

Avenida Presidente Vargas: *narrativas históricas*

Avenida Presidente Vargas: historical narratives

Andréa de Lacerda Pessôa Borde

Arquiteta Urbanista, Mestre em Artes Visuais e Doutora em Urbanismo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), com Pós-Doutorado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Bahia (UFBA). Professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PROURB/FAU/UFRJ); Coordenadora do Laboratório de Patrimônio Cultural e Cidades Contemporâneas (LAPA/PROURB) e Pesquisadora do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq)
andreaborde@gmail.com

RESUMO: A abertura de uma avenida é um projeto com escala e complexidade que vem se ampliando desde meados do século XIX, quando passa a se identificar mais fortemente com um traçado moderno. As sucessivas ampliações conceituais que a “avenida” conhece nessa trajetória são evidenciadas nos usos que nela se desenvolvem e nos significados que vão sendo atribuídos nesse processo. Neste artigo, temos por objetivo esboçar uma narrativa histórica sobre as avenidas, e mais particularmente sobre a Avenida Presidente Vargas, no Rio de Janeiro. Neste sentido, optamos por uma leitura dinâmica desta história a partir dos usos e significados que a palavra “avenida” assume, a fim de situar a abertura da Avenida Presidente Vargas e seus desdobramentos no contexto da história das avenidas, e dos contrapontos históricos dessa avenida. Esta releitura se volta para a compreensão das palavras, ideias e imagens que embasam a construção cultural dos projetos, tramas e traçados desta avenida de grande centralidade metropolitana.

Palavras-chave: Avenidas; Intervenção Urbana; Avenida Presidente Vargas.

ABSTRACT: *The opening up of an avenue is a project that has grown in scale and complexity since the mid-19th century, when avenues came to be more strongly identified with a modern layout. The successive expansions of the “avenue” concept in the interim are evident in the uses that have developed and the meanings that have been attributed to it in the process. This article traces a historical narrative of avenues, more particularly Avenida Presidente Vargas in Rio de Janeiro. It opts for a dynamic interpretation of its history on the basis, first, of the usages and meanings that the word “avenue” has acquired, in order to situate the opening of Avenida Presidente Vargas and developments from it in the context of the history of avenues and, second, of the historical counterpoints to that avenue. This re-interpretation is directed to understanding the words, ideas and images underpinning the cultural construction of the plans, plots and routings of this avenue which is so central to the metropolis.*

Keywords: Avenues; Urban Intervention; Avenida Presidente Vargas.

Uma avenida, muitas vozes

Desde as primeiras avenidas modernas traçadas no solo de grandes cidades ocidentais, ainda no século XVIII, a abertura de uma avenida é um projeto com escala e complexidade que vêm se ampliando e passando a identificar muitas das intervenções urbanas promovidas, sobretudo, a partir de meados do século XIX. Nessa trajetória, a avenida passa por sucessivas ampliações conceituais que conduzem de um simples traçado de uma grande rua aos bulevares e, desde meados do século XX, às grandes avenidas do urbanismo rodoviarista concebidas como eixos viários. Caminho semelhante ao percorrido pela sinfonia, que, de peças renascentistas para poucos instrumentos, chega aos dias atuais associada com a concepção classicista de composições orquestrais escritas em quatro movimentos. Tal como as sinfonias, as avenidas passam a se constituir em arranjos complexos, polifônicos, verdadeiras óperas, que fazem das ruas singelos interlúdios.

Uma história das avenidas se entrelaça, assim, com as diferentes formas assumidas pelo projeto moderno a cada momento histórico, e não pode ser dissociada das histórias que as alimentam. Esboçar uma narrativa histórica sobre as avenidas significa não apenas identificar os agentes dessa história, as condições socioculturais e o quadro institucional que as viabilizam, mas também promover uma leitura dinâmica dos aspectos formais, funcionais, simbólicos que nos permita compreender o sistema de valores que as práticas socioespaciais que nelas se desenvolvem põe em movimento. Tema que extrapola, por certo, os contornos deste artigo. Nada nos impede, no entanto, de avançar em três subtemas considerando o contexto mais amplo no qual se inserem. É assim que seguimos os rastros deixados pelos diferentes usos e significados que a palavra “avenida” assume em sua trajetória moderna a fim de situar a abertura da Avenida Presidente Vargas e seus desdobramentos no contexto da história das avenidas. À medida que percorremos a história da Avenida Presidente Vargas e a própria avenida, identificamos contrapontos gerados pelo processo de formação deste espaço e que fazem pulsar sua dinâmica urbana. Dentre estes podemos citar, entre os mais marcantes para a configuração espacial da Avenida, os cheios e vazios; áreas valorizadas e não valorizadas; projeto e não projeto. Uma releitura por este viés poderá nos fazer compreender um pouco mais sobre as palavras, ideias e imagens que embasam a construção cultural de seus projetos, tramas e traçados, sendo apenas uma das muitas narrativas que podem ser desenhadas das *avenidas sinfonias*.

