço de 1947 (Figura 81) delimitava a “área problema” entre a zona portuária e o morro da Viúva, com o Centro da cidade em destaque. Este, então já congestionado e desprovido de uma verdadeira centralidade, recebeu uma especial atenção. Tal como em 1941, a esplanada era a oportunidade para resolver o problema da centralidade, mas, então, em 1947, sob novo formato. Antes de tudo, seria necessário garantir acessibilidade a ele. Novas avenidas foram idealizadas, de modo a estabelecer conexões eficientes com o restante da cidade. Neste gesto, Reidy não desprezou o proposto pela Comissão do Plano da Cidade em 1941 e, aproveitando-se do **PAA 3612** (acima citado), reafirmou o eixo da avenida norte-sul lá já definido, ligando a zona portuária à orla sul da baía, paralelamente à avenida Rio Branco, mas, mais a oeste. Previu uma conexão deste eixo com a avenida Presidente Vargas, então já aberta, através de um trevo. Uma nova avenida no sentido leste oeste, de menor hierarquia (hierarquia definida pelas tonalidades das cores), foi proposta no prolongamento da avenida Almirante Barroso, indo até a praça da Cruz Vermelha – hoje, parcialmente executado, é composto pelas avenidas Chile e Henrique Valadares. Tal como no projeto da CPC, de 1941, no entorno do cruzamento dos dois eixos, no exato local onde surgiria a esplanada de Santo Antônio, seria erguido o novo centro da cidade (Ceniuel, 1996) (Segre, 2012). O eixo principal, ao alcançar a orla sul da baía, conectava-se a importantes vias de ligação à Zona Sul: a avenida Glória-Lagoa, projetada cerca de 10 anos antes, mas nunca implantada, e as novas avenidas a serem

criadas sobre o aterro que ali se esboçava. Adoçando a curva do litoral, em um gesto de grande expressão plástica, surgiam as curvas da marina da Glória.

Na versão final dos estudos, em 1948 (Figura 82), o aproveitamento do terreno da esplanada era muito menor do que fora previsto pelo projeto de Saboya Ribeiro, de 1941. O prefeito Mendes de Moraes (1947-1951), evidentemente, exigiu novos estudos, com vistas a aumentar a intensidade de uso (Ceniquel, 1996 p. 144). A proposta tampouco convenceu Oliveira Reis que, apesar de não ser mais o chefe do Departamento, jamais se afastou dos temas da cidade. Ao engenheiro, pareceu inadequado o caráter das áreas livres do aterro, tanto quanto o dimensionamento das vias de circulação rodoviária. Na *“biografia profissional”* de Reis, Faria (2013) não relatou ter havido qualquer manifestação formal de Reis em relação a este projeto de Reidy nos anos imediatamente a seguir. Este autor relata que, a partir desta época, os interesses de Reis se dirigiram para as questões de transporte, que, inclusive, viriam a ser o tema de sua tese de concurso para Docência Livre da Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade do Brasil, em 1950 (Faria, 2013 p. 207). Em 1958, quando novamente ocupava a chefia do DUR, Reis teria a oportunidade de mostrar na prática o seu entendimento sobre o problema, ao apresentar uma nova versão para o aterro (**PAA 7172** - Figura 85). Voltaria outra vez ao tema em 1963, quando manifestou veementemente sua indignação pela revogação de seu projeto e a aprovação de uma versão atualizada de Reidy, que retomava os conceitos básicos das propostas de 1948 e de 1953, desta vez, em caráter definitivo, o que será visto logo adiante. As alternâncias de posturas diante do que deveria ser o aterro caracterizaram todo o processo de sua definição formal.

Afora as inúmeras versões posteriores que não chegaram a receber a chancela do prefeito, houve quatro projetos que foram reconhecidos como “oficiais”, vindo a integrar o conjunto dos PAA’s. Foram eles o **PAA 5031**, aprovado em 8 de fevereiro de 1949, pelo prefeito Mendes de Moraes (1947-1951) (Figura 83), o **PAA 6128**, aprovado em 24 de julho de 1953, pelo prefeito Dulcídio Cardoso (1952-1954) (Figura 84), o **PAA**

7172, aprovado em dezembro de 1958, pelo prefeito Sá Freire Alvim (1958-1960)⁵⁵ (Figura 85) e o **PAA 7815**, aprovado em 10 de novembro de 1961, pelo governador Carlos Lacerda (1961-1965) (Figura 86).

À exceção do **PAA 7172**, cuja autoria se deve a José de Oliveira Reis, os três outros (**PAA's 5031, 6128 e 7815**) foram feitos sob a orientação de Affonso Eduardo Reidy.



Figura 83: Estudo preliminar (1949) para o PAA 5031 (8-fev-1949)
(Acervo NPD-FAU-UFRJ)⁵⁶

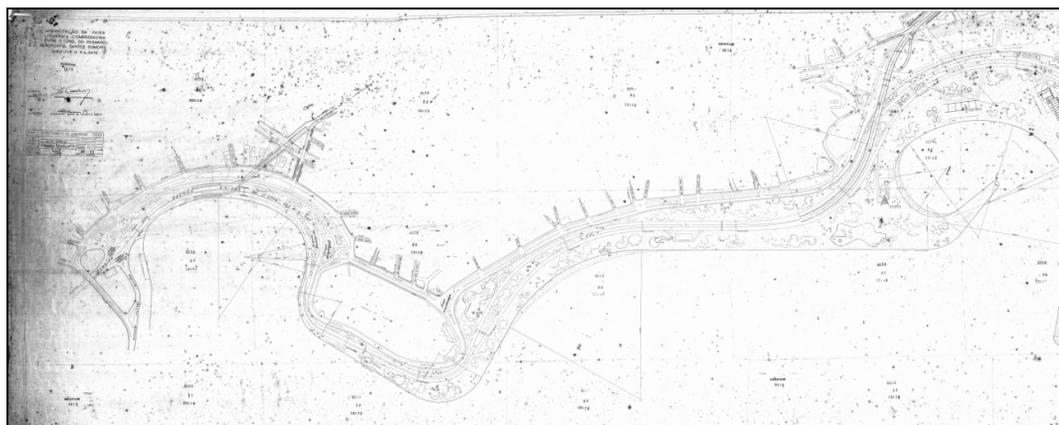


Figura 84: PAA 6128 (24-julho-1953)

⁵⁵ Este PAA foi desenhado em duas folhas. A primeira, onde está representada a extremidade sul e onde consta a data da aprovação, foi extraviada. A data da aprovação foi estimada a partir das datas dos PAA imediatamente antes e depois.

⁵⁶ Devido a seu grande formato (0,90m x 5,40m), a imagem do PAA 5031 não foi incluída no site da prefeitura (<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens>). A Figura 83: Estudo preliminar (1949) para o PAA 5031 (8-fev-1949) reproduz a versão final do estudo preliminar para o mesmo.

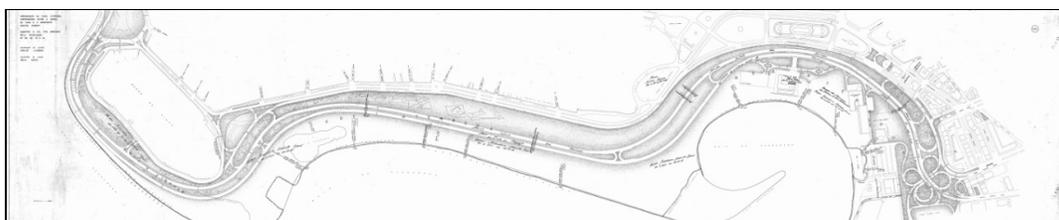


Figura 86: PAA 7815 (10-nov-1961)

A leitura em sequência dos três projetos de Reidy para o aterro que se tornaram oficiais pela sua transformação em PAA's (**5031**, de 1949, **6128**, de 1953 e **7815**, de 1961), permite que se observe como o arquiteto elaborou, nos 15 anos entre o primeiro e o último, o problema que tinha diante de si. Neste percurso, adensou crescentemente, a cada nova versão, sua "carga artística", ou, por outra, tornou-se cada vez mais fiel e radical no cumprimento das regras que estabeleceu para si mesmo. Sem desmerecer a competência técnica e artística de Oliveira Reis, quando seu projeto (**PAA 7172**, de 1958) é cotejado aos de Reidy, nota-se que o projeto de Reis representou uma inflexão, descontinuidade ou "um ponto fora da curva" na sequência. Ora, Reis, ao desenhar seus projetos, não foi menos artista do que Reidy. Porém suas regras eram outras.

A "carga artística" dos projetos de Reidy manifestou-se em seus projetos nas respostas que foram dadas a dois conjuntos de problemas: 1. O aterro em si, seu programa específico ou, em outras palavras, o objeto propriamente contido em seus limites

⁵⁷ A figura foi rotacionada 180°, para acompanhar o layout das demais.

físicos e, 2. A relação do aterro com a cidade, com suas adjacências imediatas e com a paisagem mais ampla de que faz parte. Ambos os conjuntos de problemas encontraram soluções dentro da área estrita do aterro, mas, ambos refletem a visão do arquiteto sobre o objeto como parte de um espaço muito mais amplo e complexo do que ele em si.

No primeiro projeto da série – **PAA 5031**, de 1949 (Figura 83) –, agindo ainda timidamente, Reidy desenhou o projeto dentro dos limites que foram definidos pelas técnicas da geologia, onde a arte tinha um papel secundário. Ao longo da praia do Flamengo, fora definida pelo **PAA 3561** (Figura 74) uma faixa de aterro com largura regular de 170,0m, que terminava no morro da Viúva. Era este o terreno de que dispunha. Esta faixa de terra afastaria os prédios existentes do mar. A distância do mar seria compensada com a criação de um parque que permitiria a fruição visual de uma nova paisagem, mas que não impediria a vista da baía mais adiante e das montanhas ao longe, sem contar com o lazer que o próprio parque propiciaria. Obedecendo ao que determinava o projeto geológico, o contorno externo do morro da Viúva não foi alterado. Na praia de Botafogo, ao contrário do que propôs para a do Flamengo, buscou preservar ao máximo a curva acentuada da enseada, invadindo o mínimo possível o espelho d'água, de modo a não comprometer as características formais e ambientais daquele trecho.

O desenho mostrado na Figura 83 abrangia a totalidade do empreendimento, incluindo o aterro, a esplanada de Santo Antonio e uma ampla área ao redor (ver nota 56). O enquadramento era quase o mesmo do de seus estudos de dois anos antes, porém o alargava, de modo a incluir a orla de Botafogo até o morro do Pasmado. O desenho destacava o sítio e as principais vias de circulação da cidade no trecho enquadrado. Entre estas, eram mostradas não só as existentes como outras a serem abertas, como a avenida norte sul (em destaque), a avenida Glória-Lagoa e o túnel Santa Bárbara. Das edificações, foram mostradas apenas as que faziam parte do empreendimento, isto é, aquelas a serem erguidas na esplanada de Santo Antonio e no aterro. Na esplanada, foram projetadas edificações em muito maior número do que na versão de 1947 e, em uma parte do aterro, foi previsto o aproveitamento para

prédios de apartamentos. Visava-se, com isto, obter maior retorno com a venda dos direitos da exploração imobiliária. Ainda assim, a área total das edificações seria cerca de 40% menor do que a prevista no projeto de Saboya Ribeiro, de 1941 (Ceniuel, 1996 p. 178). Ao ser transformado em PAA, a área foi dividida em duas, uma referente à esplanada e, outra referente ao aterro, que veio a receber o número de **PAA 5031**.

O projeto de Reidy assumia os limites geométricos definidos pela geologia através do **PAA 3561**, de 1939. À exceção da marina da Glória, o perímetro do projeto de Reidy era o mesmo que Reis adotara em 1941. Fora isto, os dois projetos eram radicalmente diferentes. Reis adotou para o paisagismo do aterro uma linguagem que reproduzia aquela da antiga avenida Beiramar, de modo que seria impossível distinguir a parte existente da nova projetada. Reidy, seguindo suas próprias regras de implantação, adotou uma estratégia diametralmente oposta, que se repetiria nas futuras versões que faria para o aterro, ao estabelecer uma nítida separação entre a parte antiga e a nova da faixa diante da orla. A antiga avenida Beiramar seria mantida quase sem alterações, preservando-se o caráter de sua ambiência, na qual a área livre do logradouro articulava-se fortemente com as edificações lindeiras. A parte nova teria um caráter próprio, manifestado pela própria linguagem arquitetônica e pelos usos diferenciados. Tanto quanto possível, a própria linha divisória entre ambas deveria ser inequívoca, de modo a acentuar o contraste entre as duas.

Na solução do problema viário as diferenças não seriam menores. As vias expressas de Reis reproduziam a situação existente na praça Paris, em que o espaço livre era delimitado pelas avenidas que corriam lateralmente uma junto ao mar e outra próxima das edificações. As pistas de rolamento existentes junto aos prédios seriam destinadas ao trânsito local. No projeto de Reidy, as pistas junto aos prédios receberam o mesmo tratamento, mas as vias expressas foram posicionadas junto ao mar. Assim, a área remanescente entre os dois conjuntos de vias de trânsito estaria mais conectada à parte interna e não seria tão segmentada como no projeto de Reis. Reidy foi mais atento ao problema viário do que Reis. As pistas do aterro dariam continuidade à avenida Norte-Sul a ser aberta no Centro. No Flamengo, ao alcançar o morro da Viúva, teriam continuidade pelo lado interno do morro, através da avenida Oswaldo Cruz,

esta mantida inalterada. Daí, se conectariam a novas pistas a serem abertas na praia de Botafogo, junto ao mar, chegando, finalmente, ao túnel do Pasmado e, daí, a Copacabana. No meio da praia de Botafogo foi projetado um viaduto conectando as novas vias projetadas com o prolongamento da rua Pinheiro Machado, que levaria ao túnel de ligação ao Catumbi, já representado no estudo de dois anos antes. A avenida Rui Barbosa, não atingida pelo aterro, seria mantida inalterada, preservado seu caráter de via local.

A faixa de terra entre a antiga avenida Beiramar no Flamengo e as novas pistas junto ao mar era onde o restante do programa poderia ser atendido. Foram definidas duas zonas. Na primeira, entre a praça do Russel e a rua Dois de Dezembro, foram dispostos seis grandes blocos residenciais, com 18,0m x 70,0m em planta, com 20 pavimentos residenciais, afastados 120,0m uns dos outros. Da rua Dois de Dezembro até morro da Viúva, restava uma área livre, onde poderia vir a se desenvolver um parque público que, pelo pequeno porte, teria caráter local.

Eram poucas as oportunidades para gestos artísticos de grande expressividade. Estes ficaram restritos ao desenho delicado da marina da Glória, à sinuosidade das avenidas que reproduziam a curva do litoral de Botafogo e à rigidez formal da série de blocos residenciais, que constituíam um contraponto à horizontalidade do conjunto.

No Flamengo, o projeto estabelecia uma nítida separação entre o existente e o projetado. Chegando ao morro da Viúva, esta separação deixava de existir. As vias expressas se imiscuíam ao tecido existente, desta maneira, as resignificando. Definitivamente, a solução contrariava as próprias regras de implantação de Reidy. Isto, porém, viria a ser solucionado nas versões seguintes.

Em 1953, já iniciadas as obras, foi aprovado um novo projeto – **PAA 6128** de 24 de julho de 1953 – que substituíria o anterior. Não especulamos os motivos pelos quais o programa residencial foi suprimido. O fato é que ele não consta deste projeto e, não foi a única modificação no programa que pode ser deduzida a partir da resposta formal. Essencialmente, mudou o caráter do espaço e, esta mudança transparece na forma. Não se tratava mais apenas de resolver um problema funcional de circulação

viária e de criar condições para a realização de negócios imobiliários. O porte da área plana que surgiria mostrou-se adequado a um grande parque público de escala metropolitana. Mais uma vez isto contrariava a visão de Oliveira Reis, que anos depois teria oportunidade de fazer uma réplica, na forma de um projeto de sua autoria.

Reidy percebeu a oportunidade para exercer sua arte (suas regras) em uma escala nunca antes apresentada aos arquitetos da cidade, exceto, talvez, a avenida Central de Pereira Passos. Assumiu o comando na definição formal do conjunto da obra, subvertendo o processo de projeção e não permitindo a imposição das restrições da engenharia geológica que davam pequena margem para o exercício artístico. Nas mudanças que fez no projeto não descuidou das condicionantes geológicas que limitavam o porte do aterro – obviamente, o volume total de terra não poderia ser alterado. Sem alterar a superfície total do aterro, propôs o redesenho da linha da nova orla. Aumentou a largura aterrada nas proximidades da marina, que passou para cerca de 220,0m, e estreitou a largura no final da praia do Flamengo, abolindo o paralelismo entre a antiga avenida Beiramar e a nova orla, como no projeto anterior. O volume de terra poupado deste trecho seria agora depositado à volta do morro da Viúva. Visava, com isto, criar espaço suficiente para dar prosseguimento às pistas de trânsito livre que o programa exigia, sem a necessidade de interferir na avenida Oswaldo Cruz, que teria sua forma e significado preservados.

Reidy deu uma atenção especial ao morro da Viúva, de modo a valorizar sua relevância na paisagem. O estreitamento do aterro na parte final da praia do Flamengo já o colocaria em evidência. Ao mesmo tempo, foi parcimonioso na largura da faixa plana a ser criada à volta do morro. Assim, acentuou sua presença e, mesmo que tenha ficado um pouco mais distanciado da água, manteve sua identidade como elemento natural que marca as extremidades das praias deste trecho da costa brasileira, como fora descrito por Euclides da Cunha (*op. cit.*). Repetia, de certa maneira, a mesma estratégia que fora adotada em 1922, quando foi desenhado o alinhamento da avenida Rui Barbosa.

Com o novo perímetro assim desenhado, Reidy aplicava a uma obra de escala urbana o a mesma regra de implantação que vinha utilizando em seus projetos de edificações –

qual seja, a nítida separação entre as pré-existências e a obra projetada. O objeto projetado se destacava e ganhava autonomia. Para efeito de composição, a superfície plana do aterro equivalia à volumetria das edificações e, tal como na arquitetura dos edifícios, aqui, na escala urbana, seria aplicado o repertório formal moderno.

Reidy percebeu a vocação do aterro para se tornar um grande parque de escala metropolitana. Não descuidou, porém da escala dos bairros ao longo dos quais o espaço se desenvolveria. Para a solução do novo programa levou em conta as necessárias pistas de automóveis. Diferentemente do projeto anterior, no qual as pistas acompanhavam de perto o mar, neste projeto, elas foram posicionadas na porção central da faixa de aterro, dividindo a área em dois setores, um entre a antiga Beiramar e as pistas de alta velocidade e, outro, entre as pistas e o mar. O primeiro teria um caráter local e o segundo, um caráter de parque a ser apropriado pela população da cidade inteira. Esta setorização sugeria a utilização da faixa próxima ao mar com equipamentos de grande porte, como a própria marina, já prevista anteriormente, clubes náuticos, restaurantes, amplos *playgrounds* e o Museu de Arte Moderna, já mostrado no PAA em sua posição definitiva. Por fim, não menos importante, o projeto previu que ao longo do Flamengo e de Botafogo, haveria praias, não previstas nos dois projetos anteriores. Resgatava-se este importante elemento da paisagem natural, socialmente apropriado pelos cariocas, que tinha sido eliminado desta orla com as obras em curso.

Entre idas e vindas de Reidy e Reis na chefia do DUR, em 1958, foi aprovado um novo projeto para o aterro – o **PAA 7172**, feito sob a batuta de Oliveira Reis. O projeto de Reis reflete claramente sua interpretação dos problemas da cidade, no conjunto dos quais figurava como prioritário o transporte intraurbano.

Não é desprezível o próprio enquadramento do projeto na prancha. Nos projetos de Reidy, o mar sempre foi posicionado na parte inferior do desenho, ficando a cidade propriamente dita na parte superior. O parque objeto do projeto figurava como o elemento principal da prancha, valorizado pelo mar diante dele, com a cidade ao fundo. No projeto de Reis, a orientação da planta foi invertida – a cidade em baixo, o mar em cima. Importava resolver a cidade e, nela, neste caso, o que mais importava

era o sistema de circulação de veículos. Não é de estranhar, portanto, que, na prancha, tenha sido reproduzido um trecho do **PAA 7139** (posteriormente revogado), de autoria do próprio Oliveira Reis, que previa a abertura da avenida Radial Sul, ligando o Centro ao bairro do Jardim Botânico. No trecho que aparecia no **PAA 7172**, a avenida radial Sul (**PAA 7139**) promovia o alargamento de várias ruas dos bairros do Catete e do Flamengo, ao longo das quais se previam prédios com galerias de pedestres à imagem e semelhança daquelas preconizadas por Agache para o Castelo e adotadas na parte inicial da avenida Presidente Vargas. A inclusão, totalmente arbitrária e desnecessária (visto não integrar o projeto em tela) desta avenida, reforça o caráter do projeto de Reis, fortemente focado no problema viário.

Reis não abandonou por completo o projeto anterior feito por Reidy em 1953 (**PAA 6128**). Respeitou o perímetro da área do aterro e manteve a destinação da faixa mais perto do mar para equipamentos de grande porte. Neste sentido, intensificou o uso, pela inclusão de um clube de regatas, com garagem de barcos e píer, junto ao morro da Viúva e propôs um viaduto sobre as pistas de trânsito livre, ligando a avenida Beiramar à faixa junto ao mar, na altura da rua Barão do Flamengo. Por outro lado, eliminou quase por completo a área livre junto à antiga avenida.

A diferença substancial entre este projeto e o anterior é com relação às pistas de veículos. Reis dobrou o número de pistas de rolamento. Antes, duas de 14,0m de largura, passaram a quatro, com a mesma largura. Sendo impossível acomodar duas novas pistas pelo lado externo do morro da Viúva, Reis retomou a solução que adotara em seu projeto de 1941, incorporando a avenida Oswaldo Cruz no sistema de vias de trânsito livre. Ao atingir o morro da Viúva, duas das quatro pistas paralelas da praia do Flamengo seriam desviadas pela parte interna do morro, vindo a se encontrar novamente ao alcançar Botafogo, para daí prosseguir até o Pasmado.

O projeto de Reis teve vida curta. Em 1960, pouco depois de aprovado o **PAA 7172**, Carlos Lacerda assumiu o governo do novo estado da Guanabara. O governador reproduziu, no Rio de Janeiro, o espírito modernizante instaurado por Juscelino Kubitschek na presidência nos anos recentes. Seu programa de governo previa a realização de enorme quantidade de obras e ampla reestruturação da máquina

administrativa, tendo como horizonte temporal o então longínquo ano 2.000. Sonhava-se que, na virada do milênio, a cidade teria finalmente superado suas mazelas, o que lhe daria condições para brilhar entre as mais importantes metrópoles mundiais. Lacerda, porém, tinha uma meta mais imediata, que era a comemoração dos 450 anos de fundação da cidade, em 1965, ano de encerramento de seu governo. Pretendia que os festejos encerrassem seu mandato estadual com “chave de ouro”, ampliando suas chances de se eleger presidente da república, projeto que acabou frustrado com o golpe militar de 1964, que o alijou da política (Reis, 1977 pp. 15-21) (Fausto, 1995 pp. 463-464). Neste quadro, o aterro tinha enorme importância estratégica e simbólica. A obra já se arrastava por mais de uma década e, pela sua localização, tinha enorme visibilidade. Era fundamental concluí-la e, que fosse emblematicamente grandiosa.

Lacerda tirou o aterro das atribuições do Departamento de Urbanismo, criou um órgão específico para tratar do assunto – a Comissão Especial para Execução do Aterro – e entregou a coordenação geral desta comissão a Maria Carlota (Lota) de Macedo Soares (Reis, 1977 p. 15)⁵⁸. Lota, descendente de uma família em que brilhavam destacados diplomatas, era “figura fácil” nas colunas sociais, mas não tinha formação técnica ou artística, nem conhecia os meandros da política e da máquina governamental. Sua escolha por Lacerda se deveu mais às relações pessoais que mantinham, já que eram vizinhos em sítios que ambos tinham em Petrópolis e, por terem amigos comuns. Lota se relacionava bem com artistas e arquitetos cariocas. Poucos anos antes, Sergio Bernardes tinha projetado a casa principal de seu sítio. Sua cultura, seus relacionamentos sociais e seu temperamento combativo se adequavam às necessidades do governador. Lota entregou a Reidy a coordenação do projeto, o que era uma escolha quase natural, tendo em vista sua experiência anterior e a afinidade entre ambos.

Reidy não fez mais do que recuperar seu projeto de 1953, sobre o qual fez pequenos

⁵⁸ Recentemente foi publicada uma biografia romanceada de Lota Macedo Soares (Oliveira, 1995), depois transformada em filme (Barreto, 2013).

ajustes, encaminhando-o a seguir ao governador para sua aprovação, o que foi feito não por um decreto, como é de praxe para a aprovação dos alinhamentos, mas pela Resolução n° 56, de 10 de novembro de 1961, que lhe atribuiu o número de **PAA 7851**.

O projeto de 1961 mantinha inalteradas as linhas gerais do projeto de 1953. O projeto não cobria a parte de Botafogo. Assumia, portanto, que esta parte já estava definida anteriormente, sem necessidade de se voltar novamente a ela. Na parte restante, o desenho da orla, os eixos e larguras das vias expressas foram mantidos quase sem alterações. Pequenas alterações foram feitas no desenho das vias nas proximidades da avenida Oswaldo Cruz e também foi suprimido o viaduto que fazia a ligação com a avenida Norte-Sul, então um plano já abandonado. Próximo ao aeroporto Santos Dumont, foi projetado um trevo completo que articulava as vias expressas do aterro com as avenidas que para ali confluíam. Outra diferença em relação ao projeto de 1953 é que a mais recente omitia qualquer elemento além dos estritamente referentes à geometria dos logradouros e das pistas de rolamento. Sobre esta base e, com a contribuição de renomados profissionais – Roberto Burle Marx, paisagista; Luiz Emygdio de Mello Filho, botânico; Jorge Machado Moreira, arquiteto; Berta Leitchic, engenheira; Hélio Mamede, arquiteto, entre outros – o projeto foi desenvolvido e, finalmente, implantado (Bonduki, 1999 p. 126).

No expediente em que encaminhou ao governador o projeto para receber sua aprovação, Lota Macedo Soares deixou transparecer a diferença das visões de Reidy e Reis sobre os conceitos do projeto⁵⁹. Sem mencionar especificamente o **PAA 7172**, de autoria de Reis, destacou as inconveniências daquela proposta, contrapondo-as às qualidades do projeto que então encaminhava, que viria a ser o **PAA 7815**. O texto deixa claro que Lota falava por Reidy. Os conceitos básicos dos primeiros estudos de Reidy, de 1947 a 1949, então manifestados graficamente, foram reproduzidos textualmente nesta correspondência ao governador.

⁵⁹ Bonduki transcreveu na íntegra o documento (1999 pp. 126-127). No entanto, cometeu um engano ao datá-lo em 1964, quando o correto seria 1961.

O maior inimigo da beleza e do conforto de uma grande cidade é o automóvel. As pistas cada vez mais largas, os estacionamentos cada vez maiores vão destruindo rapidamente os antigos edifícios, as travessas estreitas, os jardins, os becos, as tortuosas ruas que desembocam inesperadamente em pequenas praças, e que dão à cidade aquele elemento de surpresa e de originalidade que a distingue das outras. Assim, a cidade vai perdendo o seu caráter e a sua personalidade para se parecer cada vez mais com os subúrbios de Los Angeles. E quanto mais se abrirem pistas e mais se fizerem estacionamentos, mais carros usarão estas pistas e esses estacionamentos. O conjunto dos pedestres cada dia interessa menos aos que planejam as tais pistas, que só veem do problema do trânsito o seu aspecto mais simples. O problema do transporte em sua totalidade, já que dele depende toda a vida de uma cidade, é claro, um dos maiores do nosso tempo, contudo até hoje em nenhum país do mundo ele foi tratado com a importância que merece e os erros, os mais evidentes, continuam a ser cometidos nas pequenas e grandes cidades.

O Rio de Janeiro, cidade tão bonita quanto “difícil” em todos os sentidos e, sobretudo, em relação ao trânsito, vai melhorar com a abertura de nossos túneis, que irão diminuir as distâncias, diluir o tráfego e sobretudo salvar a orla do mar. Na teoria de se fazer o mais fácil, não importando o que isto representa de falha de lógica e de realismo, foram se traçando pistas rápidas, cortando literalmente ao carioca o acesso ao mar, glória e beleza do Rio. Pistas de velocidade só são admissíveis na saída da cidade, não dentro dela, como as temos praticamente da Niemeyer ao cais do Porto.

...

Dada a sua posição estratégica, serve o Parque do Flamengo tanto à Zona Norte quanto a Zona Sul, e será fator de vital importância para a saúde mental e física do carioca de ambas as zonas; a falta de jardins, praças e *playgrounds* no Rio será de certo modo compensada pelos novecentos e trinta mil metros quadrados do Aterrado. A ideia básica do projeto é, pois, dar a todos os cariocas e às suas famílias a oportunidade de passar o seu Domingo ao ar livre. (Soares, M. C. M., 1961, *ap.* (Bonduki, 1999 pp. 126-127))

Oliveira Reis reagiu e escreveu um longo texto, transcrito parcialmente por Faria (2013 pp. 263 e 268-269), no qual o engenheiro contestava os argumentos de Lota. O próprio Faria informa que, na pesquisa que fundamentou seu trabalho investigativo, basicamente restrito aos documentos do arquivo pessoal de Reis, o texto é um manuscrito, e que, no conjunto documental pesquisado, este não foi encontrado em nenhuma publicação. Restou como um desabafo prenhe de rancor (talvez inveja), que guardou para si, e que só veio à luz através da exaustiva pesquisa de Faria.

... primeiramente investe-se contra o automóvel. No entanto ele é uma fatalidade do progresso e do conforto, devendo ser considerado e não desprezado, em todo plano moderno de urbanização. Nestas Condições o que se tem de fazer é equacionar o problema automóvel e pedestre, dosando convenientemente um e outro no caso, para a devida solução. Também é sem sentido a generalização, feita pela autora, de que todos os planos de

urbanização despersonalizam a cidade fazendo-a parecer cada vez mais com os subúrbios de Los Angeles. Além do que a injustiça de imaginar que os que planejam não se interessam pelos pedestres e só vêem o problema do trânsito no seu aspecto mais simples. Quanto ao problema do transporte parece desconhecer o que tem sido feito nas grandes cidades, de vez que afirma até hoje em nenhum país do mundo foi ele tratado com a importância que merece e os erros, os mais evidentes continuam a ser cometidos nas pequenas e grandes cidades. Aliás, é comum as pessoas leigas confundirem tráfego com transporte coletivo, e daí esse equívoco provável. Para confirmar o desconhecimento dos problemas relativos à cidade do Rio de Janeiro, no que diz respeito ao seu Plano Diretor das Principais Vias Arteriais, basta atentar, com que desenvoltura expende opiniões as mais disparatadas, sobre o que ignora; e, o que é pior, induz a Administração Superior a cometer graves erros. Mais tarde esses erros irão custar aos cofres municipais grandes somas para a sua correção. (Reis, 1963; *ap.* (Faria, 2013 p. 263))

Não interessa aqui julgar quem tinha razão. Cada um tinha as suas e, provavelmente, menos por motivos técnicos do que estéticos e políticos, prevaleceram as de Reidy e Lota. Obedecendo ao **PAA 7815**, o aterro foi inaugurado em 1965, último ano do governo Lacerda, com parte das obras ainda inconclusas.

O embate entre Reidy e Reis em torno do projeto do aterro punha em evidência a transformação que se passava na maneira de encarar a cidade por seus urbanistas e gestores. Reidy, um arquiteto com sólida formação cultural, projetou o aterro como um objeto dotado de expressivos valores artísticos. Apesar de ser um autêntico e aguerrido defensor da linguagem moderna e, portanto, não se alinhar ao tradicionalismo de seus antigos colegas do DUR, partilhava da ideia de que a cidade era um artefato a ser conformado artisticamente segundo claras intenções estéticas. Reis, desde 1937, quando assumiu a Comissão do Plano da Cidade, dera oportunidade para que os urbanistas que chefiava pudessem exercer sua arte, o que fizeram com fina sensibilidade em todas as oportunidades que surgiram. Em 1963, no entanto, Reis se alinhara a uma vertente do pensamento urbanístico que punha a eficiência acima dos valores artísticos – um urbanismo tecnicista, no qual cada tipo de problema seria tratado autonomamente, desvinculado dos demais. Com esta nova maneira de encarar a cidade, perdia-se o sentido de totalidade que o próprio Reis ajudara a consolidar.

CAPÍTULO 3: Fase 2 (1970 –)

Eficiência

Contextualização

Em 1960, com a transferência da capital federal para Brasília, a cidade do Rio de Janeiro, até então o Distrito Federal, tornou-se o Estado da Guanabara, o que a fez perder relevância política no âmbito nacional. Mas continuava a ser a segunda maior cidade do país e o centro de uma vasta e populosa região metropolitana. Naquele ano, a cidade, que se confundia com o estado de que era capital, tinha 3,3 milhões de habitantes, crescendo a uma taxa de 38% a cada 10 anos. Desde 1937, sua população mais do que dobrara⁶⁰.

A região metropolitana, com o Rio de Janeiro em seu centro, apresentava-se como típico grande aglomerado urbano dos países subdesenvolvidos. A distribuição de renda extremamente desigual, característica do país como um todo, manifestava-se na cidade pela enorme discrepância entre os locais de habitação dos mais ricos e dos mais pobres. Mais do que nunca na história, o Rio de Janeiro mostrava-se como uma “cidade partida” – expressão que mais tarde seria criada pelo jornalista Zuenir Ventura (1994), hoje amplamente utilizada para descrever o Rio de Janeiro como sendo

⁶⁰ Em 2010: 6,3 milhões. (www.ibge.gov.br)

dividido em duas partes, uma formal e provida das facilidades acessíveis somente à população de renda mais alta e outra, carente de serviços básicos e, onde a vida vale pouco e a violência é a linguagem do cotidiano.

As favelas, que proliferavam pelos morros e baixios alagadiços da Zona Sul – Pasmado, Catacumba, Babilônia, Rocinha, Cantagalo, Praia do Pinto, entre outras, eram encaradas como problemas cuja única solução seria sua remoção, como de fato algumas foram.

Não era apenas a população mais pobre que sofria os problemas da cidade subdesenvolvida. As redes infraestruturais mostravam-se generalizadamente insuficientes. Os racionamentos de água e de eletricidade tornaram-se costumeiros⁶¹. Na praia de Copacabana, o esgoto, lançado diretamente ao mar, forçava os banhistas a conviver com as “línguas negras” que saíam da frente de cada rua transversal⁶². Já em 1954, as tristes condições da cidade inspiraram a famosa marchinha carnavalesca “*Vagalume*”, cujo refrão dispensa maiores comentários:

Rio de Janeiro
Cidade que nos seduz
De dia falta água
De noite falta luz. (Vitor Simon e Fernando Martins, 1954)

Os congestionamentos trânsito transtornavam igualmente ricos e pobres. A produção de automóveis, fomentada desde poucos anos antes pelo presidente Juscelino Kubitschek (1956 – 1961), inundava as ruas com fusquinhas e outros modelos menos comuns. O transporte coletivo era feito predominantemente por ônibus, àquela época ainda pequenos, chamados popularmente de “lotações”. Fuscas, “lotações” e uma velha frota de carros importados disputavam com os bondes os espaços das ruas⁶³ (Reis, 1977).

⁶¹ De que o autor foi testemunha e vítima.

⁶² Idem.

⁶³ Ibidem.



Figura 87: Engarrafamento na avenida Presidente Vargas, em 1965
(ag. O Globo)

Neste contexto de ineficiência, não é estranho que a rua passasse a ser considerada mais por seus atributos negativos do que pelos positivos. Morar em apartamento passou a ser o padrão para os moradores dos bairros ao redor do Centro – Zonas Sul e Norte (Vaz, 2002). Além da praia, os clubes passaram a ter um importante papel no lazer e nos encontros sociais da população de maior renda em toda esta região da Cidade, além de ser uma forma de se segregar (proteger) da população de menor renda⁶⁴.

No esforço para superar os problemas urbanos, a prefeitura carioca criou, em 1957, um órgão específico para enfrentá-los – a Superintendência de Urbanização e Saneamento - SURSAN. Esta foi responsável pela execução de várias obras de grande porte, como o sistema do Guandu para abastecimento de água, os interceptores e o emissário submarino de esgotos na orla oceânica, túneis, viadutos, pontes e vias elevadas para veículos, entre outras.

Nas obras sobre a superfície, pouca ou nenhuma atenção foi dada à forma urbana. Na gestão da cidade, passou a vigor uma clara separação entre o que dizia respeito às partes públicas e às privadas. Isto é, a SURSAN cuidaria das obras públicas nos logradouros (além do saneamento) e, o ainda existente Departamento de Urbanismo - DUR, com atribuições bastante limitadas, da legislação edilícia e dos licenciamentos

⁶⁴ Sem querer esgotar a lista, podem-se citar Tijuca Tênis Clube, Grajaú Tênis Clube, Hebraica, Leme Tênis Clube, Caiçaras, Clubes Militar e Naval, AABB, entre muitos outros.

das obras das edificações privadas. Atualmente, as funções exercidas por estes órgãos passaram respectivamente para a RioUrbe (1986) e para a Secretaria Municipal de Urbanismo - SMU, em parceria com o Instituto Pereira Passos -IPPRio (1979).

Até 1970, as regras edilícias emanavam do **Dec. nº 6.000**, de 1937, com suas inúmeras alterações (Brandão, 1959). Grande parte dos bairros das Zonas Norte e Sul tiveram suas respectivas ambiências construídas segundo tais regras. Porém, a caducidade do **Dec. nº 6.000**, mesmo com todo o esforço no sentido de perpetuá-lo, mostrava-se inevitável, face à impossibilidade de, com suas regras, atender determinadas demandas que inexistiam em 1937, quando de sua edição original. As prioridades tinham sido mudadas e, no lugar do controle da forma urbana que o decreto de 37 exercia, ganharam preferência a eficiência e o conforto das edificações individualmente e a segurança dos moradores diante dos perigos da rua. Abrigar os automóveis, prover espaços de lazer e dotar as unidades residenciais de mais conforto e segurança passaram a ser as demandas que cada prédio deveria atender, isoladamente.

No período que começou em 1970, aqui designado como Fase 2 da história urbana do Rio de Janeiro no século XX, dois prefeitos merecem atenção: Negrão de Lima (1965-1971) e Marcos Tamoio (1975-1979). Na verdade, o primeiro foi governador do então Estado da Guanabara. Ainda que fosse este seu *status* político, na prática, era como se fosse prefeito, dado à coincidência entre a cidade e o estado. Carlos Lacerda (1960-1965), apesar de ter governado o estado em um período que antecede a data inicial da fase aqui enquadrada (marcada pela edição do **Dec. nº 3.800**, de 1970), foi incluído também neste mesmo *“pedaço de tempo”*. É fato que em seu governo, a legislação edilícia ainda era ditada pelo antigo **Dec. nº 6.000**, o que, pelos critérios de periodização aqui adotados, isto levaria automaticamente a enquadrá-lo na fase anterior. No entanto, em seu governo, já se manifestaria claramente uma nova política de gestão da cidade totalmente diferente daquela que vigeu anteriormente, na qual se dava grande importância ao controle da forma urbana, esta concebida artisticamente, com deliberada intenção plástica e consciência estética. Carlos Lacerda foi um arauto da eficiência da cidade, a ser alcançada por uma gestão igualmente

eficiente e por uma rede infraestrutural idem. Assim, é adequado incluí-lo nesta segunda fase, em que a eficiência foi o *leitmotif*. Neste sentido, cabe destacar no governo de Lacerda as importantes obras realizadas e a elaboração de um plano para a cidade, contratado ao urbanista grego Constantin Doxiadis. O plano pretendeu traçar linhas gerais para o desenvolvimento urbano pelos 35 anos seguintes, até a virada do milênio. A questão das ligações viárias prevaleceu sobre os demais aspectos abordados no plano, mas, sua maior contribuição foi a consolidação da prática do planejamento segundo um viés, pode-se dizer, tecnocrático e a sinalização para a adoção de um novo tipo arquitetônico que atenderia às novas demandas sociais.

Negrão de Lima instituiu um Código de Obras que seguiu em linhas gerais o tipo arquitetônico preconizado por Doxiadis e, mudou inteiramente a maneira de se projetar edifícios na cidade. Suas principais regras, posteriormente alteradas (aperfeiçoadas) por Marcos Tamoio, ainda hoje são válidas.

Carlos Lacerda

Carlos Lacerda, ao assumir o governo do Estado da Guanabara, em 1960, personificou a imagem e a atitude de modernidade que caracterizaram o espírito dos “anos dourados” de Juscelino Kubitschek na presidência de república, em que pesem as divergências políticas entre os dois (Fausto, 1995 p. 436). Em seu governo, além das obras viárias já citadas ao longo do texto, Lacerda construiu centenas de escolas e colégios, criou um banco estadual – o Banco do Estado da Guanabara - BEG⁶⁵, que daria agilidade ao movimento financeiro do Estado da Guanabara, implantou discutíveis mas intensos programas habitacionais populares e promoveu uma ampliação gigantesca no sistema de abastecimento de água da cidade, tudo isto visando prepará-la para o ano 2.000 – este era o mote de seu governo. Neste contexto, em que o futuro era a pauta do dia, era perfeitamente coerente a

⁶⁵ Sucedido pelo Banco do Estado do Rio de Janeiro - Banerj, após a fusão do Estado da Guanabara com o do Rio de Janeiro.

contratação do escritório do renomado urbanista grego Costantin Doxiadis para traçar os rumos da cidade pelos próximos 35 anos.

Plano Doxiadis

O plano de Doxiadis autodenomina-se um “plano de desenvolvimento” – *“Guanabara, um plano para o desenvolvimento urbano”* ([1965] 1967) – enfocando todos os problemas da cidade, fazendo uso da teoria Equística (*Ekistics*), desenvolvida pelo autor, e de técnicas para projeções e para análises de transportes. Porém, a metodologia usada foi tipicamente a dos planos diretores, ainda que de forma mais elaborada, ao lançar mão de sofisticados modelos matemáticos de análise e de previsão. O plano analisava em detalhes as condições da cidade, examinava os problemas mais graves que impediam o desenvolvimento urbano e sua expansão, definia políticas e estimava necessidades em função de projeções feitas para o ano 2000, definindo programas e projetos. A projeção feita para a população da cidade indicava que na virada do milênio, esta chegaria a 8,4 milhões, o que era razoável, tendo em vista as altas taxas de crescimento observadas. Foi, no entanto, foi uma estimativa muito acima dos 6,3 milhões atuais (www.ibge.gov.br, dez-2013).

A cidade foi tratada em três escalas – micro, meso e macro – o que era compatível com a escala metropolitana do aglomerado urbano, com o Rio de Janeiro em seu centro, e com sua relevância no contexto nacional e mundial. Desta maneira, estabelecia uma hierarquia de funções, de modo que a cidade fosse planejada de maneira racional, da menor à maior das comunidades identificadas segundo a metodologia aplicada. Suas proposições configuraram-se, contudo, em um plano físico-territorial. Isto era justificado tendo em vista que alguns dos problemas de desenvolvimento econômico do Estado da Guanabara seriam devidos à obsolescência relativa ou parcial de sua estrutura física, já que nenhum plano global fora executado na tentativa de preparar o terreno para sua expansão futura. (Rezende, 1982)

Muito diferente do plano anterior, feito por Agache em 1926-1930, nenhuma importância foi dada à dimensão artística dos espaços e artefatos de que é constituída

a cidade. No Plano Doxiadis, importava a eficiência das redes infraestruturais de abastecimento de água, de esgoto, de energia elétrica, de comunicação etc. que deveriam ser implantadas ou aperfeiçoadas. Mas, acima de tudo, importava o sistema de circulação viária, visando a integração do espaço municipal e metropolitano. Este seria baseado prioritariamente no transporte rodoviário e, para sua efetividade, deveriam ser abertas vias nos sentidos leste-oeste e norte-sul, configurando uma grande grelha que cobriria a totalidade do território municipal, estendendo-se por toda a região metropolitana, aproveitando-se de algumas avenidas já existentes e criando-se outras novas. A grelha substituiria o esquema radial que historicamente determinou a expansão da cidade. Nos desenhos do plano, cada um dos eixos levava uma cor diferente, de modo que ficou conhecido como “Plano policromático”. De fato, nos anos seguintes, alguns destes eixos foram implantados, tais como as linhas Vermelha, Verde, Amarela e Lilás, hoje importantes vias arteriais da cidade⁶⁶.

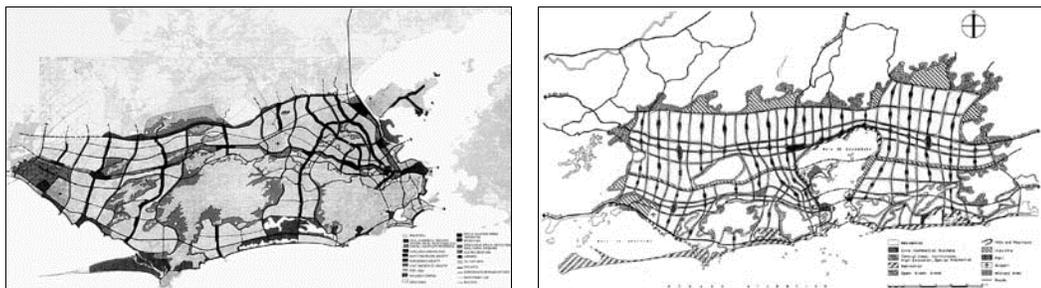


Figura 88: Sistema de vias em escala urbana e metropolitana
(Doxiadis, [1965] 1967)

É curioso observar, até pelas figuras que ilustram o texto (Figura 88), a disposição em grelha das vias de circulação propostas. Graficamente, o desenho remete aos traçados urbanos tradicionais que prevaleceram no urbanismo carioca por séculos e que foram a base da concepção da forma urbana utilizada, por exemplo, por Agache e por seus admiradores abrigados na Comissão do Plano da Cidade, depois de 1937. Porém, a diferença entre uns e outro é radical. Agache adotou a grelha na escala dos bairros,

⁶⁶ O prefeito Luiz Paulo Conde (1997 - 2001), em entrevista ao autor, em abril de 2011, lamenta não poder ter implantado, em sua gestão, mais uma das vias previstas no plano Doxiadis, no sentido norte-sul, a oeste da linha amarela, por restrições orçamentárias e resistências em sua base política. O traçado do BRT, atualmente em execução, segue aproximadamente este traçado.

mas, na escala da cidade, seu modelo era radio-concêntrico, como fica claro na ilustração da *“Ossatura do Plano”* (Figura 53). Na escala do bairro, onde a grelha era determinante, as figuras formadas pelos alinhamentos das ruas, de regra quadriláteros, seriam preenchidas por edificações, formando uma massa monolítica, configurando-se, assim, uma paisagem a ser construída sob estrito controle formal.

Em Doxiadis, a grelha tinha outro significado. Os quadriláteros delimitados pelas vias de circulação eram vazios condicionados pelos acidentes naturais, ou tecidos urbanos mais ou menos homogêneos em cada um deles. As concentrações urbanas estariam nos nós da trama, de onde se irradiariam para os espaços disponíveis a seu redor. Era premissa da própria base conceitual da Equística, aplicada ao plano, a conexão das comunidades cujos centros eram os nós da grelha ou trama.

Apesar da pouca atenção dada à escala local, o plano mostrava a seção típica de edificações adequadas aos bairros mais densos, como Copacabana (Figura 89). Nota-se aí enorme semelhança com os esquemas propostos por Eugène Hénard, em 1911 (Figura 90) e por Hilberseimer, em 1927 (Figura 91). Sem entrar em maiores detalhes, uma rápida observação permite ver que todos buscaram formas de articulação entre os sistemas de circulação urbana e os usos-fim das edificações. Em comum, todos têm a parte mais baixa, eventualmente no subsolo, destinada à circulação rápida por metrô e automóveis e, a parte mais alta destinada a escritórios e apartamentos. O desenho de Doxiadis, de certa forma, antecipou o tipo arquitetônico que viria a ser estabelecido para o Rio de Janeiro com o **Dec. nº 3.800**, de 1970 e, posteriormente ratificado pelo **Dec. Nº 322**, de 1976. Nas seções verticais mostradas no esquema da Figura 89, a circulação rápida, tanto rodoviária como metroviária, se desenvolveria no subsolo, eventualmente passando por baixo das edificações. No nível do chão, a rua em si perderia seus significados tradicionais e seria destinada apenas ao trânsito rodoviário local. Nas edificações, os primeiros pavimentos seriam destinados exclusivamente a estacionamentos. O comércio e a circulação de pedestres, servida por passarelas, ficariam bem acima do térreo, sobre os pavimentos de estacionamentos. A conexão deste pavimento comercial com o chão seria através de escadas ligando os dois níveis. Por fim, acima deste pavimento comercial, viriam os blocos de múltiplos pavimentos

destinados a escritórios e apartamentos. O tipo induzido pelos **Dec. n° 3.800 e n° 322** manteve o pavimento comercial junto à rua, mas previu o mesmo embasamento com pavimentos para estacionamento que constava do esquema de Doxiadis e, também, posicionou os escritórios e apartamentos muito acima do nível da rua, tal como naquele esquema. De fato, o modelo de Doxiadis era apenas teórico. Em 1965, quando foi proposto, os bairros para os quais este modelo foi idealizado já se encontravam consolidados. Na prática, seria impossível adaptar as edificações existentes, pois os usos e a configuração espacial dos primeiros pavimentos já estavam definitivamente estabelecidos, impedindo por completo sua modificação para se enquadrarem no modelo proposto.