Nesta apresentação do tema, delimitaremos nosso recorte analítico da Avenida Presidente Vargas ao projeto que foi efetivamente implantado no espaço urbano carioca e inaugurado em 1944. Esta avenida pode ser descrita como uma ligação de quatro quilômetros entre dois pontos da Baía de Guanabara que se torna real em 1944, após uma longa trajetória de projetos imaginados. Embora sucinta, quantas camadas de informação estão contidas nesta definição! Quantas questões ela nos desperta sobre as múltiplas vozes que constroem a

história dessa avenida! Assumimos, assim, o desvelamento dessas camadas e a identificação dessas questões como tópico inicial das narrativas históricas que buscaremos descrever sobre a Avenida Presidente Vargas.

O projeto implementado da Avenida Presidente Vargas integra o Plano de Extensão e Transformação da Cidade elaborado na gestão do prefeito Henrique Dodsworth (1937-1945) pela Comissão do Plano da Cidade com o objetivo de melhorar as condições de circulação e saneamento da capital federal. Esta Comissão, instituída em 1931 para adaptar o Plano de Extensão, Remodelamento e Embelezamento da Cidade do Rio de Janeiro (1930), elaborado pelo urbanista francês Alfred Agache, às novas situações urbanas é extinta em 1936 e reorganizada por Dodsworth em 1937. A releitura das diretrizes do Plano de Agache e a elaboração dos projetos do novo Plano são feitas pelo quadro técnico da prefeitura, que