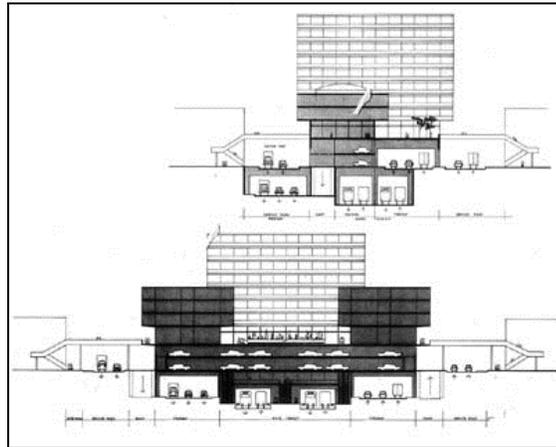


Figura 89: Seções típicas de edificações em Copacabana (Doxiadis, [1965] 1967)

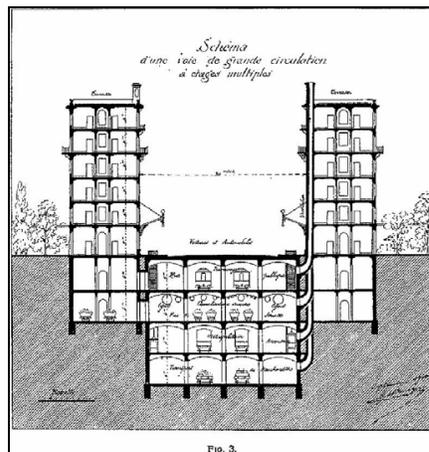


Figura 90: Schema d'une voie de grande circulation à étages multiples (Hénard, E., arq., 1911)

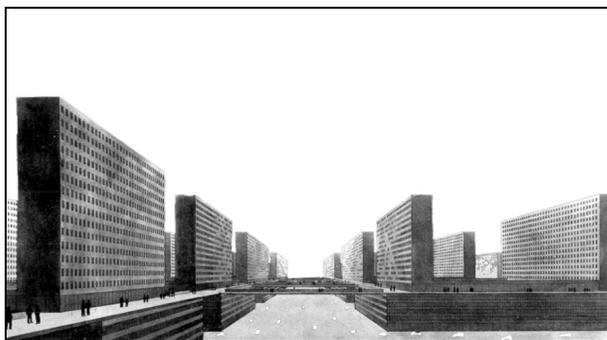


Figura 91: Großen Stadt Architektur
(Hilberseimer, L. K., arq., Ed. Julius Hoffman, Stuttgart, 1927)

O Plano Doxiadis, como qualquer plano, não tinha caráter compulsório. Sua implantação era prevista para ser feita ao longo de 35 anos, até o ano 2.000, e demandaria profunda reorganização da máquina administrativa, além de vultosos recursos. As linhas policromáticas que acabaram lhe conferindo identidade e apelido, só viriam a se concretizar muitos anos depois⁶⁷. A referência que deixou para o tipo arquitetônico a ser preconizado pelos Códigos de Obras dos anos 70, deve também ser destacada como importante legado.

Há, finalmente, um último ponto que interessa comentar entre as realizações do governo de Carlos Lacerda. Refere-se à sua política habitacional. Como já dito anteriormente, à época, era grave a crise habitacional nas grandes cidades e, em 1964, foi criado o BNH com o objetivo de buscar solução para esta demanda, que vinha sendo atendida em quantidades muito aquém do necessário. É verdade que esta demanda nunca foi atendida, mas, também é verdade que o banco foi responsável por um incremento significativo na oferta de novas habitações populares. Antes mesmo da criação do BNH, Lacerda implantou intenso programa habitacional no estado. Para isto, visando obter os recursos necessários, firmou acordo com o governo norte-americano, através da *United States Agency for International Development* - USAID – organismo criado pelo presidente John Kennedy para, teoricamente, fomentar o desenvolvimento de países subdesenvolvidos, mas que visava sobretudo obter, como

⁶⁷ Uma delas, a Amarela, aberta no mandato de Luiz Paulo Conde (1997 – 1991), recebeu merecidamente como designação oficial o nome do governador Carlos Lacerda, que contratou o plano que a concebeu.

contrapartida, o alinhamento dos países beneficiados com a política externa dos Estados Unidos. A USAID era um dos instrumentos disponíveis dentro de um acordo internacional mais amplo entre o Brasil e os EUA, que levava o nome de “Aliança para o Progresso” (<http://www.usaid.gov/brazil/history>) (Francisconi, 2013). Por seus objetivos e métodos, a política de Lacerda provocou intensa polêmica, teve grande visibilidade e provocou reações indignadas de vários setores da sociedade. Visava prover habitações populares e, ao mesmo tempo, requalificar locais privilegiados da cidade ocupados por favelas. Removiam-se as favelas das Zona Sul e Norte e seus moradores seriam alocados em conjuntos residenciais em subúrbios longínquos. Os primeiros conjuntos, com nomes bastante sugestivos, foram Vila Kennedy e Vila Aliança, em Bangu. Destinavam-se aos moradores a serem removidos das favelas da Zona Norte. Cidade de Deus, em Jacarepaguá, construído a seguir, abrigaria os moradores a serem removidos das favelas da Zona Sul – Pasmado, Catacumba e Praia do Pinto. Houve outros. (Zaluar, 2007)

Evitando enveredar na discussão da política habitacional de Carlos Lacerda, é importante prestar atenção à localização das favelas da Zona Sul que foram removidas. Todas cresceram em locais de grande significação para a paisagem desta parte da cidade. A primeira acima citada – a do Pasmado – ocupava todo o morro do mesmo nome, de um lado a outro. As duas últimas – Catacumba e Praia do Pinto – ficavam às margens da Lagoa Rodrigo de Freitas. A Catacumba, próxima ao acesso a Copacabana, estendia-se desde a avenida à margem da lagoa até o alto do morro. A da Praia do Pinto⁶⁸ ocupava grande extensão do Leblon, na área onde hoje há o Clube do Flamengo e uma grande quadra ocupada por edifícios residenciais, formando um conjunto popularmente conhecido como “Selva de Pedra”⁶⁹. Chama atenção o fato de outras várias e grandes favelas na Zona Sul não terem sido removidas, como a da Rocinha, a do Cantagalo e da Babilônia.

⁶⁸ No caso, a praia não era uma praia à beira-mar, mas à beira da lagoa.

⁶⁹ **Selva de pedra**: título de uma novela de sucesso exibida na televisão na época da construção dos prédios.

A localização destas três favelas removidas é perfeitamente coerente com uma atitude estética diante da cidade. Pela localização e pela morfologia, elas comprometeriam significativamente a beleza da paisagem. Ao passo que as outras, que foram mantidas, não interferiam de maneira tão incisiva na paisagem urbana. Evidentemente, a retirada daquele “mal” beneficiaria o corpo urbano, valorizando-o. Significava o aumento do valor da terra de toda sua vizinhança e da área de sua influência e, acima de tudo, traria, como consequência, a oportunidade para maiores retornos nos investimentos imobiliários.

De fato, a remoção da favela do Pasmado – a que mais nos interessa aqui, pela sua localização na extremidade sul da orla da baía – devolveu ao morro seu aspecto original, tal como era na época em que foi projetada, ali mesmo, a ligação Botafogo-Leme pela Comissão do Plano da Cidade, no final da década de 1930. É razoável conjecturar se este não teria sido um último gesto característico de uma visão artística da cidade.

Negrão de Lima

Segundo Oliveira Reis (1977 pp. 37-43), o governador Negrão de Lima (1965-1971), ao tomar posse, encontrou as finanças estaduais em mau estado, a ponto de haver um atraso de três meses no pagamento do funcionalismo. Nos três primeiros anos de governo, colocou a casa em ordem e planejou as obras que realizaria nos dois últimos, valendo-se, para isto, da SURSAN, criada em seu governo anterior (1956-1958). Entre outras grandes obras, na orla oceânica, promoveu o alargamento da avenida Atlântica, simultaneamente à instalação do interceptor oceânico de esgotos. Iniciou e entregou quase completa a ligação da Zona Sul à Barra, através dos túneis (atual) Zuzu Angel e do Joá e dos elevados e pistas conectando-os. Planejou uma ligação, também por elevado e túnel, em tudo semelhante ao do Joá, ligando a praia Vermelha ao Leme, obra que não foi realizada. Na praia de Botafogo, construiu os viadutos Pedro Álvares Cabral, na extremidade sul e o Santiago Dantas, no trecho central. Não foram em menor número e importância as obras viárias feitas em todo o restante do município.

Em outros setores, cabe relacionar a criação da Companhia Progresso do Estado da Guanabara - COPEG, cujo objetivo era fomentar o desenvolvimento econômico do estado; os investimentos na Universidade do Estado da Guanabara – UEG (atual UERJ), e no ensino fundamental, no qual foi extinto o horário noturno. Por último, mas não menos importante, aprovou o Plano Piloto da Barra da Tijuca (Decreto-Lei nº 42, de 23 de junho de 1969), de autoria de Lucio Costa, e deu início à abertura das principais avenidas ali projetadas (Reis, 1977 pp. 37-43). Aqui interessa, sobretudo, a publicação do **Decreto nº 3.800**, de 20 de abril de 1970, contendo um novo Código de Obras para a cidade.

Obras viárias

As obras viárias, pensadas como elementos independentes dos demais aspectos urbanísticos, refletiam a ideia de dar maior eficiência à cidade, tratando cada tema de forma autônoma – neste particular, o tema era a circulação intraurbana. O traçado da autoestrada Lagoa-Barra é um exemplo paradigmático. Na Gávea, foi inteiramente desconsiderado o PAA anteriormente projetado por Affonso Eduardo Reidy, que previa o traçado da via expressa atravessando o campus da Pontifícia Universidade Católica - PUC⁷⁰. Cedendo a pressões daquela instituição, o traçado foi desviado, preservando-se o campus, mas atravessando agressivamente o prédio principal do Conjunto Residencial Marques de São Vicente, parte integrante do projeto de Reidy (Bonduki, 1999)⁷¹. A parte sobre o chão, em São Conrado, descaracterizou por completo o pequeno bairro, ao segmentar o *green* do Gávea Golf Clube, uma importante área verde que, mesmo sendo de uso restrito aos sócios, contribuía decisivamente para a ambiência local. O elevado junto ao mar, na base da pedra da Gávea, interligando os túneis de São Conrado e do Joá, ignorou por completo as qualidades ambientais do

⁷⁰ Os blocos sobre pilotis da PUC (Edgar de Oliveira Fonseca, arq.) têm a planta em curva para acompanhar o alinhamento projetado.

⁷¹ O prédio de planta sinuosa, posicionado junto à encosta, no trecho mais distante da rua Marquês de São Vicente, foi o único efetivamente construído, entre vários outros que integravam o conjunto segundo o projeto original.

trecho que atravessou. A encosta acidentada foi encarada apenas como um (grave) problema a ser superado, mas não como uma oportunidade para se praticar um gesto artístico, como fora por ocasião de “resolver” a pedra existente na orla entre Flamengo e Botafogo ou a outra entre Botafogo e o Leme (para situações similares, respostas inteiramente diversas). As engenharias de trânsito e civil seriam suficientemente competentes para dar as respostas adequadas. Passados alguns anos desde que a autoestrada foi concluída, é fácil perceber os erros de concepção do projeto como um todo, desde a priorização do modal rodoviário até as soluções construtivas. Os motoristas que hoje sofrem com os engarrafamentos que ali se formam diariamente, podem facilmente perceber o equívoco da estratégia adotada e, as frequentes e dispendiosas obras de manutenção da estrutura mostram que as técnicas construtivas não foram as ideais. Tudo isto foi feito em nome da eficiência da circulação rodoviária entre a Zona Sul e a Barra, que era vista como única opção de expansão da cidade. O projeto de ligação da praia Vermelha ao Leme, não executada, seguia os mesmos princípios gerais.

Na medida em que a Zona Sul se adensava, principalmente os bairros da orla oceânica, Botafogo se caracterizava como bairro de passagem (Vaz, et al., 1983 pp. 65-67). O túnel Rebouças, ligando o Rio Comprido à Lagoa já estava aberto e, com isto, passou a ser possível ir da Zona Sul a Norte, e vice-versa, sem necessidade de passar pelo Centro. O túnel Santa Bárbara, entre o Catumbi e Laranjeiras, provocou aumento considerável do trânsito em Laranjeiras e em Botafogo, de modo que o acesso entre a praia e a rua Pinheiro Machado, que dava prosseguimento ao túnel, era sempre problemático. Na extremidade sul da praia, confluía o trânsito das ruas internas do bairro, das avenidas que davam acesso a Copacabana e das pistas do aterro do Flamengo, ligando aquele ponto ao Centro.

Estes dois nós foram desfeitos com a construção de dois viadutos, um em cada um destes pontos: o viaduto Pedro Álvares Cabral, na extremidade sul da praia, e o Santiago Dantas, no trecho central. Não resta dúvida de que o segundo é uma obra formalmente muito mais elaborada do que o primeiro. O Pedro Álvares Cabral (**PAA 8494**, de 5 de janeiro de 1968), concebido segundo critérios meramente funcionais,

contribuiu decisivamente para a destruição da ambiência da extremidade sul da praia. Outrora, aquele trecho final da orla de Botafogo fora dotado de qualidades ambientais e artísticas inegáveis, o que já tinha sido detectado e valorizado nos projetos de Saboya Ribeiro, no final da década de 1930, quando trabalhou na ligação de Botafogo ao Leme. À época, o Pavilhão Mourisco (Burnier, arq.⁷²), ainda existente, cujo nome ainda hoje designa aquele local, contribuía fortemente para a caracterização do ambiente do final da praia. Construído em 1907 para a Exposição Nacional Comemorativa do 1º Centenário da Abertura dos Portos do Brasil, fora demolido em 1957, para a implantação do trecho final da avenida das Nações onde esta se conectaria ao túnel do Pasmado. A avenida e o túnel faziam parte do conjunto viário ligando o Centro à Zona Sul através do aterro do Flamengo. No lugar do pavilhão, foi erguida uma sede social para o Clube de Regatas Botafogo. Este também foi demolido para dar lugar a um edifício comercial, hoje lá existente (Taulois & Taulois, arq., 1996). De qualidades artísticas duvidosas e implantação canhestra, o prédio em nada contribui para a ambiência local.

O traço arquitetônico mais apurado do viaduto Santiago Dantas, no trecho central, não foi suficiente para que sua presença não comprometesse o sentido urbanístico da praia. Por sua localização e por sua presença maciça, o viaduto influenciou negativamente muito além de sua extensão – pode-se dizer, toda a orla. Em suas imediações, a igreja Imaculada Conceição (Pe. Clavelin, arq., 1888⁷³), em seu estilo neo-gótico, com sua alta torre central que marcava poderosamente o centro do arco do litoral, perdeu inteiramente sua relevância na construção da identidade daquela paisagem litorânea. A rampa de descida que se conecta à rua Pinheiro Machado, ao se superpor à antiga estrutura fundiária, acarretou uma situação de difícil reordenamento, face à quantidade e à forma dos remanescentes dos lotes atingidos. A presença do viaduto levou à segmentação da linha da orla em duas porções – a inicial e a final. Ficou impossível estabelecer, naquele logradouro, a unidade formal

⁷² (ap. (Dunlop, 1963 pp. 121-122))

⁷³ (ap. (Czajkowski, et al., 2000 p. 109))

perseguida pelos urbanistas da antiga CPC, que visavam compor artisticamente também aquele pedaço da cidade, valendo-se do Código de Obras do **Dec. nº 6.000**, de 1937, dos traçados dos alinhamentos e das obras de urbanização. Uma análise tipológica (Cardeman, et al., 2004) permite ver que as edificações predominantes no trecho central da praia de Botafogo foram projetadas segundo as regras da legislação posterior àquele Código de Obras, isto é, segundo o **Dec. nº 3.800**, de 1970, e seus sucessores.

Dec. nº 3.800, de 1970

O **Dec. nº 3.800**, de 20 de abril de 1970, veio para dar respostas a problemas que a antiga legislação não conseguia resolver e, mesmo, para evitar a perpetuação de outros tantos que causava. Em 1970, vigia ainda o **Dec. nº 6.000**, de 1937, com as inúmeras alterações feitas desde sua edição original, mas que não o alteraram em essência.

O **Dec. nº 6.000** permitia um número restrito de tipos arquitetônicos para as edificações com múltiplos pavimentos. O tipo mais frequentemente adotado era constituído de um bloco monolítico, sem afastamentos laterais, balanceado até 1,20m sobre o alinhamento ou sobre a linha do afastamento frontal. A profundidade da edificação não poderia exceder em média 30,0m. De modo geral, para os lotes mais frequentes na cidade, com até 20,0m de testada, este era o tipo que proporcionava a maior área total da edificação, sendo, portanto, o mais rentável economicamente. Em lotes maiores, convinha aumentar o afastamento frontal, sem a criação de afastamentos laterais, o que permitia o acréscimo de pavimentos acima do máximo permitido para cada logradouro ou bairro. Em lotes excepcionalmente largos, convinha afastar o bloco das divisas laterais, aumentando ainda mais o número de pavimentos. Nos últimos anos da vigência deste decreto, foram tolerados pilotis, subsolos de estacionamento e garagens cobertas em parte dos afastamentos de fundos, sobre os quais poderia haver áreas de recreação infantil.

A sucessão de edifícios assim modelados levaria à constituição de quadras que se

assemelhariam a uma imensa edificação prismática, em que cada prédio se distinguiria dos demais apenas pelo tratamento de suas faces externas. Os espaços livres constituídos pelas ruas e avenidas teriam uma seção vertical constante em toda a sua extensão, resultado da extrusão de um gabarito bidimensional que tinha a rua em baixo e as fachadas das edificações em ambos os lados, com uma altura pré-determinada. Ao limitar a profundidade das edificações, os espaços livres dos miolos das quadras, delimitados pelas fachadas de fundos, seriam como grandes prismas vazios. A forma urbana resultante da aplicação das regras do Código de Obras de 1937 e dos PAA específicos para cada logradouro ou grupo de logradouros refletia, assim, uma clara intenção compositiva, gerando um ambiente formalmente regular e ordenado, como se pretendia. O Código de Obras era uma atualização da mais antiga tradição urbanística ocidental, transposta para o Rio de Janeiro desde os primeiros tempos coloniais e para inúmeras outras cidades do Brasil e mundo afora. Nesta atualização, incorporava as possibilidades que a técnica do concreto armado oferecia, ao permitir o crescimento em altura. Esta objetiva formatação trazia alguns inconvenientes. As larguras das ruas, de regra modestas, tinham sido definidas muito antes, quando as técnicas construtivas eram mais restritivas quanto à altura das edificações. A exigência de um afastamento obrigatório mínimo de 3,0m (em alguns casos 5,0m ou mais) foi um artifício técnico e legal para aumentar a largura dos logradouros. Isto não evitou que, com frequência, o espaço da rua desse a sensação de confinamento. Dependendo da orientação, a insolação era muito prejudicada, tanto das ruas como dos apartamentos e escritórios com frentes voltadas para elas. Era uma situação bastante diferente daquelas de Paris ou de Viena, tomadas como referência, em que edifícios mais baixos perfilados ao longo das novas e largas avenidas não comprometiam a luminosidade dos espaços públicos. Não à toa, Paris é conhecida como “cidade luz”. Outro problema decorrente do tipo arquitetônico era o ruído dos veículos que se aglomeram nas ruas, que era refletido e amplificado pelas faces externas dos prédios posicionados em sequência ininterrupta.

Outro conjunto de problemas do **Código de Obras** de 1937 surge quando se observa a arquitetura das edificações isoladamente, suas plantas e a qualidade ambiental de seus compartimentos. A profundidade média de 30,0m admitida, que propiciava o

maior aproveitamento do lote, exigia a abertura de “áreas internas” – hoje denominadas “prismas” – para iluminar e ventilar os compartimentos no miolo do bloco. Evidentemente, qualquer vazio no interior do bloco representava uma menor área por pavimento, ou seja, uma menor ocupação do lote e, logo, uma menor rentabilidade do empreendimento imobiliário. É natural que, com estas condições, se buscasse minimizar os vazios internos. Eram, no entanto, inevitáveis (Figura 92). As exíguas dimensões destes vazios e sua claridade deficiente eram fatores que propiciavam baixa qualidade ambiental para os compartimentos voltados para eles, sem contar a promiscuidade entre as unidades que deles se serviam.

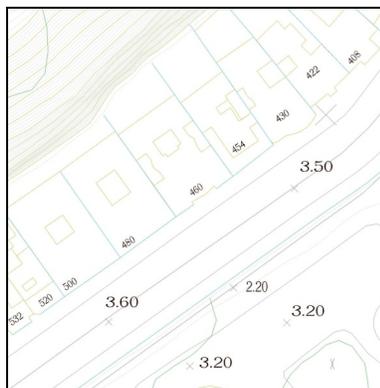


Figura 92: Trecho da avenida Rui Barbosa
(Aerofotogramétrica IPP-Rio, 2005)

Por último, mas não menos importante, há que se referir às partes de uso comum ou partilhadas, a saber: as áreas de estacionamento e as de recreação. Ao ser criado, o Código de Obras de 1937 não contemplava estes dois itens no programa de necessidades dos “edifícios de apartamentos”, como então se denominavam o que hoje se chama de “edificações multifamiliares”. Nos últimos anos de sua vigência, foi feito um esforço, através de decretos específicos, para atender às novas demandas, sem prejudicar na essência o tipo originalmente ideado – na verdade, “remendos” e soluções paliativas para garantir a sobrevivência da antiga legislação.

Em 1970, o **Dec. nº 3.800** revogou o **Dec. nº 6.000**, de 1937, e estabeleceu novas regras para as edificações no Rio de Janeiro. Era o que faltava para encerrar a longa tradição urbanística da cidade do Rio de Janeiro na qual se dava expressiva importância aos valores artísticos do ambiente construído, a serem alcançado através de um explícito controle da forma urbana. A estrutura que dava sustentação a esta tradição começou

a ser esfacelada em 1945, com a transformação da Comissão do Plano da Cidade - CPC no Departamento de Urbanismo - DUR e, sofreu um duro golpe em 1957, com a criação da Superintendência de Urbanização e Saneamento - SURSAN. Com a SURSAN, estabeleceu-se uma absoluta separação urbanismo e urbanização, entendidos, a partir de então, como temas diferentes e autônomos. O mesmo governante Negrão de Lima que criou a SURSAN, em 1957, assinou, em 1970, o decreto que pôs fim à antiga maneira de compor a cidade segundo valores artísticos e clara intenção plástica.

O **Dec. nº 3.800** substituiu por completo a legislação edilícia.

Artigo 1º. Ficam aprovados os Regulamentos de Zoneamento, de Parcelamento da Terra, de Edificações e Construções, De Assentamento de Máquinas, Motores e Equipamentos, de Licenciamento e Fiscalização, que acompanham, em anexo, este decreto.

...

Artigo 7º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogados, nos termos da Lei nº 1574, de 11 de dezembro de 1967⁷⁴, os Decretos ns. 6.000, de 1º de julho de 1937, "E" 1.077, de 8 de junho de 1968⁷⁵, de demais disposições em contrário.

O "*Regulamento de Edificações e Construções – REC*" continha as regras aplicáveis às partes internas das edificações, seus dimensionamentos mínimos e demais condições.

O "*Regulamento de Zoneamento – RZ*", que é a parte que aqui interessa, dividia a cidade por zonas e, para cada uma, definia os usos e a intensidade de uso. Definia também os critérios para definição dos volumes de cada edificação.

É preciso relativizar a importância do "*Regulamento de Zoneamento*" do **Dec. nº 3.800** na conformação da paisagem carioca. Por um lado, representou uma ruptura em relação às regras anteriores, estabelecendo novos tipos arquitetônicos na cidade. Por outro, teve vigência curta, sendo substituído, poucos anos depois, pelo **Dec. nº 322** de 1976, ainda hoje em vigor na maior parte da cidade. O Regulamento de 1976

⁷⁴ Lei nº 1.574, de 11 de dezembro de 1967: "Estabelece normas para o desenvolvimento urbano e regional do Estado da Guanabara e dá outras providências." Define o zoneamento da cidade e determina os usos adequados, tolerados e inadequados a cada zona.

⁷⁵ Atualiza e detalha o anterior.

NOTAS DO QUADRO N.º 8		
<p>61. Para os efeitos deste regulamento, as edificações afastadas das dividas são aquelas que apresentam afastamento das dividas laterais e das fundos, iguais ou superiores a 1,00 m (dois metros e cinquenta centímetros) ou as dimensões das primeiras de iluminação e ventilação exigidas para se manterem baixas ou não afastadas da via.</p> <p>1 - Bases afastamentos serão constantes em toda a altura e extensão do plano da fachada considerada.</p> <p>2 - As áreas resultantes serão "com solidificand", não podendo ser usadas para efeitos de ventilação e iluminação de edificação nos terrenos vizinhos.</p> <p>62. As edificações não afastadas das dividas são aquelas que não abedem as condições especificadas para as edificações afastadas das dividas.</p> <p>63. As alturas das edificações não serão limitadas, exceto:</p> <p>1 - onde houver limite fixado especialmente por este regulamento;</p> <p>2 - onde houver limite fixado por decreto ou projeto aprovado (PA), para áreas de locais de interesse turístico, florestal, paisagístico e histórico;</p> <p>3 - onde houver limite fixado por legislação federal;</p> <p>4 - nos logradouros com largura inferior ou igual a 8,00 m (oito metros), onde as edificações deverão apresentar no máximo 3 (três) pavimentos, inclusive os situados abaixo do nível do solo;</p> <p>5 - nos logradouros com largura entre 8,00 m (oito metros) e 10,00 m (dez metros), onde as edificações deverão apresentar no máximo 4 (quatro) pavimentos, inclusive os situados abaixo do nível do solo;</p> <p>6 - na CC Regio Administrativa (CRA do Governador), onde as edificações deverão apresentar no máximo 3 (três) pavimentos, inclusive os situados abaixo do nível do solo;</p> <p>7 - na Avenida Niemeyer, nos lotes situados no lado em que o terreno desse, onde não poderão ultrapassar em seu ponto mais alto o nível do calçamento do logradouro, no todo correspondente à largura do lote.</p> <p>64. Uma dimensão poderá exceder de 30,00 m (trinta metros), até o máximo de 40,00 m (quarenta metros), quando a outra for reduzida na mesma extensão.</p> <p>65. Nas lotes onde não houver projeto aprovado (PA) ou decreto (decretado) o número máximo de pavimentos e a profundidade máxima de construção e onde não houver restrições fixadas por este regulamento, a área total da edificação (ATE) será calculada pela fórmula: $ATE = N \times A$, onde:</p> <p>N = coeficiente para o local indicado no quadro n.º 8, e</p> <p>A = área ideal da projeção da edificação, nas seguintes condições:</p> <p>a) o valor máximo de A será obtido pelas dimensões máximas da edificação fixadas pela nota 04, dependendo-se a dedução das áreas das primeiras de iluminação e/ou de ventilação;</p> <p>b) quanto pela aplicação do item "a" resultar área livre no lote inferior a 30% (trinta por cento), a área total da edificação será: $ATE = N \times 0,7 \times S$, onde S é a área do lote.</p>	<p>1. Nos lotes onde houver projeto aprovado (PA) ou decreto expedido com indicação do número máximo de pavimentos e a profundidade máxima de construção, com ou sem formação de área coberta, a área total da edificação (ATE) será a fixada pelos mesmos, dependendo-se a dedução das áreas das primeiras de iluminação e/ou de ventilação.</p> <p>21. Para os lotes onde não houver formação de área coberta, a área livre resultante no lote não poderá ser inferior a 30% (trinta por cento). Nessa mesma o valor do ATE será calculado com o gabarito fixado, mas com a projeção da edificação reduzida para 70% (setenta por cento) da área do lote.</p> <p>21.1. Para os lotes onde não houver formação de área coberta e desde que não obedecida a condição do item 21, será exigida demonstração escrita ao atendimento das seguintes relativas à iluminação e ventilação da edificação, para o gabarito fixado pelo PA ou decreto. O valor do ATE será também calculado com o gabarito fixado, mas com a projeção da edificação, obtida com a aplicação do disposto neste item.</p> <p>22. Quando o projeto aprovado (PA) ou o decreto forem anteriores à data da vigência deste regulamento, a área calculada poderá ser acrescida à área de edificação permitida pelo artigo 8º do Regulamento de Construções e Edificações.</p> <p>23. No cálculo do ATE não devem ser computadas os pavimentos situados abaixo do nível do solo.</p> <p>66. 1. Nos logradouros que apresentarem largura de 12,00 m (dois metros) até 14,00 m (dois metros), o afastamento frontal será o exigido para o local, acrescido de 1,00 m (um metro) por pavimento situado do 5.º pavimento, ou do número de pavimentos fixados para o local por projeto aprovado (PA) ou decreto.</p> <p>2. Nos logradouros que apresentarem largura maior que 14,00 m (dois metros) até 24,00 m (dois metros), o afastamento frontal será o exigido para o local, acrescido de 0,75 m (setenta e cinco centímetros) por pavimento, acima do 5.º pavimento, ou do número de pavimentos fixados para o local por projeto aprovado (PA) ou decreto.</p> <p>3. Nos logradouros que apresentarem largura maior que 24,00 m (dois metros) e quatro metros, o afastamento frontal será o exigido para o local acrescido de 0,50 m (cinquenta centímetros), por pavimento acima do 5.º pavimento, ou do número de pavimentos fixados para o local por projeto aprovado (PA) ou decreto.</p> <p>4. Nas logradouros que apresentarem largura entre 8,00 m (oito metros) e 12,00 m (dois metros), o afastamento frontal será o calculado pelo item 66, acrescido da diferença da sua largura para 12,00 m (dois metros).</p> <p>41. Nassee lotes as edificações terão o máximo de 10 (dez) pavimentos.</p> <p>67. 1. Nos logradouros que apresentarem 12,00 m (dois metros) ou mais de largura, o afastamento frontal será o exigido para o local, acrescido de 1,00 m (um metro) por pavimento acima do 5.º pavimento, ou do número de pavimentos fixados para o local por projeto aprovado (PA) ou decreto.</p> <p>2. Nos logradouros que apresentarem largura maior que 9,00 m (nove metros) e até 12,00 (dois metros), o afastamento frontal calculado</p>	<p>alçada será acrescido da diferença da sua largura para 12,00 m (dois metros).</p> <p>68. Afastamento igual ao do prima de iluminação e ventilação exigido para a edificação projetada e no mínimo igual a 2,00 m (dois metros e cinquenta centímetros).</p> <p>69. 1. Não é permitido para edificações de até 5 (cinco) pavimentos ou que apresentarem número de pavimento no máximo igual ao fixado para o local, por projeto aprovado (PA) ou decreto.</p> <p>2. Afastamento igual ao do prima de iluminação e ventilação exigido para a edificação pelo item 13 do artigo 12º do Regulamento de Construções e Edificações, para as edificações que apresentarem número de pavimentos superiores ao fixado para o local, por projeto aprovado (PA) ou decreto.</p> <p>3. Onde houver formação de área coberta até de 1,00 m (um metro), por cada pavimento acima do número máximo de pavimentos fixado para o local, contada a partir da profundidade também fixada. Esse afastamento será observado em toda a altura da edificação.</p> <p>10. 1. A soma dos afastamentos fixados pelas primeiras de iluminação e ventilação, quando as edificações apresentarem normas comuns entre fachadas ou esquadras.</p> <p>2. O afastamento fixado pelo prima de iluminação e ventilação para a edificação mais alta, quando as edificações não apresentarem normas comuns entre fachadas ou esquadras.</p> <p>11. 1. A soma dos afastamentos fixados pelas primeiras de iluminação e ventilação para acima as edificações pela área 3º do artigo 12º do Regulamento de Construções e Edificações.</p> <p>3. No caso de 2 (duas) edificações no lote, com um máximo de 3 (dois) pavimentos, o afastamento poderá ser reduzido para 2,00 m (dois metros).</p> <p>12. 1. 2 (duas) edificações com até 5 (cinco) pavimentos.</p> <p>2. Uma única edificação com mais de 4 (quatro) pavimentos.</p> <p>3. Uma única edificação com qualquer número de pavimentos nos lotes situados em CB1 e AC.</p> <p>13. 1. As lojas com um só pavimento poderão apresentar altura máxima de 4,05 m (quatro metros e cinquenta centímetros) de piso a piso.</p> <p>2. As lojas com 2 (dois) ou 3 (três) pavimentos poderão apresentar altura máxima de 4,05 m (quatro metros e cinquenta centímetros) de piso a piso para o primeiro pavimento e deverão ter altura de 3,15 m (três metros e quinze centímetros) de piso a piso para o segundo e terceiro pavimentos.</p> <p>14. 1. As lojas situadas em CB1 deverão dotar uma área livre mínima de 30% (trinta por cento).</p> <p>2. As lojas situadas em CB2 e CB3 poderão ocupar toda a área do lote, inclusive a área coberta.</p> <p>3. As lojas terão a profundidade máxima de 30,00 m (trinta metros).</p> <p>4. Nas edificações afastadas das dividas em terrenos de esquadra, a plataforma formada pelas lojas poderá apresentar mais de 50,00 m</p>

R.A.	ZONAS	ZR-2T	Demais zonas
I-III-IV-V-VI-VIII-IX-XXIII		30%	30%
VII-X-XII-XIII-XIV-XV		40%	30%
XVI-XVII-XVIII-XIX-XX-XXII		50%	30%

Figura 94: Dec. n.º 3.800 – Regulamento de Zoneamento – Notas do Quadro 8

Havia critérios diferentes para o dimensionamento das áreas e dos volumes destinados a cada um destes dois usos – comercial e residencial –, mesmo que, quando juntos, constituíssem uma edificação de uso misto.

Visando obter o maior aproveitamento possível de cada lote, as regras eram mais vantajosas aos os lotes de grandes dimensões, onde as edificações em centro de terreno possibilitavam a obtenção de maiores áreas construídas, como se verá a seguir.

As lojas (Nota 14, coluna 3) poderiam ocupar a quase totalidade do lote, respeitado apenas o afastamento frontal obrigatório e a profundidade máxima de 50,00m. Quando a parte superior da edificação, destinada a apartamentos, fosse afastada das

divisas, não haveria limite para a área total das lojas. Do contrário, a área de lojas se somaria à dos apartamentos e, o total deveria se sujeitar às restrições aplicáveis às edificações sem afastamentos das divisas. Sem dúvida, este era um forte estímulo para a adoção da solução em centro de terreno, quando as dimensões do lote permitissem.

O número de pavimentos de lojas era função da classificação do logradouro – CB-1, CB-2 e CB-3 – admitindo-se respectivamente 1, 2 ou 3 pavimentos, conforme a classe. Os pavimentos comerciais assim formatados constituíam uma “*plataforma*” sobre a qual se assentaria(m) o(s) bloco(s) de apartamentos. Os primeiros pavimentos do(s) bloco(s) de apartamentos seriam destinados a estacionamento de veículos e uso comum dos moradores, todos contidos em um mesmo volume prismático (o **Dec. nº 322** viria a modificar esta condição).

O dimensionamento do(s) bloco(s) de apartamentos era feito de modo inteiramente independente do dimensionamento da “*plataforma*” de lojas. Para efeito das regras do RZ, era como se esta parte superior fosse a edificação propriamente dita.

A altura das edificações (Nota 03, coluna 2), deixou de ser limitada, salvo em condições específicas, nenhuma delas aplicáveis à área da cidade aqui abordada. As dimensões horizontais (Nota 04, coluna 3), porém estavam limitadas.

Nota 03. As alturas das edificações não serão limitadas, exceto ...

Nota 04. Uma dimensão não poderá exceder 30,00m (trinta metros), até o máximo de 40,00m (quarenta metros), quando a outra for reduzida na mesma proporção.

O maior aproveitamento de cada terreno decorria da combinação do que determinavam as indicações das colunas 4 a 15 do “*Quadro 8*”, que definiam limites para a “*Área Total da Edificação – ATE*” (colunas 4 e 5), para os afastamentos frontais e das divisas (colunas 6 a 13) e para o “*Número de edificações no mesmo lote*” (colunas 14 e 15). Ao examinar as Notas a que o quadro se refere, fica evidente o estímulo às edificações em centro de terreno, ou, como designado no RZ, “*afastadas das divisas*”. Tudo levava o projetista a optar por este tipo, tendo em vista as vantagens frente às “*não afastadas das divisas*”.

Para as “*afastadas das divisas*”, não havia restrições quanto à ATE (coluna 4), nem quanto ao número de edificações no mesmo lote (coluna 14), desde que atendidos os afastamentos frontal, das divisas e entre edificações (Notas 6 a 11, colunas 6 a 13). Para as “*não afastadas das divisas*”, (Nota 12, coluna 15), poderia haver no máximo duas edificações em um mesmo lote, caso tivessem no máximo quatro pavimentos e, apenas uma, caso tivesse cinco ou mais. A ATE das “*não afastadas*” era definida por uma fórmula (Nota 05, coluna 5), segundo a qual, o solo criado seria no máximo igual a 3,5 vezes a área do terreno, podendo chegar a 4,2 nos logradouros de maior intensidade se uso comercial.

Para as “*edificações afastadas das divisas*” (Nota 06.1, coluna 6), a regra era altamente estimulante ao crescimento em altura:

06. 1. Nos logradouros que apresentarem largura de 12,00m (doze metros) até 18,00m, o afastamento frontal será o exigido para o local, acrescido de **1,00m (um metro)** por pavimento acima do 5º pavimento, ou do número de pavimentos fixados para o local por projeto aprovado (PA) ou decreto. (g.a.)

Nos itens seguintes da mesma Nota, definia-se que o acréscimo no afastamento frontal seria tanto menor por pavimento, quanto maior fosse a largura do logradouro – 0,75m para logradouros entre 18,00m e 24,00m e; 0,50m para logradouros com largura superior a 24,00m.

Para as “*não afastadas das divisas*” (Nota 07.1, coluna 7), a condição referente ao afastamento frontal era francamente desfavorável:

07. 1. Nos logradouros que apresentarem largura de 12,00m (doze metros) ou mais, o afastamento frontal será o exigido para o local, acrescido de **2,00m (dois metros)** por pavimento acima do 5º pavimento, ou do número de pavimentos fixados para o local por projeto aprovado (PA) ou decreto. (g.a.)

Os afastamentos das divisas laterais e de fundos (Nota 08, colunas 8 e 10) seriam iguais à dimensão dos prismas de ventilação e iluminação – PVI definidos pelo artigo 140 do REC. Partindo de 2,70m, para atender a uma edificação de 3 pavimentos, sua medida deveria se acrescida de 0,60m para cada pavimento adicional.

O estacionamento de veículos deveria ser atendido na laje sobre a plataforma de lojas e em tantos pavimentos quantos fossem necessários para atender à demanda total do

empreendimento. O número de vagas era definido no *Quadro 11*, que exigia uma vaga para cada um ou dois apartamentos, dependendo de sua área útil – 1 vaga por apartamento maior do que 70m² e uma para cada dois, se a área do apartamento fosse menor (parâmetros alterados pelo **Dec. n° 322**, de 1976).

Sobre os pavimentos de estacionamento, haveria um pavimento de uso comum, destinado a apartamento de porteiro, área de recreação infantil e outros usos comuns do condomínio.

As edificações modeladas pelas regras do RZ de **Dec. n° 3.800** estabeleciam com a rua e com o bairro relações muito diferentes daquelas que existiam quando da aplicação do **Dec. n° 6.000**. Três tipos de situação poderiam ocorrer.

Quando as edificações fossem exclusivamente residenciais, não afastadas das divisas e fosse mantida a altura fixada por PAA ou decreto específico para o logradouro, o volume seria semelhante ao que era definido pela legislação anterior. Seriam, no entanto, mais altas, devido ao acréscimo de pavimentos de estacionamentos. Caso já existissem outras edificações na quadra projetadas segundo as regras anteriores, o novo prédio se destacaria do conjunto, ao romper a linha de cornija regular. Além deste aspecto formal, havia outra diferença, não menos notável. O primeiro pavimento de uso fim, isto é, de apartamentos, seria muito acima da rua, afastada dela pelos pavimentos de acesso, de estacionamento e de uso comum. Se, por um lado, a distância em altura propiciava maior privacidade aos apartamentos, melhor insolação e ventilação, por outro, comprometia a conexão visual entre os moradores dos apartamentos e os pedestres nas calçadas, dissociando uns dos outros (Jacobs, [1961] 2001).

Quando os edifícios exclusivamente residenciais não afastados das divisas eram acrescidos de pavimentos acima do fixado por PAA ou decreto, estas duas condições apontadas acima se tornavam ainda mais evidentes. Nestes casos, a altura dava à edificação um destaque ainda maior na silhueta do conjunto, os apartamentos ficariam em nível ainda mais alto, devido ao aumento do afastamento frontal e, talvez a consequência mais grave para a ambiência da rua, a distância da fachada do novo

prédio até o plano das fachadas dos prédios contíguos promovia a descontinuidade da “parede da rua” e do alinhamento da calçada, criando cantos e arestas. Quando não agenciados paisagisticamente, estes espaços não tinham qualquer serventia além de eventualmente servir de estacionamento.



Figura 95: Praia do Flamengo, 200 (f.a., dez-2012)

Trata-se de uma edificação comercial, mas as regras para dimensionamento do volume eram as mesmas aplicáveis às residenciais.

Sendo exclusivamente residenciais afastadas das divisas – situação que só era vantajosa para grandes lotes –, o bloco edificado passava a ser uma torre ou lâmina em centro de terreno. Eventualmente, dependendo do talento artístico do arquiteto, o objeto poderia adquirir alguma qualidade estética, destacada pelos jardins no nível do chão. No entanto, o tipo arquitetônico, muito diferente daquele dos prédios vizinhos, tornava o novo prédio um elemento de destaque no conjunto. Rompia-se, assim o conceito de uniformidade perseguido anteriormente, que visava dotar o ambiente urbano de coesão formal.



Figura 96: Morro da Viúva, visto de Botafogo (f.a., dez- 2012)

Notar, do centro para a direita, a altura crescente dos prédios. A variação decorre das sucessivas alterações no Dec. n° 6.000, tornando mais tolerante a intensidade do uso do terreno. O enorme bloco com faixas verticais amarelas corresponde à aplicação das regras do Dec. n° 3.800.

O terceiro caso é o das edificações de uso misto – comercial e residencial. Nestes casos, a “*plataforma*” das lojas constituía um volume independente do bloco residencial acima. A fachada da “*plataforma*” comercial, posicionada sobre o alinhamento ou sobre a linha de afastamento frontal obrigatório não comprometia a geometria da calçada, pois era mantida a continuidade com as fachadas das lojas vizinhas. O problema era a composição do conjunto formado pelos dois blocos – o de baixo e o de cima. Não havendo elementos verticais comuns e, sendo programas muito diferentes, a resposta arquitetônica, de regra, era diferente para cada um dos volumes. Quando muito, a utilização dos mesmos materiais estabelecia uma vaga conexão entre eles⁷⁷. Nestes casos e, notadamente quando os blocos superiores eram afastados das divisas, cada edificação ganhava autonomia na composição da quadra.

A forma urbana decorrente da aplicação do novo *Regulamento de Zoneamento* seria, como de fato veio a ser, desprovida de unidade e sentido de ordem na maior parte dos bairros da cidade. Ora, as regras deste regulamento permitiam que em cada lote, o volume da edificação tivesse altura e planta diferentes, em função das dimensões e da geometria do mesmo. Em bairros cujos lotes tinham dimensões e formas muito variadas, isto implicava em volumes edificados igualmente variados. Naqueles em que as dimensões dos lotes eram mais regulares, como Ipanema e Leblon, desde que não houvesse remembramentos, esta diversidade seria menor.

Uma vez que os lotes de maiores dimensões permitiam maiores ATE's, foi frequente o remembramento de lotes, dando início aos grandes condomínios residenciais, muitos com mais de um bloco residencial neles (“*grupamentos de edificações*”, como designado no decreto), hoje um padrão de morar coletivo disseminado na cidade.

Na orla entre a Glória e o Morro da Viúva há alguns exemplares da geração mais recente de edifícios (não há, no entanto, grandes condomínios de mais de um bloco

⁷⁷ O autor, ironicamente, diz que são prédios no “*estilo Agostinho Carrara*” – personagem da série “*A grande Família*”, exibido pela TV Globo. Seus peculiares figurinos combinam calças e camisas que, em geral, têm as mesmas cores, mas cujas estampas são de tal modo discrepantes, que fica evidente que “não combinam”. O figurinista é, sem dúvida, um talentoso artista que consegue obter este resultado com grande eficiência, o que contribui expressivamente para a caracterização do personagem.

residencial). O que se observa nos exemplos mostrados acima é o destaque que assumem em relação aos vizinhos, seja por sua altura muito maior, como pela posição no lote, com maiores afastamentos tanto o frontal, como os das divisas. Tem-se a impressão de não pertencerem ao conjunto mais ou menos uniforme em que situam.

Marcos Tamoio

Em 1975, a cidade do Rio de Janeiro passou a ser a capital do novo Estado do Rio de Janeiro, resultante da fusão dos antigos Estados do Rio de Janeiro e da Guanabara (**Lei Complementar Federal nº 20**, de 1º de julho de 1974, art. 8º ao 11). Marcos Tamoio (1975-1979) foi eleito seu primeiro prefeito.

Marcos Tamoio angariou a fama de ter sido tolerante com a chamada “especulação imobiliária”, devido às concessões que se diz ter feito a este segmento durante sua gestão. O **Dec. nº 322**, de 03 de março de 1976 teria sido o instrumento legal de que lançou mão que justificaria esta fama. Tal fama deve ser apenas parcialmente creditada a ele, já que uma parte importante do Código de Obras instituído por este decreto era a reprodução de regras contidas no antecessor **Dec. nº 3.800**, de seis anos antes, que levava a assinatura do governador Negrão de Lima.

Dec. nº 322, de 1976

O **Dec. nº 322** não revogou inteiramente os regulamentos do **Dec nº 3.800**, mas apenas o *Regulamento de Zoneamento* – justamente aquele pelo qual se estabeleciam as regras para definição das “*condições da edificações*”, suas áreas e seus volumes. Os demais regulamentos foram mantidos inalterados, inclusive o “*Regulamento de Edificações e Construções – REC*”, que determinava as condições para as partes internas dos prédios.

O novo RZ era extremamente minucioso sobre todas as matérias abordadas. Sua versão disponível para impressão pela prefeitura municipal preenche 190 páginas, 77 das quais com seus 235 artigos e, as 113 restantes, com tabelas e mapas anexos

(<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/>, agosto, 2013). Nove quadros (I a IX) resumiam o decreto e funcionavam como um índice remissivo aos diversos artigos da parte textual.

Somente o zoneamento de usos preenchia uma tabela (“*Quadro I*”) distribuída em 16 páginas, onde estavam relacionadas 230 atividades e as condições para seu funcionamento nas diversas zonas urbanas. Os “*Tipos de edificações permitidos*” foram relacionados nas 8 páginas do “*Quadro III*”. Para efeito tipológico, considerava-se a forma do volume edificado, a posição no lote e o número de pavimentos, como também seu uso. Os tipos eram “*Adequados*” (coluna 2) ou “*Tolerados*” (coluna 3), conforme a “*Zona*” da cidade (coluna 1) onde o lote se estivesse localizado.

Aqui, interessam especialmente os Quadros IV, V e VII, relativos respectivamente às “*Condições das Edificações*” (Quadro IV), “*Valores de N*” (Quadro V) e “*Estacionamento e Guarda de Veículos*” (Quadro VII).

Examinemos primeiramente o Quadro VII – “*Estacionamento e Guarda de Veículos*” (Figura 97), pois é acerca deste tema que há as maiores diferenças em relação ao **Dec. n° 3.800**, que até então estava em vigor.