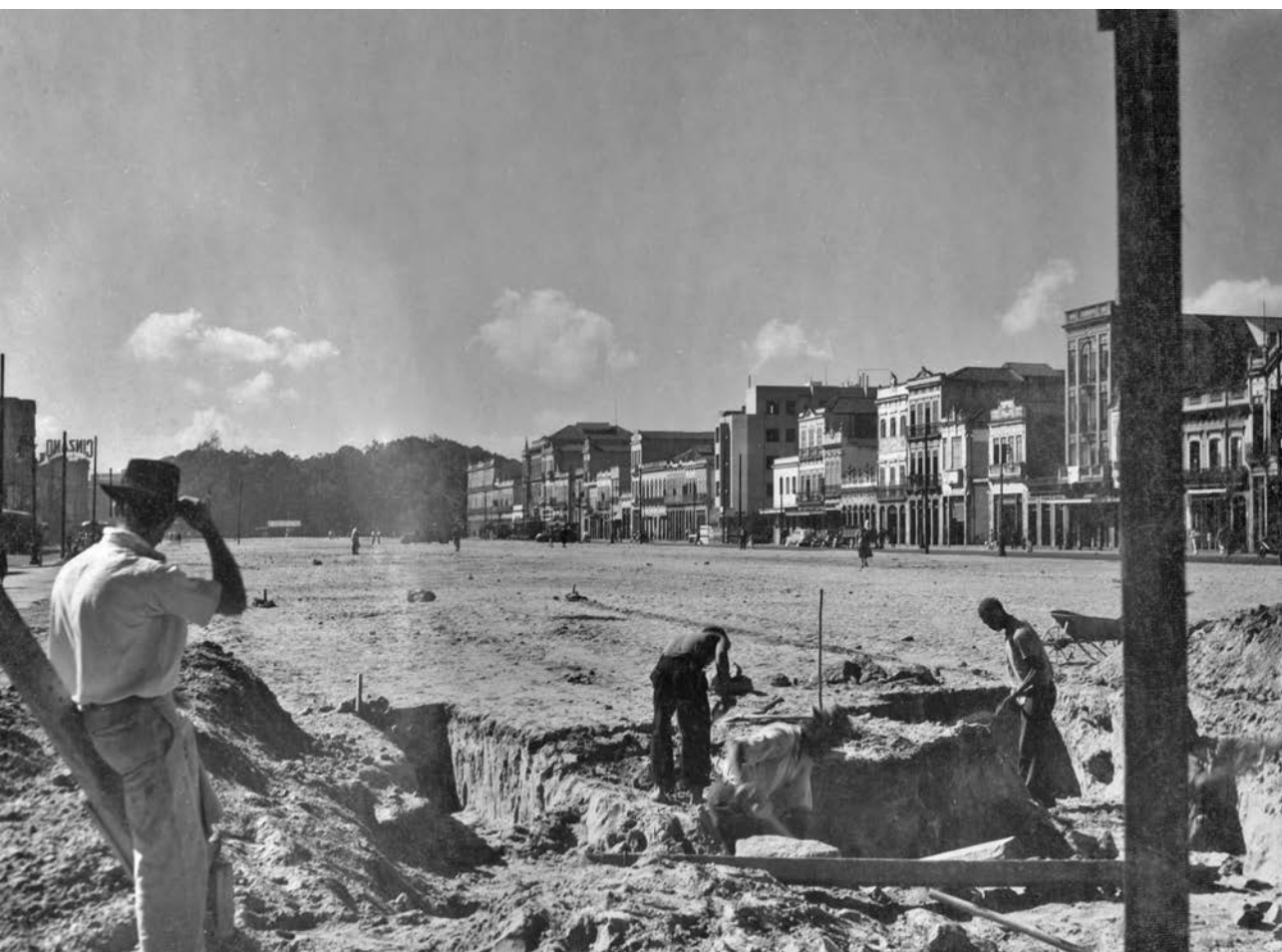


Figura 01 - Operários trabalham na abertura da Avenida Presidente Vargas. Os sobrados de até três pavimentos ainda dominam a paisagem. Fonte: AGCRJ, Obras de Abertura da Avenida Presidente Vargas (sem autor), 1942.

contava entre seus arquitetos e engenheiros com José de Oliveira Reis, Hermínio de Andrade e Silva, Edwaldo Vasconcellos, Affonso Reidy e Helio Alves de Brito. Este último chefaria o Serviço Técnico Especial da Avenida Presidente Vargas, criado para operacionalizar a execução do projeto. Na versão da Comissão, a Avenida do Mangue, do Plano Agache, transforma-se em Avenida 10 de Novembro e perde uma de suas características principais: a transferência da Estação Central da Estrada de Ferro para uma rótula a ser criada no local onde hoje se localiza o Trevo das Forças Armadas. Esta rótula seria o ponto de conexão modal entre os “cinco dedos da mão”, síntese adotada pelo urbanista francês para explicar sua proposta de conexão viária da cidade. Ao perder esta rótula, o projeto da Avenida perdeu também o seu ponto focal final. Trocou os princípios do planejamento da Sociedade Francesa



de Urbanismo, da qual Agache foi um dos fundadores, pelos princípios rodoviaristas que, a partir da década seguinte, iriam recortar e transformar a área central.

Em 1938, o Serviço Técnico do Plano da Cidade retoma a proposta de prolongamento da Avenida do Mangue, elabora desenhos e constrói maquetes para serem expostas na Feira de Amostras que seria realizada em novembro daquele ano em comemoração ao golpe que havia instituído o Estado Novo um ano antes. Em 1940 é determinada a desapropriação total das quadras localizadas entre a Praça Onze de Novembro e o Cais dos Mineiros para a demolição de dois quilômetros de tecido consolidado. Uma ação que promoveria a desconexão das relações estabelecidas nessas praças, casas, lojas, mercado e igrejas ao longo de mais de três séculos de história urbana.



Figura 02 - A Estrutura urbana da área central antes da abertura da Avenida Presidente Vargas registrada no Mosaico Fotográfico de 1928/1935. Neste trecho vê-se a Avenida do Mangue entre a Fábrica de Gás e o Campo de Santana. As quadras situadas entre este Campo e a Praça XI, próxima ao Canal do Mangue, seriam demolidas para abertura do prolongamento dessa avenida em direção ao Cais dos Mineiros. Fonte: AGCRJ, Avenida Presidente Vargas – Prefeitura do Distrito Federal, Diretoria de Secretaria do Gabinete (sem autor), 1935.