ESTACIONAMENTO E GUARDA DE VEÍCULOS										Quadro VII
[Quadro a que se refere o capítulo VIII deste regulamento.]										
EDIFICAÇÕES					ÁREAS				UNIDADE DE PROPORÇÃO	
	A (*)		B (**)		C	D				
	1	2	1	2						
Edificação residencial unifamiliar e unidade residencial de edificação multifamiliar ou mista	Unidade com área útil	Até 60 m ² (áreas A e B)	Até 90 m ² (áreas C e D)	—	1:1	1:1	2:1	1:1	1:1	Vaga por unidade
		Maior que 60 m ² até 150 m ² (áreas A e B)	Maior que 90 m ² até 150 m ² (áreas C e D)	Até 3 compartimentos habitáveis	1:1	1:1	2:1	1:1	1:1	
				Maia de 3 compartimentos habitáveis	2:1	2:1	3:1	2:1	2:1	
			Maior que 150 m ²	Até 4 compartimentos habitáveis	2:1	2:1	3:1	2:1	2:1	
Hotel				1:4	1:4	1:4	1:4		Vaga por quarto	
Motel				1:1	1:1	1:1	1:1			
Sala comercial				1:30	1:50	1:30	1:20	1:50	1:50	Vaga por m ² de área útil das unidades
Lojas				—	1:30	1:20	1:50	1:50		
Sede administrativa				1:30	1:50	1:30	1:20	1:50	1:50	
Edificação industrial				Artigo 155				Artigo 155		
Edificação para armazenagem				Artigo 154				Artigo 154		
Estabelecimento hospitalar (hospital, ambulatório, clínica, etc.)				Artigo 154				Artigo 154		
Asilo, pensonato, Internato				1:200	1:200	1:200	1:200			Vaga por m ² de área bruta de construção

Figura 97: Dec. n° 322 - Quadro VII - Estacionamento e Guarda de Veículos (Parte 1)

O novo tipo arquitetônico seria constituído de dois volumes funcional e formalmente independentes. Na parte de baixo, ocupando a totalidade do lote, haveria um embasamento destinado a estacionamento, tão grande ou com tantos pavimentos quantos fossem necessários para suprir a demanda de todas as unidades residenciais

ou comerciais da edificação. Nos logradouros comerciais, classificados como Centros de Bairro – CB⁷⁸, o embasamento poderia conter lojas nos pavimentos mais baixos, também ocupando a totalidade do lote. Acima do embasamento, uma torre ou lâmina abrigaria o uso fim da edificação – comercial ou residencial. Entre a parte de baixo e a de cima – sobre o embasamento e abaixo da torre ou lâmina – haveria um pavimento de uso comum, parcialmente coberto pela projeção dos pavimentos do bloco acima. Para o dimensionamento do volume da parte superior, quanto maiores fossem os afastamentos frontais, laterais e de fundos, mais pavimentos poderiam ser acrescentados. As edificações formatadas segundo estes critérios teriam dimensões variadas, de modo a se obter, em cada caso, o maior aproveitamento do terreno. A largura do lote era um fator decisivo. Quanto mais largo, maiores poderiam ser os afastamentos laterais e, simultaneamente, maior o número de pavimentos. A linha de cornija contínua, que caracterizava as quadras edificadas segundo os critérios da legislação anterior, deixava simplesmente de existir, pois cada edificação poderia ter uma altura diferente.

Para as edificações residenciais e para as comerciais (salas e lojas), o número de vagas aumentou significativamente em relação ao que era exigido anteriormente. Pelas regras antigas, exigia-se uma vaga para cada duas unidades residenciais até 70,00m² e uma por unidade acima desta área. Pelo **Dec. nº 322**, passou a ser obrigatória pelo menos uma vaga para qualquer unidade de qualquer área. Dependendo na “Área” da cidade, da metragem e do número de compartimentos habitáveis dos apartamentos, exigia-se até quatro vagas por unidade residencial, como, por exemplo, para a Zona Sul da cidade, enquadrada na “Área B2”. Nesta parte da cidade, em que predominam os apartamentos de 2 e 3 quartos, o número de vagas por apartamento seria de 2 e 3, respectivamente.

Seria impossível acomodar tal quantidade de carros em cada edificação, caso fosse

⁷⁸ O RZ definia três níveis para a intensidade do uso comercial, cada uma correspondendo a um número – CB-1, CB-2 e CB-3. Quanto maior o número do CB, maior a intensidade do uso comercial, ou seja, mais pavimentos de lojas e salas comerciais seriam admitidos. Cruzando-se esta classificação com a Zona em que se situasse o logradouro, definiam-se os usos comerciais permitidos.

mantida a exigência que havia anteriormente para que os pavimentos de garagem tivessem a mesma projeção horizontal dos pavimentos de apartamentos situados acima.

A solução encontrada foi ampliar a “*plataforma*” prevista pelo **Dec. nº 3.800** para as lojas. A “*plataforma*” passou a ser designada como “*embasamento*”.

Art. 148, §4°. Nas edificações afastadas e não afastadas das divisas é permitido um embasamento não afastado das divisas com pavimentos exclusivamente destinados a estacionamento ou guarda de veículos, que poderá ocupar toda a área do lote, inclusive ultrapassando o limite máximo de profundidade de construção. ...

O mesmo § 4° determinava que o número máximo de pavimentos de estacionamento, que não poderia exceder a cinco, era condicionado pelo número de pavimentos da edificação, considerados apenas aqueles destinados ao de uso fim, e pela existência ou não de afastamentos das divisas, sendo mais tolerante quando a edificação fosse afastada. Respeitados os limites no número de pavimentos do § 4°, estes não eram computados no número máximo de pavimentos da edificação, em sua altura máxima, nem no cálculo da ATE (Art. 148, §11).

A parte de uso fim das edificações, fossem as lojas nos primeiros pavimentos, como os apartamentos e salas comerciais, na parte superior, teriam sua volumetria definida pelas indicações do “*Quadro IV – Condições das Edificações*” (Figura 98). Este quadro, visivelmente inspirado no “*Quadro N° 8*” do **Dec nº 3.800**, inclusive com o mesmo título, remetia aos diversos artigos que definiam em detalhes as regras gerais e as inúmeras exceções aplicáveis a situações específicas. As linhas em destaque referem-se às edificações residenciais e comerciais, predominantes na área de estudo aqui enfocada.

CONDIÇÕES DAS EDIFICAÇÕES													Quadro IV	
[Quadro a que se refere o capítulo VI deste regulamento.]														
CONDIÇÕES	DIMENSÕES				AFASTAMENTOS								NÚMERO DE EDIFICAÇÕES NO MESMO LOTE	
	VERTICAL (NÚMERO DE PAVIMENTOS) (ALTURA)	HORIZONTAL (ÁREA DA PROJEÇÃO)	ÁREA TOTAL DAS EDIFICAÇÕES (ATE)		FRONTAL		LATERAL		FUNDOS		ENTRE DUAS OU MAIS EDIFICAÇÕES NO MESMO LOTE			
			Afastada das divisas	Não afastada das divisas	Afastada das divisas	Não afastada das divisas	Afastada das divisas	Não afastada das divisas	Afastada das divisas	Não afastada das divisas	Afastada das divisas	Não afastada das divisas	Afastada das divisas	Não afastada das divisas
Residencial unifamiliar	Artigos 80, 81, 82	Artigo 88	Artigo 93		Artigos 100, 101	Artigo 100					Artigo 109	Artigo 110	Artigo 122	Artigos 123, 124
Residencial multifamiliar	Artigos 80, 81, 82	Artigo 88	Artigo 94	Artigo 97	Artigos 100, 101	Artigo 100					Artigo 109	Artigo 110	Artigo 122	Artigos 123, 124
Comercial	Artigos 80, 81, 82, 84	Artigos 88, 89	Artigo 94	Artigo 97	Artigos 100, 101, 102	Artigos 100, 102	Artigo 106	Artigo 107	Artigo 106	Artigo 108	Artigo 109	Artigo 110	Artigo 122	Artigos 123, 124
Mista	Artigos 80, 81, 82, 84	Artigos 88, 89	Artigo 94	Artigo 97	Artigos 100, 101, 102	Artigos 100, 102	Artigo 106	Artigo 107	Artigo 106	Artigo 108	Artigo 109	Artigo 110	Artigo 122	Artigos 123, 124
De uso exclusivo (com uma só numeração)	Artigos 80, 81, 82	Artigo 88	Artigo 94	Artigo 97	Artigos 100, 101	Artigo 100					—	—	(*) Uma	Uma

Figura 98: Dec. n.º 322 - Quadro IV - Condições das Edificações – Parte 1 (g.a.)⁷⁹

As regras dos diversos artigos a que se refere o “Quadro IV” repetia os mesmos princípios das “Notas do Quadro n.º 8” do Dec. n.º 3.800. A diferença era quanto aos parâmetros numéricos para uma ou outra condição a ser atendida. Estimulava-se a adoção de prédios afastados das divisas e permitia-se o crescimento em altura além do estabelecido por PAA ou decreto, desde que se aumentassem os afastamentos frontal e das divisas.

Até a cota de soleira +10,0m acima do mar as edificações poderiam ter até 18 pavimentos (art. 82). Isto se aplica à maior parte da cidade, exceto às encostas dos morros. Como dito acima, nesta contagem, não se incluíam os pavimentos de acesso, de estacionamento, de uso comum e de cobertura (art. 82, § 1.º e 4.º).

A Área Total da Edificação - ATE estaria limitada a 3,5 vezes a área do terreno em toda a Zona Sul e Zona Norte, chegando a 5,6 na área central (art. 97 e Quadro V)⁸⁰.

⁷⁹ A Parte 2 do Quadro refere-se a outros usos – edifício-garagem, hotel, posto de abastecimento, supermercado etc..

⁸⁰ O Plano Diretor Decenal, de 1992, viria a estabelecer maiores valores para estes parâmetros.

As edificações não afastadas das divisas não poderia ter mais de cinco pavimentos ou o máximo estabelecido por PAA ou decreto (Art. 100). Abolia-se, assim, a possibilidade de crescimento em altura deste tipo de edificação, como era permitido pelo **Dec. n° 3.800**.

Para as edificações em centro de terreno (afastadas das divisas), continuaram a valer as regras antigas. Para o afastamento frontal, continuava valendo a regra pela qual este deveria ser acrescido de 1,0m para cada pavimento adicional (Art. 101). Para os laterais, tal como antes, a distância até a divisa seria igual à do prisma de iluminação e ventilação, dimensionado de acordo com o número de pavimentos (Art. 106). Entre edificações, o afastamento seria a soma das dimensões dos prismas para as duas edificações consideradas (Art. 109).

Foram admitidas varandas e sacadas balanceadas sobre os afastamentos frontal e das divisas. Seu uso foi estimulado ao não incluir suas áreas nos limites de ATE (art. 114, § 6°).

Como se vê, a diferença essencial entre o **Dec. n° 3.800** e o **Dec. n° 322**, no que diz respeito à volumetria das edificações, restringe-se à parte destinada a estacionamento de veículos. O embasamento passou a estar presente em todos os projetos e o tipo “torre” ou “lâmina” diretamente sobre o térreo deixou de ser adotado. Não era proibido (art. 145), mas isto exigiria um subsolo para estacionamento – uma solução muito mais cara e difícil do que um pavimento acima do chão. Uma solução permitida pela legislação e, frequentemente adotada, foi o subsolo semi-enterrado, ocupando a totalidade do lote, exceto o afastamento frontal, o que diminuía o volume escavado e permitia a abertura de vãos de ventilação da garagem acima do nível da calçada. O embasamento, neste caso, não deixaria de existir, porém, com menor altura.

Todas as edificações projetadas segundo estas regras seriam de um único tipo, mas, poderiam ter portes diferentes, mesmo estando próximas umas das outras e até mesmo na mesma rua ou quadra. Tudo dependeria do formato e das dimensões de cada lote. O projetista deveria então fazer diversos ensaios, de modo a buscar o uso mais intenso do solo e, por conseguinte, a maior rentabilidade para o

empreendimento.

O **Dec. N° 322** ainda é válido para grande parte da cidade. Desde 1976, diversas alterações foram feitas e também foram editadas diversas legislações restritas a alguns bairros ou zonas. Mesmo assim, seus princípios gerais foram preservados, de modo que o tipo arquitetônico que gera é o mesmo em praticamente toda a cidade.

Tendo adotado como referência o RZ do **Dec. n° 3.800** e, representando um “aperfeiçoamento” de suas regras, o **Dec. n° 322** tornou ainda mais evidentes algumas situações geradas por seu antecessor. Sem dúvida, o programa de cada edificação foi mais bem resolvido. Os carros dos moradores poderiam ser guardados junto de seus proprietários; as crianças poderiam brincar perto de casa, a salvo dos “perigos da rua”; também os adultos teriam como praticar esportes *indoor*, exercitar seus dotes culinários em ambientes mais amplos do que em seus próprios apartamentos; por fim, os apartamentos teriam melhores condições ambientais.

Por outro lado, em nome da defesa por maior eficiência da máquina de morar coletiva, agudizaram-se os problemas, já relatados anteriormente, decorrentes da introdução dos tipos arquitetônicos preconizados pelo **Dec. n° 3.800**: a perda de unidade formal e do valor artístico da cidade e a diluição, senão a dissolução completa – da relação entre os pedestres e os moradores dos edifícios, empobrecendo a rua como local privilegiado das trocas sociais.

A legislação de 1976 sofreu várias atualizações e, para alguns bairros (Botafogo, inclusive – **Lei n° 434**, de 26 de julho de 1983), foi substituída por outras, específicas para cada trecho da cidade abrangido. Nenhuma delas, no entanto, modificou a essência do tipo arquitetônico então criado. Na orla sul da baía, há toda uma geração de edificações construídas segundo estas regras, que figuram como contrapontos na massa predominantemente regular das edificações das gerações anteriores, construídas em décadas anteriores, segundo as regras do Código de Obras de 1937.

Confirmando a permanência das regras gerais da legislação de 1976 e de suas consequências na escala do bairro, é ilustrativo examinar o anúncio de um recente lançamento de um imóvel em Botafogo (Figura 99). A figura permite que se faça uma

leitura do produto anunciado, como da própria peça publicitária. É um anúncio de página inteira, tendo como destaque a perspectiva do edifício, posicionada ao centro.



- Piscina com Raia
- Piscina Infantil
- Hidromassagem
- Repouso com SPA e Sauna a Vapor
- Fitness
- Lounge
- Salão de Festas
- Espaço Gourmet com Serviço
- Playground
- Brinquedoteca
- Espaço Jogos
- Infraestrutura Completa com Serviços e Total Segurança

Figura 99: Largo dos Palácios – Residencial
Página inteira e detalhe (O Globo, 11-janeiro-2014)

Na perspectiva, o ponto de vista do observador está na altura do pavimento de uso comum. É um ponto de vista totalmente fictício. Somente o morador de um prédio fronteiro, à mesma altura, que corresponde ao quarto pavimento de uma edificação tradicional, poderia eventualmente ter aquela visão. O ponto de vista não foi escolhido ao acaso, e denuncia várias coisas.

Fosse ao nível do pedestre, o que se veria seria a grande massa do embasamento predominantemente cego, assim fechado para esconder o interior dos pavimentos de estacionamento. O bloco superior dos apartamentos quase não seria visto da rua, por estar muito acima dela. Além disto, sua visão seria dificultada ou mesmo completamente bloqueada pelo volume do embasamento e pela copa das árvores eventualmente existentes e, estrategicamente omitidas. No caso deste prédio específico, por um artifício do projeto, foi feito um recuo parcial do embasamento. Na

parte recuada, foram posicionados os acessos de pedestres e veículos e, na parte que foi mantida sobre a linha do afastamento obrigatório, correspondendo mais ou menos à metade da largura do lote, o espaço foi destinado a loja. Normalmente, todo o embasamento teria sua fachada sobre a linha do afastamento frontal, o que impediria totalmente a visão dos pavimentos de apartamentos. Este recuo parcial do embasamento indica que a área que deixou de ser aproveitada para estacionamento não era necessária para atender ao número de vagas exigido, que podem ser contidas no restante da área dos pavimentos com esta destinação. Isto mostra o quão generosa é a legislação no dimensionamento deste item do programa.

O ponto de vista do observador, ao ser posicionado na altura do pavimento de uso comum, dá destaque exatamente para este pavimento. É, pois, nele onde se localizam os elementos do programa mais valorizados pela propaganda. No texto posicionado logo abaixo do desenho (ampliados e destacados na figura acima), estes elementos foram relacionados. A lista é longa: “piscina com raia, piscina infantil, hidromassagem, repouso com SPA e sauna a vapor, *fitness*, *lounge*, salão de festas, espaço *gourmet*, *playground*, brinquedoteca, infraestrutura completa com serviços”. A última das qualidades reacionadas, a que fecha o texto e, por isto, ganha relevância, é “Total segurança”. A segurança é proporcionada pelo rígido controle de acesso no térreo e pela distância que se estabelece entre a rua e os ambientes de uso comum, bem assim como da rua com os apartamentos.

No volume, há uma absoluta desvinculação compositiva entre a parte de baixo e a de cima. Cada uma tem sua linguagem própria, a única coisa a uni-los sendo a tonalidade da cor das paredes externas.

O tipo arquitetônico constituído de embasamento e torre ou lâmina passou a ser o único de toda a cidade, sejam as edificações afastadas ou não afastadas das divisas. É certo que este tipo arquitetônico resolve satisfatoriamente o programa contemporâneo das residências coletivas ou edificações multifamiliares, como são tecnicamente identificadas. A longa vigência da legislação edilícia que induz a ele é uma evidência disto. No Rio de Janeiro, por volta de 1940, morar em apartamento passou a ser o padrão para todas as classes sociais (Vaz, 2002). Não se imaginava

então que algumas décadas depois, os programas dos prédios residenciais viriam a exigir grandes espaços comuns de lazer e estacionamento para todos os moradores, nem que a inclusão destes itens alteraria as formas e os significados das ruas e a própria forma dos bairros. Não se imaginava o surgimento dos recentes condomínios residenciais multifamiliares, com vários blocos de apartamentos, constituindo mini-bairros inteiramente cercados e quase autônomos em relação a seu entorno imediato. Este novo modelo de morar coletivo tem enorme aceitação no mercado imobiliário. Responde, portanto, a uma demanda real. A legislação edilícia que propicia esta forma de morar reflete a visão de mundo de quem consome esta arquitetura e esta cidade que se cria em decorrência de sua disseminação. Uma cidade artisticamente pobre, feita pelo ajuntamento de peças díspares, mas eficientes, cada uma por si. Não é exclusividade do Rio de Janeiro. Este tipo arquitetônico carioca foi “exportado” para inúmeras cidades brasileiras e usado indiscriminadamente, resultando sempre no mesmo empobrecimento do valor artístico das cidades e das qualidades ambientais das ruas (Figura 100).



Figura 100: Recife - Bairro da Boa Viagem
(Rocha-Peixoto, G., 2013)

CONCLUSÕES

Nos capítulos precedentes, foi feita uma narrativa histórica da cidade do Rio de Janeiro desde o início do século XX, com um olhar atento sobre a parte da cidade situada ao sul do Centro, diante do mar da baía de Guanabara. Denominamos esta parte da cidade de “orla sul da baía”. Esta parte da cidade é bela, singular e legível e, estes atributos a fazem ser importante referência para a identificação da cidade como um todo, a ponto de inspirar algumas de suas imagens icônicas. O que motivou a elaboração desta narrativa foi o interesse em compreender como aquele trecho da cidade, que no final do século XIX não passava de um arrabalde da cidade, veio a adquirir a partir de então as expressivas características que tem hoje.

Alguns elementos se destacam hoje naquela paisagem. Na parte livre, os elementos naturais saltam à vista, entre eles, o mar e as praias e os maciços rochosos, parcialmente cobertos de vegetação, que se aproximam da água, chegando a encontrá-la aqui e ali. Ainda na parte livre, destacam-se as amplas avenidas arborizadas e o vasto parque do Flamengo, tendo ao longo as pistas de veículos de trânsito rápido. A parte edificada é caracterizada pela sequência ininterrupta de prédios de altura regular, um ao lado do outro, sem espaços vazios entre eles. Cada um destes elementos é expressivo em si e todos são fortemente articulados. As curvas das praias, do parque, das avenidas e das fachadas das edificações se alternam com as massas rochosas, resultando em um conjunto coeso em que os elementos naturais e artificiais têm o mesmo protagonismo. Há, no entanto, entremeados, alguns elementos que, por sua forma, parecem ser intrusos no conjunto, tanto na parte livre como na edificada. Em Botafogo, há dois viadutos que, nitidamente, comprometem o

sentido urbanístico da orla. Entre as edificações, acontece o mesmo. Não nos referimos aqui à igreja Imaculada Conceição e aos dois blocos da FGV, na praia de Botafogo, sendo estas obras de exceção e que, por isto, adquirem o caráter de monumento. São prédios comerciais e residenciais salpicados ao longo da orla, que se destacam por ser tipologicamente diferentes da massa predominante e que, por isto, comprometem a unidade do conjunto. A linguagem arquitetônica destes elementos, digamos, espúrios indica que são mais recentes do que os que predominam e que conferem identidade e caráter ao local.

Surge então a hipótese de que, na construção daquela paisagem teria havido dois períodos. No primeiro período teriam sido feitas as obras de urbanização e erguidas as edificações nos lotes que, juntas, contribuíram para conferir a identidade e o caráter daquele lugar. Tais obras teriam resultado de uma urbanística que exercia um estrito controle da forma urbana, visando compô-la artisticamente com deliberada intenção plástica. Posteriormente, esta urbanística teria sido substituída por outra, que passou a tratar isoladamente cada um dos elementos de que a cidade é constituída, abandonando-se a ideia de que esta pudesse ser, na sua totalidade, um artefato passível de ser entendido como obra de arte (Argan, [1969] 1998) (Rossi, [1966] 1998). A pesquisa que resultou nesta narrativa buscou comprovar esta hipótese.

O relato teve como personagem principal a prefeitura carioca e, de suas ações, foram destacadas aquelas do campo do urbanismo que mais influíram na conformação daquela parte da cidade. Outros personagens ou agentes intervenientes na conformação da cidade também estiveram presentes, tais como os empreendedores imobiliários, os proprietários de terreno e a população em geral. O destaque dado à prefeitura se justifica, tendo em vista ser este o agente interveniente neste contexto cuja área de atuação é a mais abrangente entre todos. A prefeitura age sobre todo o espaço urbano: define os limites entre os domínios público e privado, através da definição dos alinhamentos dos logradouros; projeta e realiza as obras de urbanização nas áreas públicas e; determina as condições a serem atendidas pelas edificações nos lotes. Os empreendedores imobiliários e os proprietários de terrenos agem apenas na parte privada da cidade, promovendo parcelamentos do solo e edificando dentro dos

limites dos lotes, e o fazem sempre de acordo com a legislação municipal. A população não é um sujeito passivo e, nesta narrativa, o papel que tem é de provocador e direcionador dos demais agentes. O sítio onde esta narrativa se desenvolve é de tal maneira característico e singular que é quase como se fosse mais um personagem da trama – não é um sujeito ativo, mas, com certeza, é um forte condicionador para todas as ações de todos os agentes envolvidos.

A pesquisa se restringiu às ações efetivas sobre a cidade empreendidas pelos dois principais agentes colocados em destaque: a prefeitura e os empreendedores imobiliários com os proprietários de terrenos. Da prefeitura, interessaram as diversas edições da legislação edilícia, os projetos de alinhamento e as obras de urbanização. Os planos urbanos não são de aplicação compulsória. Portanto, quando abordados, sua importância só foi valorizada quando, de alguma forma, influíram nas ações efetivas da prefeitura. Também não foi considerada a posição ideológica ou político-partidária dos governantes da cidade e do país, salvo quando isto influísse nos rumos do urbanismo do Rio de Janeiro. Dos agentes privados, interessou a massa de edificações construída. Um ou outro exemplar excepcional mereceu destaque, exatamente pela sua excepcionalidade. Mas, o que mais importou com relação às edificações foi o conjunto produzido segundo um ou outro conjunto de regras municipais.

Os sub-capítulos levam no título o nome dos prefeitos que mais influíram na conformação da orla sul da baía. Começa por Pereira Passos (1902-1906) e termina com Marcos Tamoio (1975-1979). Pereira Passos foi o primeiro prefeito do Rio a investir maciçamente na orla ao sul do Centro. Além disto, a modernização que promoveu na organização da prefeitura deu a ela, em definitivo, um caráter republicano. Marcos Tamoio fecha o relato, pois, em seu governo foi editado o último decreto que regula as condições das edificações na cidade, que pouco foi alterado desde sua publicação, em 1976.

Pereira Passos criou, no âmbito da prefeitura, um aparato político, técnico, legal e administrativo capaz de levar a efeito a modernização da cidade, então Capital Federal, de modo a mostrar na prática que o país fazia jus a participar do “concerto das

nações cultas" (Andrade, [1958] 1967). Além de inúmeras obras para os mais diversos fins, o prefeito, em parceria com o Presidente Rodrigues Alves, promoveu as mais amplas reformas que a cidade já recebera até então.

No campo do urbanismo, a primeira iniciativa do prefeito foi a publicação do **Dec. nº 391**, que reunia em um só documento toda a legislação edilícia, encerrando com a antiga prática de regular a matéria através de posturas esparsas. O decreto cobria todo o território municipal, mas visava principalmente ordenar as edificações na área central. O tipo arquitetônico preconizado não diferia muito do modelo tradicional, com a fachada sobre o alinhamento e sem afastamentos laterais, de modo a formar quadras prismáticas monolíticas, de altura regular. Outra importante inovação de Passos foi a criação dos Projetos Aprovados de Alinhamento - PAA e dos Projetos Aprovados de Loteamento - PAL, inspirados no modelo de Haussmann. Os PAA's e PAL's tornaram públicos os desenhos dos logradouros e lotes, dispensando os antigos arruadores dos tempos da colônia e do império. A Comissão da Carta Cadastral foi o órgão que, originário ainda do império, passou a ser o responsável pelos PAA e pelas importantes obras de urbanização deste período. A legislação, os PAA e as obras de urbanização foram utilizados articuladamente de forma a compor a forma urbana, nela reproduzindo os padrões estéticos tradicionais.

Com Pereira Passos, foi dada grande atenção ao núcleo urbano que, partindo de Centro, incluía, a norte, a Zona Portuária e, a sul, a orla da baía até Botafogo. Para cada uma destas três partes da cidade foi dada uma resposta urbanística diferente, conforme seus respectivos programas. No Centro, suprimiram-se todos os elementos característicos do passado colonial e imperial, abrindo espaço para uma nova ambiência à imagem e semelhança das modernas metrópoles europeias. No porto, sobre um enorme terreno conquistado ao mar, prevaleceram os critérios de racionalização do movimento de carga e passageiros, através de um traçado viário reticulado e um conjunto de galpões tipologicamente semelhantes. Nos bairros da orla sul da baía, sem prejuízo da prioridade do controle da forma urbana, buscou-se uma conciliação com as preexistências, fossem estas as condicionantes naturais do sítio como também as intervenções humanas historicamente acumuladas.

Na orla sul da baía, as contingências do sítio, caracterizado pela presença do mar que encontra a terra em praias curvilíneas e promontórios graníticos e a valorização da proximidade com o litoral como importante vantagem locacional, refletiram em respostas urbanísticas nas quais cidade e natureza passaram a ser igualmente relevantes para a definição do traçado urbano e para a conformação da ambiência deste espaço. Com Passos, na obra de abertura da avenida Beiramar, a apropriação da faixa litorânea como local para uma importante artéria viária serviu também para *“criar um ameno e pitoresco passeio marítimo”*, nos dizeres do próprio prefeito, em 1903 (Rahba, et al., 2008). Estes foram marcos significativos no trato com os aspectos fisiográficos do sítio específico do Rio de Janeiro, que se arraigou no urbanismo carioca e que veio a dar na conformação da paisagem da cidade que inspira sua imagem icônica. A praia do Flamengo, que até então servia de fundos para os imóveis com frente para as ruas internas, passou a ser a avenida mais requintada da cidade, preenchida de um extremo a outro por elegantes palacetes. Alguns poucos destes palacetes ainda lá se encontram, graças à legislação de proteção de bens de valor histórico e artístico que foi implantada na cidade a partir da década de 1970.

O enfrentamento do “problema morro da Viúva”, no governo de Carlos Sampaio (1920-1922), consolidou a estratégia projetual que buscava articular sinergicamente a cidade com seu sítio, como já ocorrido no desenho sinuoso dos logradouros diante das praias da Lapa, do Flamengo e de Botafogo, nos primeiros anos do século.

Nos anos seguintes, sobre as bases Passos que estabeleceu, a cidade cresceu em população, em área e em direção às alturas, sem abandonar a essência dos princípios, conceitos e técnicas então firmados. A cultura urbanística que se estabeleceu, consolidou-se e persistiu por longos anos. Sem perder suas características fundamentais, absorveu e refletiu as formidáveis inovações tecnológicas do século XX, como o concreto armado, os motores elétricos e os automóveis, sem contar a radical revolução cultural que alterou os hábitos e costumes da população.

De 1903 até o final da década de 1920, foram gradualmente definidos os alinhamentos entre os logradouros e as quadras de toda a Zona Sul da cidade. Os logradouros não foram apenas projetados, mas, também, boa parte das obras de urbanização previstas

nestes projetos foi executada neste período, destacadamente nos bairros mais próximos do Centro, onde se incluem os da orla sul da baía, como é possível verificar nas ortofotos da The Aircraft Operating Co., de 1928. Fica claro que a estrutura fundiária já estava definida e que muitas ruas já estavam urbanizadas. Mas, as obras de urbanização não cessaram por aí. A diferença é que, depois disto, as obras desta natureza passaram a se dar sobre uma estrutura já conformada. Portanto, há trechos que, uma vez desenhados, foram implantados e jamais modificados. Outros, porém, tiveram sucessivas versões até que se afirmassem materialmente.

Na década de 1920, a técnica do concreto armado já começava e se disseminar, exigindo que fossem estabelecidas novas regras para as condições das edificações. O prefeito Alaor Prata (1925-1926) publicou, então, o **Dec. nº 2.087**, que vigoraria por 17 anos. O novo decreto, que substituiu o de 1903, não contrariou os preceitos do anterior. Ao incorporar as possibilidades que o concreto armado e os motores elétricos propiciavam, admitiu o crescimento em altura das edificações, mas não alterou o tipo arquitetônico básico. Não foi senão uma adaptação aos novos tempos, que traziam inovações tecnológicas, tanto quanto novas formas de viver coletivamente. Mas, não foi desprezada a possibilidade de se compor artisticamente a cidade. Há na praia do Flamengo alguns poucos exemplares de “casas de apartamentos” construídos segundo as regras deste decreto. Distinguem-se no conjunto pela sofisticada linguagem das fachadas ornamentadas.

O legado que este período nos deu reside menos nas edificações erguidas nestes 35 anos do que no delineamento da cidade sobre o chão. Neste período, foi notável o “esforço urbanístico” para dotar o Rio de Janeiro de uma ambiência à imagem e semelhança das então modernas capitais europeias. O traçado das ruas, as obras de urbanização e a legislação edilícia foram utilizados articuladamente para este fim. Porém, das edificações erguidas naquele período, poucas restam de pé ainda hoje. E, as que restam, de modo geral, perderam seus significados originais, não passando hoje de registros formais do passado. O intenso processo de adensamento, via verticalização, ocorrido a partir de meados da década de 1920, se deu exatamente nos bairros onde mais intensamente se investiu no sentido de compor a ambiência

idealizada nos primeiros anos do século XX. O adensamento destes bairros se deu com o sacrifício das edificações mais antigas que foram demolidas para dar lugar a uma nova geração de prédios muito mais altos, que atendiam a novos programas. Dado à resiliência da estrutura fundiária na evolução urbana ser muito maior do que a das edificações (Lamas, [1990] 2011 pp. 99-100), a marca deixada sobre o solo resistiu e permaneceu praticamente a mesma desde então. Sobre esta trama bidimensional, ergueram-se os prédios que caracterizam os bairros litorâneos, sejam os de dentro da baía como os de fora, diante do oceano aberto.

Nas quatro primeiras décadas do século, o urbanismo carioca incorporou delicadamente a natureza do sítio à cidade, conferindo a ela um importante protagonismo na construção da ambiência e da identidade da cidade. No entanto, neste contexto, o papel desempenhado pelo mar e pelas montanhas cariocas resumia-se, inicialmente, apenas à possibilidade de sua fruição meramente visual. A cultura praieira apenas se esboçava. Os hábitos e costumes da população eram ainda muito provincianos e conservadores. A liberalidade dos costumes veio lentamente em todo o mundo, instalando-se definitivamente apenas em meados do século XX. No Rio de Janeiro, única metrópole em todo o mundo situada diante de praias generosas e deslumbrantemente belas, viria a se criar uma cultura praieira extremamente liberal quanto aos costumes, que veio a ser a marca registrada da cidade. As praias hoje são elementos essenciais da cidade, indispensáveis em seus cartões postais. Rio de Janeiro e praia são duas coisas indissociáveis.

O adensamento do Centro e de sua periferia e a expansão territorial da cidade motivaram a elaboração de um plano geral para ela, tendo sido contratado o urbanista francês Alfred Agache para este fim. Agache, reconhecido por suas realizações mundo afora, entendia que a cidade deveria ser planejada tecnicamente, sem desmerecer seu potencial artístico. Na verdade, seu entendimento era de que o urbanismo deveria ter por finalidade resolver tecnicamente os problemas da cidade, dotando-a de atributos artísticos. Sua arte urbana estava fortemente calcada na tradição francesa que já florescera também no Rio de Janeiro. O Plano Agache, até hoje o mais famoso feito para o Rio, serviu de base estética e metodológica para o urbanismo que viria a se

consolidar a partir de 1937, no governo de Henrique Dodsworth.

A partir dos primeiros anos da década de 1930, a verticalização se intensificou, vindo a ser inexoravelmente o padrão de ocupação do solo (Vaz, 2002). A reação a isto, no âmbito do poder público, viria através da edição de novas regras edilícias e de uma reorganização da estrutura técnica e administrativa na prefeitura que fosse capaz de refletir esta nova conjuntura.

Até o final da terceira década do século XX, grande parte da cidade já estava desenhada no chão e, certamente, toda a Zona Sul, onde se encontra a orla sul da baía. O levantamento aerofotogramétrico da The Aircraft Operating Co., em 1928, o primeiro da cidade com esta técnica, feito por encomenda do prefeito Prado Junior, mostra isto com clareza. A expansão territorial ocorrida desde os primeiros anos do século refletiu a expansão populacional. Este movimento, iniciado no segundo quartel do século XIX, encontrou na Zona Sul o local preferencial para os segmentos sociais de renda média e alta. A partir do final da década de 1920, começou a definir-se a terceira dimensão, isto é, as edificações nos lotes, segundo um modelo que viria a ser o padrão de ocupação de toda esta parte da cidade, padrão este caracterizado pelas altas densidades populacionais e pelas edificações em altura (Vaz, 2002).

De 1935 a 1970, a cidade do Rio de Janeiro passou por uma radical transformação, adquirindo, de modo geral, as feições que tem até hoje. Dos 1,4 milhão de habitantes registrados em 1930, chegou a 4,3 milhões, em 1970⁸¹. A cidade cresceu territorialmente e conurbou-se com as vizinhas mais próximas, conformando uma autêntica metrópole. Neste processo, os bairros se especializaram e adquiriram a identidade que têm atualmente, seja pela sua constituição social, como pela sua morfologia. O Centro concentrou as funções comerciais, de serviços e de governo, tendo crescido significativamente em altura ao longo da avenida Rio Branco e suas adjacências; os bairros de sua periferia expandida se verticalizaram, adensaram-se fortemente e se caracterizaram pelo uso residencial das classes médias e altas; as

⁸¹ <http://seriesestatisticas.ibge.gov.br>, agosto-2013.

indústrias gradativamente perderam importância na cena econômica carioca e, as que restaram foram deslocadas para a região de São Cristóvão e para outros locais mais a oeste; as classes sociais de menor renda foram ocupar os arredores das estações ferroviárias a oeste, num cenário de densidade moderada, enquanto os mais desfavorecidos ocuparam precariamente as encostas dos morros e as baixadas menos privilegiadas; a princípio, a Barra da Tijuca permanecia ainda como uma possibilidade futura.

Por conta de sua posição na baía de Guanabara, de suas marés e das correntes marítimas, a praia do Flamengo sofreu uma importante progradação positiva⁸², que já era perceptível nos anos 30. A faixa de areia diante da amurada cresceu significativamente e a praia passou a ser muito frequentada. Nos anos anteriores ao alargamento do túnel Novo (1946) e à construção do aterro (1952 em diante) (Figura 102) e, não havendo as ligações por túnel entre as zonas Norte e Sul⁸³, a praia do Flamengo foi muito mais frequentada do que as de Copacabana e as demais da orla oceânica (Figura 101). A poluição do mar da baía ainda era um problema ambiental menor e, a bem dizer, não era nem mesmo cogitado. O local era mais acessível aos moradores da zona Norte e dos subúrbios, que precisavam cruzar o Centro para alcançar o mar. Para eles, nos gloriosos dias ensolarados de verão, era muito mais fácil e conveniente chegar à praia do Flamengo e por ali ficar. Só no final dos anos 50, nos tempos da Bossa-nova, do beco das Garrafas e da Garota de Ipanema este quadro viria definitivamente a se transformar.



Figura 101: Praia do Flamengo
(Agência O Globo, 1952, (Infoglobo Comunicações e Participações S.A., 2012 pp. 5, 24))

⁸² Progradação: avanço sobre o mar; p. ext., sobre qualquer corpo aquático. (Houaiss, 2001. p. 2307)

⁸³ Os túneis Santa Bárbara, ligando Catumbi a Laranjeiras, e Rebouças, ligando o Rio Comprido à Lagoa, só foram abertos no governo Carlos Lacerda (1960-1965).



Figura 102: Praia do Flamengo - aterro em execução
(Agência O Globo, 1952, (Infoglobo Comunicações e Participações S.A., 2012))

De 1937 a 1970, vigeu no Rio de Janeiro o Código de Obras do **Dec. nº 6.000**. Foi, portanto, sob as regras estabelecidas por esta legislação edilícia, e por todas as suas diversas modificações, que se desenharam e se construíram as edificações que contribuíram decisivamente para dar à cidade sua forma e identidade. Deve-se destacar que a legislação edilícia era apenas uma parte do aparato de que dispunha a prefeitura para modelar a cidade. A estrutura técnico-administrativa, montada pelo prefeito Dodsworth, em 1937, consubstanciada na Comissão do Plano da Cidade - CPC, implementou iniciativas de engenharia urbana que, junto com a legislação, levaram a efeito a construção de uma paisagem dotada de forte coesão formal. A perfeita articulação entre as regras para a ocupação dos lotes privados e o desenho das partes públicas tinha por fundamento a tradição urbanística explicitada pela primeira vez nos tratados renascentistas e, disseminada em todo o mundo ocidental. Esta foi devidamente atualizada para incorporar as inovações tecnológicas do século XX – destacadamente, as estruturas dos edifícios em concreto armado, os equipamentos mecânicos movidos a eletricidade e os automóveis. Neste panorama, o plano de Alfred Agache, de 1930, serviu perfeitamente como referência metodológica e formal.

O **Dec. nº 6.000**, não pode ser encarado como uma legislação qualquer. Ele foi decisivo, ao lado das obras de urbanização, para a conformação da paisagem de uma parte significativa da cidade. Mais importante ainda, esta legislação contribuiu decisivamente para a configuração da paisagem da orla sul da baía, que veio a ser a referência para a construção da imagem icônica da cidade. Durante sua longa vigência, o decreto sofreu inúmeras modificações e acréscimos, mas entre as alterações introduzidas, nenhuma delas o alterou em essência. As mais importantes

foram a permissão de balanços ao longo de toda a testada (originalmente permitidas apenas na parte central dos pavimentos-tipo e correspondendo à metade da testada); a permissão de pavimento térreo de acesso em pilotis, sem contar no número máximo de pavimentos; a obrigatoriedade de vagas de garagem no térreo ou em subsolo; a incorporação no limite de altura dos pavimentos acima do último permitido pelo gabarito (originalmente deveriam ser escalonados segundo ângulo de 60°) e; diversas alterações, sempre para maior, nos limites de altura em determinados locais ou em bairros inteiros.

Segundo esta legislação, foram projetados e construídos, entre os anos 1940 e 1970, os edifícios que hoje predominam ao longo da praia do Flamengo e nas duas extremidades da praia de Botafogo. As pequenas variações formais (número de pavimentos, uso do térreo, arremate superior, planta da parte da fachada em balanço) são devidas às sucessivas modificações introduzidas ao longo do tempo na legislação.



Figura 103: Praia do Flamengo, próximo à Rua Payssandu
(f.a., dez-2012)

O **Dec. nº 6.000** determinou fortemente a conformação dos bairros residenciais periféricos ao Centro, entre os quais os da orla sul da baía. No Flamengo, tanto em sua orla como em sua parte interna, foram inúmeros os edifícios então construídos, o que permite que se diga que o bairro foi praticamente todo modelado segundo as regras daquela legislação, assim como Copacabana e boa parte da Tijuca. No caso específico da orla do Flamengo, isto é ainda mais nítido, pois, salvo exceções, a quase totalidade das edificações hoje ali existentes segue o tipo arquitetônico definido pelo decreto.

Em Botafogo, apesar serem em menor número, estas também contribuem expressivamente para o conjunto, pelo menos nas extremidades da praia. Uma análise tipológica, conforme adotado por Cardeman & Cardeman (2004), ao se observar as edificações mais altas do bairro de Botafogo, excluídas aquelas próximas às extremidades da praia, conclui-se que predominam aquelas cujo tipo arquitetônico é aquele determinado pelo **Dec. n° 3.800** e seus sucessores, isto é, foram construídas depois de 1970. Ainda assim, o **Dec. n° 6.000** deixou marcas indeléveis em toda a orla sul da baía, de uma extremidade a outra, já que uma grande quantidade de edifícios desta orla enquadra-se na categoria tipológica definida por esta legislação. O tipo arquitetônico é constituído por um pavimento térreo posicionado sobre o alinhamento, podendo este pavimento ser de uso comercial ou apenas de acesso, o restante da área sendo aberta, destinada a estacionamento; sobre o térreo, assenta-se um bloco com de cerca de 13 pavimentos-tipo, balanceado 1,20m sobre o alinhamento; as fachadas, de modo geral austeras, são homogêneas em toda a face da edificação, desprovidas de ornamentos. Nas fachadas dos exemplares mais antigos prevalecem os cheios sobre os vazios, os vãos de janelas e as varandas são perfeitamente caracterizados – pertencem ao conjunto bastante numeroso na cidade, enquadrados no que se denomina de protomodernos (Conde, 1986). Nos mais recentes, segundo o gosto moderno, a figuração das fachadas é substituída por uma composição abstrata, formada apenas pela grelha reticulada das esquadrias de alumínio e vidro, pouco denunciando sobre os compartimentos que delas se servem.

A construção da nova geração de edificações da orla do Flamengo, a partir dos anos 30, quando os antigos palacetes foram substituídos por grandes edifícios de apartamentos, tem semelhanças com o que ocorreu ali mesmo nas primeiras décadas do século. Naquela ocasião, a valorização da orla, em consequência da abertura da avenida Beiramar, fomentou a construção dos palacetes, que, por sua vez, valorizaram a orla, engendrando um “círculo virtuoso”. O mesmo ocorreu no processo de substituição dos palacetes pelos grandes edifícios de apartamentos, só que agora segundo uma dinâmica muito mais intensa e tendo a orla outra carga simbólica.

A Comissão do Plano da Cidade – CPC, criada pelo prefeito Henrique Dodsworth em

1937, logo no início de seu governo, e o Departamento de Urbanismo – DUR, que o sucedeu em 1945, tiveram papel relevante na conformação da cidade durante os quase 35 anos desta subfase da história da cidade e do urbanismo no Rio de Janeiro. Os urbanistas – engenheiros e arquitetos – que integraram as equipes destas repartições municipais não se notabilizaram pela produção de textos teóricos e críticos. Eram, como se costuma dizer no meio arquitetônico, profissionais “de prancheta”. Foi “na prancheta” e na permanente vigilância das regras edilícias, atualizadas periodicamente, que buscaram modelar artisticamente a cidade, com deliberada intenção plástica e consciência estética.

O **Dec. nº 6.000**, de 1937, e o Plano Agache, de 1930, serviram de referência estética e metodológica para a atuação da CPC e do DUR durante os primeiros anos deste período, até, pelo menos os primeiros anos da década de 1950, enquanto José de Oliveira Reis esteve no comando dos trabalhos. Sendo responsável pelo urbanismo da cidade, na prancheta, cabia a estes órgãos o projeto não apenas dos alinhamentos dos logradouros, mas também das avenidas, viadutos, pontes, túneis, parques e tudo o mais que estivesse de fora das áreas privadas ou quadras e lotes e, eventualmente até bairros inteiros. Na parte da cidade que aqui nos interessa – a orla sul da baía –, três projetos foram particularmente importantes: a avenida Glória-Lagoa, a ligação Botafogo-Leme e o aterro do Flamengo.

Nos dois primeiros, ainda nos últimos anos da década de 1930, a CPC, ao projetar estas novas vias de circulação viária, cuidou para que estes novos elementos projetados se ajustassem ao tecido e à massa edificada de modo a conformar um conjunto contínuo e coeso. Para isto, foi adotada uma estratégia projetual que visava quase mimetizá-los no entorno imediato, por grande que fosse o porte das intervenções. Buscava-se, assim, replicar na Zona Sul os padrões formais preconizados por Agache, então já materializados em parte do Centro, notadamente no Castelo. À frente destes dois projetos esteve o arquiteto José Octacílio de Saboya Ribeiro, que assinava as pranchas, autodenominando-se “urbanista”. De sua lavra foi também uma das versões de projeto para a esplanada resultante do arrasamento do morro de Santo Antônio, que chegou a ser aprovado oficialmente como um PAA, mas que nunca foi, de fato,

implantado em sua totalidade. Enquanto Oliveira Reis chefiou os urbanistas da prefeitura carioca, havia o entendimento de que o trabalho da CPC era, na verdade, a aplicação prática do Plano de Agache. Coerentes com o que o Plano definia, sua ação sobre a cidade deveria perseguir a eficiência da mesma, com especial atenção aos problemas de circulação intraurbana, mas, sem jamais descuidar de sua dimensão artística. Era, pois, necessário um rigoroso controle da forma urbana e grande esmero no detalhamento dos projetos para áreas específicas, como nestes dois casos. A estética que predominou na CPC e nos primeiros anos do DUR era caudatária da tradição acadêmica e incorporava discretamente a austeridade das linguagens artísticas que disputavam a primazia neste campo desde os anos iniciais do século. A linguagem protomoderna que se manifestou nas edificações deste período era perfeitamente adequada aos volumes monolíticos das quadras resultantes da aplicação das regras do Código de Obras de 1937. No paisagismo, o tradicionalismo se manifestava mais explicitamente, haja vista o desenho das áreas livres e o esquema de arborização ao longo das ruas e avenidas que apareciam nos projetos acima mencionados, fortemente referenciados aos bulevares parisienses.

Em 1951, Oliveira Reis foi substituído por Affonso Eduardo Reidy no comando do Departamento de Urbanismo - DUR. Daí em diante, ao longo dos anos 50, os dois se alternaram sucessivamente na chefia do serviço. Por esta época, o corpo de urbanistas da prefeitura começou a perder prestígio na máquina municipal. (Faria, 2007) (Reis, 1977) (Bonduki, 1999). Não se pode afirmar que uma coisa é consequência da outra ou vice-versa ou, até mesmo que uma tenha relação com a outra. Mas, sem dúvida, é uma questão instigante. A nomeação de Reidy para a chefia do DUR não afetou o processo de consolidação da paisagem construída da orla sul da baía, não havendo registro de nenhum projeto de alinhamento para aquele trecho desde então. Também não houve, desde então e, até a década de 1970, alterações substanciais na legislação edilícia. A grande polêmica que se travaria a seguir seria pelo desenho do aterro do Flamengo. Foi um debate que colocou em polos opostos Reis e Reidy. A circulação viária, a linguagem artística e a própria vocação da área permearam este debate.

Em 1941, a CPC chegou a propor a urbanização do então denominado “*aterrado*” do Flamengo, adotando no paisagismo a linguagem que caracterizava seus demais projetos da mesma época. Os espaços livres foram formatados de modo a atender à demanda dos bairros adjacentes. A partir de 1947, Reidy, antes mesmo de assumir a chefia do DUR, envolveu-se com o “*aterrado*”. Em seus estudos, preocupava-se em resolver o programa da nova área conquistada ao mar de acordo com os preceitos do movimento moderno, buscando, ao mesmo tempo, afirmar seu estilo pessoal que já se manifestava em seus projetos de edificações. Uma característica importante destes projetos era a preservação obsessiva das pré-existências naturais e artificiais e a destacada imposição do objeto projetado no contexto, estabelecendo, no entanto, uma “*negociação*” entre o sítio e a obra. Assim procedeu nos estudos e projetos para o aterro. A cada nova versão, tornava-se mais evidente sua ortodoxia face às regras que impôs a si mesmo. No entendimento do programa, Reidy e Reis também se encontravam em polos opostos. Reis insistia na necessidade de utilizar a faixa conquistada ao mar para ali implantar quatro vias de trânsito livre, o que acarretaria a diminuição das áreas destinadas a jardins. Em seu projeto de 1958 o engenheiro mostrou no papel a solução que idealizou para o problema. Reidy interpretou a demanda viária de outra maneira, e concluiu que duas pistas seriam suficientes. Isto maximizaria a área de jardins, permitindo que, pelo porte assim adquirido, se caracterizasse como um equipamento de lazer de escala metropolitana. Já como chefe do DUR, Reidy assumiu o controle do projeto. Seu projeto de 1953 mostrava um redesenho da área aterrada que permitiria a total separação entre a antiga e a nova orla. Com isto, abrigava na área estreita do aterro a totalidade do programa, mantendo intacta a parte pré-existente. Na versão de 1961, finalmente implantada, recuperou o projeto de 1953, que tinha sido revogado pelo projeto de Reis de 1958. O aterro foi a última manifestação, na orla sul da baía, de um urbanismo que dava a mesma relevância aos problemas funcionais da cidade tanto quanto a seus valores artísticos. O aterro insere-se, assim, na tradição urbanística consolidada pela CPC, que entendia ser esta a maneira de se construir a cidade. Sua linguagem, nitidamente contrastante com aquela da parte interna, não foi empecilho – muito pelo contrário – para que o gesto arquitetônico contribuísse para a construção artística da paisagem daquele

trecho da orla da baía. Fiel ao repertório moderno, o aterro foi (é) mais um elemento que articula simbioticamente a cidade do Rio de Janeiro a seu sítio, tal como as obras de urbanização anteriores.

O expressivo crescimento populacional de toda a cidade não foi acompanhado pelo aperfeiçoamento das redes infraestruturais e pelas políticas públicas para prover de habitações o contingente mais pobre da população. Resultou que, ao final dos anos 1950, este descompasso se tornou evidente e, até mesmo crítico, exigindo que se estabelecessem novas estratégias para a superação dos graves problemas que se apresentavam. O período democrático iniciado após o suicídio de Vargas, em 1954, levou à presidência Juscelino Kubitschek, em 1955, cujo *slogan* de governo “50 anos em 5”, pretendia arrancar o país do subdesenvolvimento. Revertendo a política industrial de Vargas, que priorizava os investimentos na indústria de base, Kubitschek passou a valorizar a indústria de bens de consumo duráveis, com destaque para a o setor automobilístico. “Planejamento” e “eficiência” passaram a ser as palavras de ordem, ainda que seu rebatimento na prática fosse apenas uma quimera. De qualquer forma, o “presidente bossa-nova” instaurou no país um clima de otimismo e de esperança no futuro. A designação que se tornou popular para este período, – “anos dourados” – é condizente com o espírito da época. (Fausto, 1995 pp. 419-435)

O aumento da população e da frota de veículos na cidade, ambos resultados das política desenvolvimentista implantada, encontrou a cidade do Rio de Janeiro (como, de resto, todas as grandes cidades do país) despreparada para a nova realidade social. A cidade se expandiu enormemente no rumo oeste – uma área com precária infraestrutura. A carência de habitações para as camadas mais pobres levou à proliferação de favelas. Os sistemas de abastecimento de água, de esgotos, de eletricidade e de comunicações mostraram-se insuficientes para atender toda a população. O trânsito tornou-se congestionado.

O planejamento e a eficiência – expressões que refletem a prevalência da técnica na busca pela solução dos problemas – seriam a chave que abriria as portas para a superação das adversidades que a situação apresentava. Norteariam, portanto, a ação dos agentes sociais responsáveis pelo desenvolvimento do país, tanto na esfera

privada como na pública. Na prefeitura do Rio de Janeiro, isto se refletiu através da criação, em 1957, de um poderoso órgão – a Superintendência de Urbanização e Saneamento - SURSAN – para cuidar da infraestrutura urbana, notadamente o saneamento e a circulação rodoviária. Em 1964, o Banco Nacional de Habitação - BNH viria a ser criado na esfera federal, tendo como objetivo superar o gritante déficit habitacional, com recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Trabalho - FGTS, criado na mesma ocasião para financiar os investimentos necessários.

No final da década de 1950, quando o Rio de Janeiro já se preparava para deixar de ser a capital federal, o clima de otimismo e de esperança no futuro abriu espaço para que Carlos Lacerda, com seu discurso sintonizado com a nova modernidade, viesse a ocupar o cargo de primeiro governador do novo Estado da Guanabara. Lacerda foi responsável por grandes obras que transformaram a própria estrutura da cidade, alterando a importância relativa de muitos de seus bairros, o que se deu principalmente pela abertura de novas vias de ligação no sentido norte-sul. Os túneis Santa Bárbara e Rebouças são as principais destas obras, onde se incluem também viadutos, vias elevadas e o próprio aterro do Flamengo, já mencionado. Em seu governo, poucas foram as alterações na legislação edilícia e o **Dec. n° 6.000** continuava em vigor, determinando as condições das edificações. O Plano Doxiadis, elaborado durante este governo, evidenciou a importância da cidade no contexto metropolitano e contribuiu para a consolidação da cultura tecnicista na gestão urbana. A maior importância do plano foi a definição do traçado de vias de circulação intraurbana, algumas delas implantadas posteriormente – linhas Lilás, Verde, Vermelha e Amarela. O Plano Doxiadis legou também um modelo genérico para as edificações dos bairros mais densos, que viria a ser adotado nos códigos de obras de 1970 e de 1976.

Carlos Lacerda valeu-se da SURSAN para a realização das obras que notabilizaram seu governo, entre as quais, aqui interessa destacar o aterro do Flamengo, acima já referido (Faria, 2013 pp. 224-232). Sem dúvida, a agregação em um mesmo órgão das responsabilidades pelas obras de urbanização e de saneamento poderia ser benéfica para a cidade, como de fato foi em algumas situações. Por exemplo, no alargamento das avenidas da orla oceânica, ao mesmo tempo em que se melhoraram as condições

propriamente urbanísticas, construiu-se também um interceptor oceânico em toda a sua extensão – obra da mais alta relevância para as condições sanitárias dos bairros adjacentes. Por outro lado, as obras viárias passaram a ser projetadas de maneira autônoma, sem levar em conta as ambiências dos bairros em que eram implantadas.

Além da conclusão do aterro, Lacerda interferiu também em outro ponto da orla sul da baía, ao remover a favela do Pasmado, sobre o morro do mesmo nome. A remoção de favelas, deslocando sua população para longínquos conjuntos habitacionais, fazia parte da política habitacional do governador. A remoção desta e de outras favelas nas Zonas Sul e Norte – sem dúvida uma conduta pautada por valores estéticos – valorizou estas regiões da cidade, propiciando maiores retornos dos investimentos imobiliários.

A questão do saneamento – uma das atribuições da SURSAN – é mais ou menos independente das demais e não se enquadra no escopo deste trabalho. Foi encarada aumentando-se de forma gigantesca o sistema de captação, tratamento e distribuição de água. Na Zona Sul construiu-se o interceptor acima mencionado e um emissário submarino em Ipanema⁸⁴. Para a solução do problema de circulação urbana, optou-se por dar continuidade ao chamado rodoviarismo, já então arraigado na cultura carioca e brasileira e que, assumido como política pública pela prefeitura, já vinha dando à cidade novas feições.

Daí em diante, reforçou-se a prioridade absoluta ao transporte individual por automóveis e, o transporte coletivo por ônibus coletivos foram entendidos como uma solução a ser perpetuada. Quanto ao transporte sobre trilhos, os trens continuavam a ser o meio preferencial de acesso aos subúrbios mais distantes e sua rede pouco foi alterada desde então. O metrô, já cogitado desde Agache (1930), era ainda um sonho, que só viria a se concretizar no final da década seguinte. Mesmo assim, em sua inauguração (1979), tinha um percurso muito curto, ligando a Glória à praça XI, através

⁸⁴ As obras do emissário em Ipanema entraram no anedotário dos frequentadores da praia. O material escavado para instalar a tubulação foi depositado temporariamente em torno das obras em terra. Na praia, formaram-se morrotes, logo sendo chamados de dunas. Era por ali que a cantora Gal Costa, bastante popular à época, costumava ir. Logo os tais morrotes ficaram conhecidos como as “dunas da Gal” e o local passou a ser um “*point descolado*”, como os cariocas denominavam os lugares da moda.

do Centro. Até hoje, com suas linhas bastante ampliadas, é responsável por apenas 14% dos deslocamentos diários realizados pela população em transportes coletivos (<http://portalgeo.rio.rj.gov.br>, julho-2013).

Negrão de Lima (1965-1971), que sucedeu Lacerda no governo do Estado, sempre se valendo da SURSAN, prosseguiu no mesmo ritmo de obras viárias, sempre segundo a doutrina rodoviarista. Concluiu obras inacabadas e empreendeu novas, nem todas entregues durante seu mandato. Apenas no Centro e nas zonas ao seu redor, podem-se citar o elevado da Perimetral, junto às orlas marítimas do Centro e da Zona Portuária (1955 – 1970), o elevado e o túnel do Joá, ligando São Conrado à Barra da Tijuca (1972), o elevado sobre a avenida Paulo de Frontin, no Rio Comprido (1974), diversos viadutos e pontes. A ponte Presidente Costa e Silva, ligando o Rio de Janeiro a Niterói (1972), não foi de iniciativa estadual, mas federal, mas foi feita de modo a se articular com as vias expressas do Rio, podendo ser considerada a mais importante daquelas feitas à época neste conjunto.

Os viadutos no meio e no final da praia de Botafogo – respectivamente, Santiago Dantas (1965) e Pedro Álvares Cabral, ou do Mourisco (1968) – incluem-se perfeitamente neste conjunto. São soluções viárias que efetivamente desfizeram os nós nas vias de circulação de veículos. Embora o primeiro, no meio da avenida, que leva à rua Pinheiro Machado, tenha uma arquitetura mais apurada do que o primeiro, na extremidade sul – este desprovido de qualquer valor artístico –, ambos se apresentam como elementos espúrios no contexto e comprometem o sentido urbanístico da orla.

Em 1970, Negrão de Lima publicou, pelo **Dec. nº 3.800**, um novo Código de Obras, que encerrou, em definitivo, as antigas práticas urbanísticas que permitiam explorar a dimensão artística da paisagem urbana. Os novos critérios a reger as regulações edilícias entrou em sintonia com os princípios de eficiência que já influíam nas soluções para os problemas viários desde cerca de 15 anos antes. Poucos anos depois, o prefeito Marcos Tamoio (1975-1979) assinaria o **Dec. nº 322**, que substituiria parcialmente o decreto de Negrão de Lima. O decreto assinado por Tamoio, ainda em vigor em grande parte da cidade, “aperfeiçoava” as regras de seu antecessor. Refletia

a convicção de que a cidade não era mais um artefato a ser composto artisticamente, com deliberada intenção plástica e consciência estética. As prioridades tinham mudado, definitivamente.

Em nome da eficiência, a dimensão artística perdeu inteiramente sua relevância, em favor de outro conjunto de prioridades. Importava que o conjunto urbano funcionasse satisfatoriamente e isto se conseguiria através das modernas redes infraestruturais, das edificações funcionalmente bem resolvidas e pela *performance* da máquina administrativa. Na escala do cidadão, cada edificação da cidade deveria ter um desempenho compatível, vale dizer, ser eficiente e prática, atendendo, dentro dos limites da propriedade, às demandas cotidianas dos moradores.

O rebatimento automático desta visão de cidade na escala das edificações significava dar maior eficiência à máquina de morar coletiva. Os automóveis particulares deveriam ser convenientemente abrigados próximo aos moradores dos apartamentos, as crianças deveriam dispor de áreas para recreação junto a sua própria moradia, a salvo das ameaças da rua e, as unidades residenciais deveriam ser ambientalmente mais confortáveis. Invertendo-se radicalmente a prioridade que era dada anteriormente, a cidade e sua ambiência, antes determinantes da forma urbana, perderam inteiramente sua relevância em favor da qualidade dos espaços individuais e dos de uso comum.

O “*Regulamento de Zoneamento*” aprovado pelo **Dec. nº 3.800** definia as condições das edificações e as regras para seu dimensionamento. O zoneamento propriamente dito determinava os usos e a intensidade de uso para cada parte da cidade, e listava os logradouros onde era admitido o uso comercial. As regras para a definição dos volumes a serem edificados eram as mesmas para toda a cidade. Os parâmetros de intensidade do uso determinariam o porte, conforme a zona, segundo um gradiente decrescente do centro para a periferia. Cada edificação era considerada como sendo constituída de duas partes e o modelo formal era muito semelhante ao que tinha sido sugerido no Plano Doxiadis: em baixo, pavimentos de lojas, formando uma plataforma que poderia ocupar a totalidade do lote e cuja fachada seria posicionada sobre o alinhamento ou sobre a linha de afastamento frontal obrigatório; em cima, em uma

parte independente, ficariam os pavimentos de estacionamento e de apartamentos ou salas comerciais. A parte de cima poderia ser afastada das divisas ou não. Três situações poderiam ocorrer. 1. Nos lotes não muito largos e, caso houvesse um gabarito de altura generoso, convinha manter o bloco encostado nas divisas, fosse o uso apenas residencial ou misto (residencial e comercial). Obtinha-se, assim, a maior ATE. Neste casos, os volumes seriam mais ou menos o que determinava o **Dec. nº 6.000**, mas a altura total seria acrescida dos pavimentos de estacionamento. Pavimentos adicionais poderiam ser acrescentados, desde que fossem feitos acréscimos no afastamento frontal, mas apenas para o bloco superior. 2. Nos lotes de grandes dimensões, era vantajoso projetar a parte de cima afastada das divisas e, não havia restrições quanto ao número máximo de blocos por lote. Nos logradouros exclusivamente residenciais, isto resultava no tipo torre ou lâmina em centro de terreno. 3. Nos logradouros comerciais, os blocos residenciais ficariam posicionados sobre a plataforma de lojas.

O dimensionamento das edificações sendo definido caso a caso e, segundo o único critério de maximizar o aproveitamento do terreno, via ATE, acabou com a possibilidade de se compor a forma urbana segundo uma intenção plástica, fosse esta intenção qualquer uma. As vantagens que os grandes terrenos propiciavam levaram ao remembramento de vários lotes, nos quais surgiram os grandes condomínios fechados. Na orla sul da baía, há poucas edificações feitas segundo o RZ do **Dec. nº 3.800**. Mesmo sendo em pequeno número, comprometem a unidade do conjunto.

O **Dec. nº 322**, de 1976, manteve as linhas gerais do **Dec. nº 3.800**, alterando apenas a parte relativa ao estacionamento de veículos. Foi exigido um número muito maior de vagas por apartamento ou loja e os pavimentos de estacionamento, que antes deveriam ser contidos integralmente no bloco superior, passaram a ser localizados na parte de baixo, ocupando a totalidade do lote. Havendo lojas, o estacionamento ficaria acima delas. Criaram-se também vantagens para que as unidades residenciais pudessem dispor de varandas e sacadas balanceadas, uma vez que suas respectivas áreas não se incluíam nos limites fixados em lei.

O novo tipo arquitetônico seria constituído de dois volumes funcional e formalmente

independentes. Na parte de baixo, ocupando a totalidade do lote, haveria um embasamento destinado a estacionamento, tão grande ou com tantos pavimentos quantos fossem necessários para suprir a demanda de todas as unidades residenciais ou comerciais da edificação. Nos logradouros comerciais, o embasamento poderia conter lojas nos pavimentos mais baixos, também ocupando a totalidade do lote. Acima do embasamento, uma torre ou lâmina abrigaria o uso fim da edificação – comercial ou residencial. Entre um e outro – sobre o embasamento e, abaixo da torre ou lâmina – haveria um pavimento de uso comum, parcialmente coberto pela projeção dos pavimentos do bloco acima. Tal como no RZ do **Dec. nº 3.800**, também no do **Dec. nº 322**, para o dimensionamento do volume da parte superior, quanto maiores fossem os afastamentos frontais, laterais e de fundos, mais pavimentos poderiam ser acrescentados. As edificações formatadas segundo estes critérios teriam dimensões variadas, de modo a se obter, em cada caso, o maior aproveitamento do terreno. A largura do lote era um fator decisivo. Quanto mais largo, maiores poderiam ser os afastamentos laterais e, simultaneamente, maior o número de pavimentos. A linha de cornija contínua, que caracterizava as quadras edificadas segundo os critérios da legislação anterior, deixava simplesmente de existir, pois, cada edificação poderia ter uma altura diferente, em função das dimensões do lote. A fragmentação da paisagem veio a ocorrer automaticamente nos trechos da cidade onde havia grande diversidade nestas dimensões.

Não restam dúvidas que as edificações multifamiliares projetadas a partir de edição do **Dec. nº 322** têm melhores condições de ventilação e de iluminação, os carros podem ser bem estacionados, as crianças (e os adultos também) podem dispor de áreas de recreação perto de onde moram e, as ruas são aparentemente menos confinadas. Este “aparentemente” merece uma observação mais atenta. As edificações que seguem este tipo arquitetônico têm uma relação com a rua inteiramente diferente daquela que havia anteriormente. O embasamento de lojas e estacionamento levou a uma condição na qual há uma grande distância entre a rua e o primeiro pavimento de uso fim. Com isto, dissolveu-se por completo qualquer sinergia possível entre o espaço público e o privado, especialmente quando se tratavam de edificações residenciais multifamiliares. Uma resposta que se propunha resolver alguns

problemas acabou por agravar um deles. A rua, que já era vista como um local hostil, teve esta característica agravada, com a perda da relação com a parte útil dos prédios. Os olhos da cidade preconizados por Jane Jacobs ([1961] 2001) tornaram-se inúteis ou, poeticamente, simplesmente se fecharam.

Comparemos duas ruas da cidade, ambas predominantemente residenciais, uma cujos prédios foram projetados predominantemente segundo as regras do **Dec. n° 6.000/37** e, outra, segundo as do **Dec. n° 322/76**. Tomemos como exemplo, a rua Leopoldo Miguez, em Copacabana, para o primeiro caso e, a rua Redentor, em Ipanema, para o segundo. Sem dúvida, na rua Leopoldo Miguez, há uma sensação de confinamento. Isto se deve à altura dos prédios lindeiros, com cerca de 12 pavimentos, à sua pequena curvatura e à pouca insolação decorrente de sua orientação norte-sul. Mesmo assim, a sensação do pedestre, ao circular por ali, é de estar cercado de gente que mora nos apartamentos e, que todo aquele ambiente, um tanto caótico, é cheio de vida. Isto decorre, entre outros fatores, principalmente da proximidade da rua com o primeiro pavimento de apartamentos. Na rua Redentor, a situação é bastante diferente⁸⁵. Ali, não há a sensação de confinamento, uma vez que os prédios lindeiros são mais baixos (em torno de 8, se considerarmos do térreo à cobertura) e a insolação é favorecida pela orientação da rua no sentido leste-oeste. No entanto, apesar destas vantagens ambientais objetivas, a sensação do pedestre é de isolamento e de não pertencimento, já que as frentes dos prédios, no nível da rua, não passam de longas fachadas cegas ou portas de garagem e, os apartamentos ficam em pavimentos tão altos que a relação entre estes e a rua se dissolve. Nestas ruas, vê-se diminuir seu valor como local de trocas sociais. Perderam sua *"alma"*, tão valorizada por João do Rio ([1908] s/d), para serem apenas locais de passagem e de estacionamento.

Esta nova legislação, concebida sem fundamento em qualquer critério estético de cidade representou uma ruptura radical em relação ao urbanismo que era praticado

⁸⁵ Deve-se destacar que, em Ipanema, os lotes têm todos praticamente as mesmas dimensões, de modo que as edificações são volumetricamente muito semelhantes, sendo estes volumes aqueles que propiciam a maior ocupação possível dos lotes. Daí, a regularidade do gabarito.

anteriormente pela prefeitura. Retomando um comentário feito no início, não se trata aqui de um juízo de valor sobre o ambiente gerado a partir do decreto de 1937 e das regras mais antigas que vieram desembocar nas formulações daquele decreto. Mesmo porque, o tipo arquitetônico preconizado pelo **Dec. nº 6.000** trazia em si problemas de difícil solução, como a necessidade de prismas internos de ventilação e iluminação, a dificuldade para agenciar as áreas de recreação infantil e de estacionamento de veículos e, na parte da rua, o confinamento da área livre, formando as ruas-corredor, contundentemente criticadas por Le Corbusier ([1925] 2000). O que interessa é que antes havia uma intenção formal explícita e um arcabouço técnico, legal e administrativo coeso, baseado numa doutrina urbanística e em critérios estéticos perceptíveis, mesmo que não explicitamente enunciados. Ao passo que na legislação vigente a partir de 1970, não há a intenção de modelar a cidade segundo critérios compositivos e estéticos, sejam eles quais forem. Há, isto sim, simplesmente e apenas o interesse de fazer da cidade um organismo que seja capaz de abrigar as funções tipicamente urbanas, segundo a lógica da propriedade privada. Adicionalmente, é importante ressaltar a importância que esta legislação dá ao transporte individual, ao proporcionar a cada unidade (residencial, comercial, fabril etc.) um local seguro e confortável para o veículo particular, opondo-se, assim, à valorização do transporte coletivo, usado pela maioria da população.

Face às evidências trazidas à luz pela pesquisa, conclui-se que a hipótese levantada neste trabalho mostra-se verdadeira. Sim, houve uma urbanística oficial no Rio de Janeiro que, do começo do século XX até 1970, através de atitudes pragmáticas, conformou a paisagem predominante da orla sul da baía de Guanabara. Tal urbanística entendia a cidade como um artefato a ser composto artisticamente e, para isto, lançou mão de instrumentos eficazes para o controle da forma urbana – a legislação edilícia, os projetos de alinhamento e as obras de urbanização. O entendimento da dimensão artística da cidade não impediu que, na orla sul da baía, mais de uma expressão artística se manifestasse. Na parte mais antiga, composta pelas edificações, pela antiga avenida Beiramar e pelas vias de ligação aos bairros vizinhos, prevaleceu uma estética referenciada na tradição urbanística ocidental, na qual os vazios dos logradouros resultariam do preenchimento dos perímetros das

quadras por edificações posicionadas lado a lado, sem deixar afastamentos entre elas, sendo todas de mesma altura; por sua vez, as avenidas seriam agenciadas paisagisticamente na forma de alamedas densamente arborizadas – uma paisagem altamente ordenada. Na parte mais nova, essencialmente o parque do Flamengo, prevaleceu a estética do movimento moderno – uma linguagem plasticamente menos rígida, fazendo uso de formas sinuosas e não paralelas. Ambas articularam poeticamente a cidade e seu sítio natural. Sim, esta urbanística deu à orla sul da baía as características que, por sua beleza e por sua singularidade, fazem dela referência para uma das imagens icônicas da cidade. Sim, a partir de meados do século XX, esta urbanística foi sendo gradativamente esfacelada, dando lugar a outras prioridades em que a dimensão artística da cidade tinha uma posição de menor importância. Os mesmos instrumentos que serviram para compor artisticamente a forma urbana passaram a ser utilizados para dar maior eficiência à cidade, a seu sistema viário e às edificações isoladamente. As obras de urbanização e as edificações nos lotes, cada uma por si, “resolvem” seus respectivos programas de necessidades, desconsiderando-se sua contribuição particular na forma do conjunto e, suas presenças materiais naquele lugar as fazem parecer espúrias. Sim, finalmente, a análise dos projetos de alinhamento, da legislação edilícia, das obras de urbanização e das edificações permite verificar a veracidade do que aqui se afirma.

– 0 – 0 – 0 – 0 – 0 –

– 0 – 0 – 0 –

– 0 –

Referências

- Abreu, Mauricio de Almeida. [1987] 2010.** *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. 4a Ed. 2a Reimpr. Rio de Janeiro : IPP, [1987] 2010. p. 156. ISBN 85-87649-07-8.
- . **2010.** *Geografia histórica do Rio de Janeiro - 1502-1700*. [ed.] Andrea Jacobsen Estúdio Editorial / PCRJ. Rio de Janeiro : Andrea Jakobsson, 2010. ISBN 978-85-88742-45-1.
- Agache, Alfred Hubert Donat. 1930.** *Cidade do Rio de Janeiro*. [ed.] Foyer Brésilien. [trad.] Francesca de Souza. Paris : Rio de Janeiro, 1930. p. 432.
- Agostinho, Santo. [c. 420] 1984.** Meditação sobre o primeiro versículo do Gênesis: "No princípio Deus criou...". [trad.] Maria Luiza Jardim de Amarante. *Confissões*. São Paulo : Ed. Paulinas, [c. 420] 1984, pp. 432 (305-336).
- Alberti, Leon Battista. [c.1450] 1988.** *On the Art of Building in Ten Books*. [trad.] Joseph Rykwert, Neil Leach e Robert Tavernor. Cambridge, MA, EUA / Londres, RU : MIT Press, [c.1450] 1988. pp. xxvii, 444. (1a. ed. em latim: "De Re Aedificatoria Libri Decem". Florença, It., c.1450). ISBN 978-0-262-51060-8.
- Andrade, Mario de. [1958] 1967.** *Cartas a Manuel Bandeira*. Rio de Janeiro : Ed. de Ouro, [1958] 1967.
- Argan, Giulio Carlo. [1969] 1998.** *História da arte como história da cidade*. [trad.] Pier Luigi Cabra. 4a. ed. São Paulo : Liv. Martins Fontes Ltda., [1969] 1998. pp. 282 (13-72). Original em italiano: *Storia dell'arte come storia della città*. Ed. Riuniti, Roma, It., 1984.. ISBN 85-336-0927-2.
- Barreto, Bruno. 2013.** *Flores raras*. Globo Filmes / LC Barreto, 2013.
- Benchimol, Jaime Larry. 1990.** *Pereira Passos: um Haussmann tropical; A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro : Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1990. p. 330. ISBN 85-85096-12-8.
- Benevolo, Leonardo. [1975] 2011.** *História da cidade*. [ed.] J. Guinsburg. [trad.] Sílvia Mazza. 5a Ed. São Paulo : Ed. Perspectiva S.A., [1975] 2011. p. 728. (1a. ed. em italiano: "Storia della Città". Gius, Laterza Figli & Spa, Roma, It., 1975). ISBN 978-85-273-0100-8.
- Boesiger, Willy. [1972] 1998.** *Le Corbusier*. [trad.] Julio Fischer. São Paulo : Liv. Martins Fontes Ltda., [1972] 1998. p. 262. Título original em alemão: *Le Corbusier*, Verlag für Architektur Artemis, Zürich, 1972. ISBN: 85-336-0263-4.
- Bonduki, Nabil Georges. 1999.** *Affonso Eduardo Reidy*. São Paulo : Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, 1999. p. 216. ISBN 85-85751-.
- Borges, Marília Vicente. 2007.** *O zoneamento na cidade do Rio de Janeiro: gênese, evolução e aplicação*. Rio de Janeiro : Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2007. p. 223. (Dissertação de mestrado - Fania Fridman:

orient.).

- Brandão, Alonso Caldas. 1959.** *Código de Obras e Legislação Complementar - Decreto 6.000, de 1-7-1937.* Rio de Janeiro : A. Coelho Branco F°, 1959. p. 667.
- Brasil. [1891].** *Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil.* Rio de Janeiro : s.n., [1891].
Transcrição. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao91.htm, maio-2012.
- Cardeman, David e Cardeman, Rogerio Goldfeld. 2004.** *O Rio de Janeiro nas alturas.* Rio de Janeiro : Mauad Ed. Ltda., 2004. p. 264. ISBN 85-7478-156-8.
- Carita, Rui. 1983.** *A Planta do Funchal de Mateus Fernandes (c. 1570).* Coimbra : Centro de Estudos de Cartografia Antiga - Universidade de Coimbra, 1983. Separata do Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra, Vol. XXXVII.
- Cataneo Senese, Pietro. [1559] 2010.** *I quattro primi libri di architettura.* [ed.] The Getty Research Institute. Veneza : Signoria di Vinegia, [1559] 2010. Fac-simile digital.
<http://archive.org/stream/iquattroprimilib00cata#page/n3/mode/2up>, agosto-2013.
- Cavalcanti, Nireu. 2004.** *O Rio de Janeiro setecentista - a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da Corte.* Rio de Janeiro : Jorge Zahar Ed., 2004. p. 444. ISBN 85-7110-753-X.
- Ceniquel, Mario. 1996.** *Afonso Eduardo Reidy: ordem, lugar e sentido.* São Paulo : USP, 1996. p. 218.
Tese de doutorado FAU-USP, orientador: Abrahão Sanovicz.
- Choay, Françoise. [1980] 1985.** *A regra e o modelo.* [ed.] J. Guinsburg. [trad.] Geraldo Gerson Souza. São Paulo : Ed. Perspectiva S.A., [1980] 1985. p. 336. Original em francês: *La règle et le modèle*, Seuil, Paris, 1980.
- Cohen, Alberto e Fridman, Sergio. 1998.** *Rio de Janeiro ontem & hoje.* Rio de Janeiro : RioArte, 1998. p. 128. ISBN 85-87112-01-05.
- Conde, Luiz Paulo. 1986.** O Proto-modernismo em Copacabana, em *Arquitetura Revista* nº 3, FAUFRJ, *Arquitetura Revista*. 1986, Vol. N° 3.
- Corbusier, Le. [1925] 2000.** *Urbanismo.* [trad.] Maria Ermentina Galvão. 2a. Ed. São Paulo : Martins Fontes, [1925] 2000. p. 307. 1a. Ed. francesa: 1925. ISBN 85-336-1177-3.
- Correia, Jorge. 2013.** *Cidades e arquiteturas da expansão portuguesa.* [ed.] Gustavo Rocha-Peixoto. Rio de Janeiro : ProArq - FAU - UFRJ, 2013. Notas de aula.
- Costa, Lucio. 1995.** *Registro de uma vivência.* São Paulo : Empresa das Artes / Editora UnB, 1995. p. 608. ISBN 85 85628 17 0.
- Cunha, Euclides da. [1902] 1979.** *Os sertões - Campanha de Canudos.* [ed.] Victor Civita. São Paulo : Abril S.A. Cultural e Editorial, [1902] 1979. p. 444. CDD 981-0521.
- Czajkowski, Jorge Paul e Sendyk, Fernando. 2000.** *Do cosmógrafo ao satélite: mapas da cidade do Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro : CAU - RJ, 2000.
- . 2000. *Guia da arquitetura eclética no Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro : Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro - PCRJ, 2000. p. 216. ISBN: 85-87220-27-6.
- Doxiadis, Constantin. [1965] 1967.** *Plano Doxiadis - Guanabara, um plano para o desenvolvimento urbano (Plano Doxiadis).* [ed.] Secretaria de Governo do Estado da Guanabara. [trad.] CEPE 1. Rio de Janeiro : s.n., [1965] 1967. Título original em inglês: Guanabara Urban Development Plan.
- Dunlop, Charles J. 1963.** *Rio antigo.* 3a. reimpr. Rio de Janeiro : Ed. Rio Antigo Ltda., 1963. pp. 144, 144, 140.
- Espanha. [1573] c.2000.** *Ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias dadas por Felipe II, el 13 de julio de 1573, en el bosque de Segovia.* Segovia, ES : s.n., [1573] c.2000. Transcrição. http://www.biblioteca.tv/artman2/publish/1573_382/,

janeiro-2013.

- [1680] c.2000. *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias*. Madrid : Archivo Digital de la Legislación em el Perú, [1680] c.2000. (<http://www.congreso.gob.pe/ntley/LeyIndiaP.htm>, maio-2013).
- Faria, Rodrigo Santos de. 2007.** *José de Oliveira Reis, urbanista em construção: uma trajetória profissional no processo de institucionalização do urbanismo no Brasil (1926-1965/1966)*. Campinas : IFCH - UNICAMP, 2007. p. 516. Tese de doutorado - orientadora Cristina Meneguello.
- 2013. *O urbanista e o Rio de Janeiro - José de Oliveira Reis, uma biografia profissional*. São Paulo : Alameda Casa Editorial, 2013. p. 358. ISBN 978-85-7939-218-4.
- Fausto, Boris. 1995.** *História do Brasil*. São Paulo : EDUSP, 1995. p. 656. ISBN: 85-314-0240-9.
- Ferrez, Gilberto. 1984.** *O Rio antigo do fotógrafo Marc Ferrez - paisagens e tipos humanos do Rio de Janeiro, 1865 - 1918*. Rio de Janeiro : Ed. Ex Libris Ltda./ João Fortes Eng., 1984. p. 222.
- Ferrez, Marc. [1906] 1982.** *O Álbum da Avenida Central - Um documento fotográfico da construção da Avenida Rio Branco, 1903 - 1906*. [ed.] Frederico J. Nasser. São Paulo : Ed. Ex Libris Ltda. / João Fortes Engenharia, [1906] 1982. p. 246. Edição fac-similar do original publicado em 1906..
- Francisconi, Jorge Guilherme. 2013.** Seminário de Quitandinha e Q+50: resultado, avaliação e desafios atuais. *ArqTextos*. 160, Set. de 2013. <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.160/4880>, dez-2013.
- Frederick, Matthew. 2007.** *101 Thing I Learned in Arcgitecture School*. Cambridge, MA / Londres, Ingl. : The MIT Press, 2007. p. 202. ISBN-13: 978-0-262-06266-4.
- Gerson, Brasil. [1965] 2000.** *História das ruas do Rio (e da sua liderança na história política do Brasil)*. [ed.] Alexei Bruno. 5a.ed. Rio de Janeiro : Ed. Nova Aguilar S.A. / Lacerda Ed., [1965] 2000. pp. xiv, 514. ISBN 85-7384-071-4.
- Gomes, Laurentino. 2013.** *1889 - Como um imperador cansado, um marechal vaidoso e um professor injustiçado contribuíram para o fim da Monarquia e a Proclamação da República no Brasil*. São Paulo : Ed. Globo S.A., 2013. p. 416. ISBN 978-85-250-5446-3.
- Hadid, Zaha. 2013.** Zaha Hadid em Copa - Arquiteta mais badalada do mundo fala com Gente Boa sobre o projeto de hotel que vai fazer na Avenida Atlântica. *O Globo*. 28 de maio de 2013, Vols. Segundo Caderno - Coluna Gente Boa - Joaquim Ferreira dos Santos. Entrevista a Omar Peres.
- Hardin, Garrett. 1968.** The Tragedy of the Commons. *Science Magazine*. dez de 1968, Vol. 162, pp. 1243-1248. (<http://www.sciencemag.org/content/162/3859/1243.full.pdf>, ago-2012).
- Hermes, Maria Helena da Fonseca. 2007.** O antigo Hotel Balneário Sete de Setembro: Arquitetura eclética de tendência clássica. *19&20*. [Online] julho de 2007. Vol II, nº 3. http://www.dezenovevinte.net/arte%20decorativa/hotel_balneario.htm. ISSN 1981-030X.
- Infoglobo Comunicações e Participações S.A. 2012.** *À beira-mar - vida na orla*. [ed.] Flávia Campuzano. Rio de Janeiro : A empresa, 2012. p. 32. (Coleção Rio de Outros tempos). ISBN: 85-98888-04-0.
- Jacobs, Jane. [1961] 2001.** *Morte e vida das grandes cidades*. [trad.] Carlos S. Mendes Rosa. 2a ed. São Paulo : Martins Fontes, [1961] 2001. p. 510. 1a ed. em inglês "The death and life of great american cities", Random House, EUA, 1961. ISBN 85-336-1218-4.
- Lamas, José Manuel Ressano Garcia. [1990] 2011.** *Morfologia urbana e desenho da cidade*. 6a ed. Lisboa : Fundação Calouste Gibenkian, [1990] 2011. p. 592. ISBN 978-972-31-0903-0.
- Lissovsky, Mauricio e Sá, Paulo Sergio Moraes de. 1996.** *Colunas da educação - a construção do Ministério de Educação e Saúde - 1935-1945*. s.l. : IPHAN - MEC, 1996. p. 336. ISBN: 85-7064-014-5.

- Lobato Corrêa, Roberto. 2013.** Segregação residencial na cidade latino americana no passado: resgate e discussão. [A. do livro] Fania Fridman. *Cidades do Novo Mundo - ensaios de urbanização e história*. Rio de Janeiro : Ed. Garamond Ltda., 2013, Cap. 2, pp. 180 (47-58).
- Lynch, Kevin. [1960] 2010.** *A imagem da cidade*. [trad.] Jefferson Luiz Camargo. 2a ed. São Paulo : WMF Martins Fontes, [1960] 2010. p. 232. (1a. edição em inglês "The Image of the City", MIT Press, Cambridge, MA, EUA, 1960). ISBN 978-85-7827-295-1.
- Marques, Rebelo e Bulhões, Antonio. 1997.** *O Rio de Janeiro do Bota-abaiixo*. Rio de Janeiro : Salamandra, 1997. p. 128. ISBN 85-281-0221-1.
- Oliveira, Carmen. 1995.** *Flores raras e banalíssimas - a história de Lota Macedo Soares e Elizabeth Bishop*. Rio de Janeiro : Ed. Rocco, 1995. p. 248. ISBN: 85-325-0594-5.
- Pereira, Margareth Campos da Silva. 1996.** Pensando a metrópole moderna: os planos de Agache e Le Corbusier para o Rio de Janeiro. [A. do livro] Luis Cesar de Queiroz Ribeiro e Robert Pechman. *Cidade, povo e nação - gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro : Ed. Civilização Brasileira, 1996, pp. 448 (363-376).
- Portugal. [1513] c.2000.** *Ordenações manuelinas*. Lisboa : Universidade de Coimbra, [1513] c.2000. Edição fac-similar (<http://www.ci.uc.pt/ihiti/proj/manuelinas/ordemanu.htm>, fev-2011).
- Rahba, Nina Maria de Carvalho Elias, et al. 2008.** *Planos urbanos - Rio de Janeiro - O século XIX*. Rio de Janeiro : SMU - IPP, 2008. p. 187. ISBN 978-85-87649-15-7.
- Rahba, Nina Maria de Carvalho Elias, et al. 2009.** *Planos urbanos do Rio de Janeiro: Plano Agache*. [ed.] Sonia Maria Queiroz de Oliveira. Rio de Janeiro : Centro de Arquitetura e Urbanismo - PCRJ / Brookfield Incorporações, 2009. pp. 204, il. ISBN 978-85-86505-08-9.
- Ramos, Fernando Guillermo Vásquez. 2010.** Espaço e lugar na arquitetura moderna: duas visões em contraposição. *Integração - ensino, pesquisa, extensão*. São Paulo : Univ. São Judas Tadeu - USJT, 2010, Vols. 60, ano XVI, pp. 67-78. (ftp://ftp.usjt.br/pub/revint/67_60.pdf, agosto, 2013).
- Reis, José de Oliveira. 1977.** *A Guanabara e seus governadores*. Rio de Janeiro : Secretaria de Planejamento e Coordenação Geral - PCRJ, 1977. p. 388.
- . 1977. *O Rio de Janeiro e seus prefeitos - evolução urbanística da cidade*. Rio de Janeiro : Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977. p. 167.
- . 1942. Uma síntese sobre as principais vias do Plano Diretor. *Revista Municipal de Engenharia*. julho de 1942. (ap. Faria, 2007).
- Rezende, Vera. 1982.** *Planejamento e ideologia: quatro planos para a Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro : Ed. Civilização Brasileira, 1982.
- Rio de Janeiro - Câmara Municipal. 1857.** *Código de Posturas da Ilustríssima Câmara Municipal - 1854*. fac-simile. Rio de Janeiro : Emp. Typ. Dous de Dezembro de P. Brito - Impressor da Casa Imperial, 1857. p. 258. <http://www.brasiliana.usp.br/bbd/handle/1918/00591600>, maio 2012.
- Rio, João do. [1908] s/d.** *A alma encantadora das ruas*. [ed.] Biblio.com.br. Rio de Janeiro : s.n., [1908] s/d. <http://www.biblio.com.br>, maio, 2013.
- Rocha-Peixoto, Gustavo. 2000.** *Reflexos das luzes na terra do sol - sobre a Teoria da Arquitetura no Brasil da Independência 1808-1831*. São Paulo : ProEditores Assoc., 2000. p. 362. ISBN 85-7165-011-X.
- Rossi, Aldo. [1966] 1998.** *A arquitetura da cidade*. [trad.] Eduardo Brandão. 1a ed. São Paulo : Martins Fontes, [1966] 1998. p. 310. 1a ed. em italiano "L'architettura della città", Marsilio Ed., Padova, It., 1966. ISBN 85-336-0126-2.
- . c.1965. Tipologia, manualística e architettura. *Rapporti tra la morfologia urbana e la tipologia edilizia*. Roma(?) : mimeo, s/ed., c.1965, p. 140.
- Rykwert, Joseph. 1982.** Learning from the Street. *The Necessity of Artifice*. Nova Iorque : Rizzoli Intl.

Publ. Inc., 1982, p. 144.

Saboya Ribeiro, José Octacílio de. 1993. *Evolução Urbana*. [ed.] J. O. de Saboya Ribeiro. Rio de Janeiro : s.n., 1993. pp. 352, 294.

Santos, Paulo F. 1981. *Quatro séculos de arquitetura*. Rio de Janeiro : Instituto de Arquitetos do Brasil - IAB, 1981. p. 124. CDU: 72.03/036 (81).

Segre, Roberto. 2012. O diálogo entre academia e modernidade: Paulo de Camargo de Almeida e José Octacílio Saboya Ribeiro na Esplanada de Santo Antônio, Rio de Janeiro. Rio de Janeiro : Inédito, 2012.

Sitte, Camillo. [1889] 1992. *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos - uma contribuição à resolução das questões modernas da arquitetura e da plástica monumental, com especial atenção à cidade de Viena*. [ed.] F. Paixão e C. R. M. de Andrade. [trad.] Ricardo Ferreira Henrique. São Paulo : Ática, [1889] 1992. p. 239. (1a. Ed. em alemão "Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen": Viena, 1889). ISBN 85 08 04266 3.

Summerson, John. [1963] 1974. *A linguagem clássica da arquitetura*. [trad.] Sylvia Fischer. 2a. Ed. São Paulo : Livr. Martins Fontes Ed. Ltda., [1963] 1974. p. 158. ISBN 85-336-0332-0.

Tschumi, Bernard. [1977] 1996. The Pleasure of Architecture. [ed.] Kate Nesbitt. *Theorizing a new agenda for architecture - An anthology of architectural theory -1965-1995*. New York : Princeton Architectural Press, [1977] 1996, 13, p. 606. Publicação original *Architectural Design* 47, n° 3 (1977): 214-218..

Vaz, Lilian Fessler. 2002. *Modernidade e Moradia - Habitação coletiva no Rio de Janeiro - séculos XIX e XX*. Rio de Janeiro : Viveiros de Castro Ed. Ltda. / 7Letras, 2002. p. 184. ISBN 85-7388-286-7.

Vaz, Lilian Fessler, et al. 1983. *História do bairros - Botafogo*. Rio de Janeiro : Index Ed. / João Fortes Engenharia, 1983. p. 94.

Ventura, Zuenir. 1994. *Cidade partida*. 1994.

Vergara, Moema de Rezende e Capilé, Bruno. 2011. A Comissão da Carta Geral do Império (1862-1878) e sua participação no contexto da cartografia brasileira no Império. *Anais do I Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica*. maio de 2011. (<https://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/simposio>).

Vitruvius Polio, Marcus. [c.40 aC], 1960. *The Ten Books on Architecture*. [trad.] Morris Hicky Morgan. Reprint. Mineola : Dover Publications Inc., [c.40 aC], 1960. p. 350. Título original em latim: "De Architectura Libri Decem". 1a ed. em inglês: Morgan, M. H., Harvard University Press, 1914. ISBN-13: 978-0-486-20645-5.

Zaluar, Alba. 2007. Cidade de Deus e condomínio do diabo. *Revista de história*. 04 de out de 2007. <http://www.revistadehistoria.com.br/>, dez-2013.

Anexo: Ordenanzas de descubrimiento, de Felipe II, 1573

(Ver Nota 11)

Ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias dadas por Felipe II, el 13 de julio de 1573, en el bosque de Segovia. Segovia, ES: s.n., 1573. Transcrição. http://www.biblioteca.tv/artman2/publish/1573_382/, janeiro-2013.

Parágrafos 111 a 129 e 134 (t.a.)

111 Sendo feito o descobrimento e, elegendo-se a província, comarca e terra que se houver de povoar, e os sítios e os lugares onde se hão de fazer as novas povoações e, assentando-se sobre os que forem a cumprir, o façam da seguinte maneira: (...) se faça a planta do lugar, repartindo-a por suas praças e ruas e lotes com linha e régua, começando pela praça maior e, a partir dela, saindo as ruas e portas e caminhos principais, deixando áreas abertas de tal maneira que mesmo que a povoação vá em grande crescimento, se possa sempre prosseguir da mesma forma e, havendo disponibilidade no sítio e lugar que se escolher para povoar, se faça a planta da seguinte forma: (n.a.)

111 (sic) Sendo feita a eleição do sítio onde se deve fazer a povoação que, como está dito, há de ser em lugares elevados, onde haja salubridade, fortaleza, fertilidade e disponibilidade de áreas de trabalho e de pasto, lenha e madeira e materiais, águas doces, gente, comodidade natural para acesso, entrada e saída, que esteja descoberto do vento norte. Sendo na costa, tenha-se consideração do porto e que não tenha o mar do meio-dia ao poente e, se for possível, não tenha perto de si pântanos em que se criem animais venenosos e corrupção dos ares e das águas.

112 A praça maior de onde se há de começar a povoação, sendo na costa do mar, deve-se fazer o desembarcadouro do porto e, sendo a povoação em lugar mediterrâneo, no meio da povoação a praça seja em quadro alongado que pelo menos tenha de comprimento uma vez e meia a largura porque desta maneira é melhor para as festas a cavalo e quaisquer outras que se hão de fazer.

113 A grandeza da praça seja proporcional à quantidade de vizinhos, tendo em conta que nas povoações de índios, como são novas, se vá com o intento de que hão de ir em aumento e, assim, se fará a escolha da praça tendo respeito com que a população possa crescer, não seja menor do que duzentos pés de comprimento e trezentos de largura, nem maior de oitocentos pés de comprimento por quinhentos e trinta pés de largura. De média e boa proporção é de seiscentos pés de comprimento e quatrocentos pés de largura.

114 Da praça saiam quatro ruas principais pelo meio de cada lado da praça. As quatro esquinas da praça mirem os quatro ventos principais porque desta maneira, saindo as ruas da praça, não estarão expostas aos quatro ventos principais, o que seria de muita inconveniência.

115 Ao redor de toda a praça e das quatro ruas principais de saem dela tenham galerias, porque são de muita comodidade para os comerciantes que aqui ficarão. As oito ruas que saem da praça pelas quatro esquinas saiam livres na praça, sem encontra-se com as galerias, posicionando-as de maneira que façam ângulo reto entre a rua e a praça.

116 As ruas em lugares frios sejam largas e nos quentes sejam estreitas, mas para defesa, onde haja cavaleiros, são melhores largas.

117 As ruas prossigam a partir da praça maior, de maneira que, mesmo que a população venha em muito crescimento, não venha a dar em algum inconveniente que seja causa de enfear o que se houver edificado ou prejudique sua defesa e comodidade.

118 A trechos da povoação, irão se formando praças menores de boa proporção, onde hão de se edificar os outros templos da igreja maior, paróquias e mosteiros, de maneira que tudo se reparta em boa proporção, segundo a doutrina.

119 Para o templo da igreja maior, paróquia ou mosteiro se destinem lotes, os primeiros depois das praças e ruas, e sejam em ilha inteira, de maneira que nenhum outro edifício se lhes encoste, salvo o pertencente a sua comodidade e ornato.

120 Para o templo da igreja maior, sendo a povoação na costa, se edifique numa parte na qual, saindo do mar se veja e que sua construção seja em parte como defesa do mesmo porto.

121 Destine-se logo sítio e lote para a casa real, casa do conselho e cabido e alfândega e arsenal junto ao mesmo templo e porto, de maneira que, em tempo de necessidade, se possam favorecer umas das outras. O hospital para pobres e enfermos de doença que não seja contagiosa se ponha junto ao templo e, para internação dos enfermos de doenças contagiosas, se ponha o hospital em uma parte na qual nenhum vento danoso passando por ali vá ferir a demais população e, se for edificada em local elevado será melhor.

122 Os locais e os lotes para matadouros, peixarias, curtumes e outras atividades que causem imundícies se deem em parte que, com facilidade, se possam mantê-las sem elas (imundícies). (n.a.)

123 As povoações que se fizerem fora do porto do mar, em lugares mediterrâneos, se puderem ser na margem de rio navegável, isto será de muita comodidade e, procure-se que a margem fique à parte do vento danoso e que na parte do rio e mar abaixo da povoação se ponham as atividades que causem imundícies.

124 O templo, em lugares mediterrâneos, não se ponha na praça, mas distante dela e de modo que os edifícios próximos não sejam tocantes a ele e que de todas as partes seja visto,

para que se possa orná-lo melhor e tenha mais autoridade. Assim, se deve procurar que seja algo elevado do solo, de maneira que se haja de entrar nele por degraus e, perto dele se chegue à praça maior e se edifiquem as casas reais, do conselho e cabido, aduana não de maneira que deem embaraço ao templo, mas que o valorizem. O hospital dos pobres que não forem de doenças contagiosas se edifique junto do templo e por claustro e o de doenças contagiosas à parte do vento danoso, com sua comodidade, de maneira que goze do meio-dia.

125 A mesma planta se há de seguir em qualquer lugar mediterrâneo em que não haja margem, e que se olhe bem que haja as demais comodidades que se requerem.

126 Na praça, não se deem lotes para particulares; deem-se para fazer a igreja e casas reais e próprios da cidade e edifiquem-se lojas e casas para comerciantes e seja o primeiro que se edifique para o qual contribuam todos os moradores e que se imponha algum direito moderado sobre as mercadorias para que se edifiquem.

127 Os demais lotes se repartam por sorteio aos povoadores, continuando aos que correspondem à praça maior e os que restarem fiquem para nós para fazer deles mercê aos que depois forem povoar, ou o que à nossa mercê for e, para que se acerte melhor, deve-se sempre fazer a planta da povoação que se houver de fazer.

128 Sendo feita a planta da povoação e a repartição dos lotes, cada um dos povoadores em seu próprio, assente sua cobertura, se a tiver, para o que os capitães os persuadam que as levem e, os que as tiverem façam seus ranchos de materiais que, com facilidade, possam ter onde se recolher e, todos, com a maior presteza que puderem, façam paliçada ou trincheira à volta do lugar, de maneira que não possam receber dano dos índios naturais.

129 Demarque-se a parte externa da povoação em tão correpetente quantidade que, mesmo que a população vá em grande crescimento, sempre haja espaço onde as pessoas possam sair a caminhar e cuidar do gado sem que haja dano.

134 Procure-se, tanto quanto possível, que os edificios sejam de uma forma apenas, pelo ornato da povoação.