A fim de evitar este futuro anunciado, Rodrigo Mello Franco, diretor do Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), protesta contra a demolição de duas igrejas e de uma faixa do Campo de Santana, no processo que propõe o destombamento da Igreja São Pedro dos Clérigos (BRASIL, 1941 pp.7-8), e sugere um traçado alternativo para a Avenida, que seguiria, após o Campo de Santana, em direção à Rua Marechal Floriano. No entanto, apesar dos protestos da população e de Rodrigo Mello Franco, a Comissão do Plano da Cidade se mantém irredutível na implementação deste projeto argumentando que o traçado retilíneo seria mais adequado por atingir quadras desvalorizadas; a Igreja São Pedro dos Clérigos poderia ser transferida para outro local onde teria mais visibilidade; e que o edifício da Alfândega – também tombado pelo SPHAN –, após intervenção sofrida nos anos 1860, é apenas “um velho casarão imprestável”. Assim, com o aval de um decreto presidencial desaparecem sob os escombros da Avenida, em 1941, os bens tombados localizados no eixo da Avenida. O cenário delineado no parecer da Comissão do Plano da Cidade não acontece. O que é alvissareiro do ponto de vista do edifício da Alfândega, que não chega a ser posto abaixo, mas uma perda para o patrimônio cultural carioca no que se refere à Igreja São Pedro dos Clérigos que nunca chega a ser reconstruída.

Eliminados os “obstáculos”, as obras se desenvolvem em ritmo acelerado, de acordo com as prioridades estabelecidas por um governo autoritário e pelo contexto político e econômico da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), e em três anos é inaugurada a Avenida Presidente Vargas. Ou melhor dizendo, a grande passarela emoldurada por antigos sobrados, quadras vazias e pontuada por edificações notáveis remanescentes do século anterior, como a Igreja Nossa Senhora da Candelária (séculos XVIII/XIX), a Fábrica de Gás (1854) e o Hospital São Francisco de Assis (1879), e pelas novas sedes da Estação Central do Brasil (1941), do Palácio Duque de Caxias (1941) e pelo Edifício Pedro Ernesto, ou “Balança mas não cai” (1944). Destituído das quadras “desvalorizadas”, e de seus habitantes, o eixo da avenida passa a ser dominado pelos automóveis, exceto quando por ali desfilam as tropas no dia 7 de setembro.

Ao longo dessas sete décadas, foram erguidos, de forma descontinuada no tempo, os edifícios que configuram a Avenida Presidente Vargas. Muitos respeitaram os gabaritos propostos no projeto da Avenida, outros se destacam por se descolarem da normativa urbanística, como é o caso do edifício do Banco Central (1985). Muitos lotes se mantiveram em situação de vazio urbano desde 1944 até recentemente, quando começaram a ser ocupados na última década. Este *work in progress* – projeto em andamento - da Avenida é responsável pela delimitação de seis setores internos claramente identificáveis em sua extensão.

O primeiro setor, no sentido leste-oeste, é o da Candelária, uma expansão do centro financeiro da Avenida Rio Branco que corta a Avenida Presidente Vargas no trecho inicial. Este setor é densamente ocupado por instituições financeiras, corporativas, educacionais e culturais. Nele estão situadas arquiteturas dos séculos XVII, XIX e XX. No setor seguinte, o da Uruguaiana, a parede de edifícios comerciais cede lugar ao rendilhado dos antigos

sobrados e a alguns vazios urbanos, sendo o mais emblemático deles a grande área criada na esquina da Rua Uruguaiana com a implantação do sistema metroviário no final dos anos 1970. Após quase duas décadas em situação de vazio urbano, em 1994 a prefeitura destina a área às instalações temporárias do comércio ambulante, o Mercado Popular Uruguaiana, ou Camelódromo. O Setor da Central/Campo de Santana era, até a última década, o que mostrava uma presença maior de cheios do que de vazios. Este setor marca o meio da Avenida. Os três setores descritos até aqui integram o projeto de 1944. Os setores descritos a seguir fazem parte da Avenida do Mangue (1858), incorporada à Avenida Presidente Vargas (1944).



Figura 03 - Setores da Presidente Vargas. Fonte: Acervo LAPA/PROURB.

Embora as maquetes do projeto, expostas em 1938, registrem a intenção de abranger este trecho até a Praça da Bandeira, as obras não avançaram nessa direção no início dos anos 1940. Renovar os lotes desse trecho, ocupados por uma população de baixa renda, passa a ser uma diretriz urbanística das décadas seguintes. O setor do Sambódromo é aquele onde os vazios resultantes dos projetos ali implementados – construção do Viaduto 31 de março (1965) e do Sambódromo (1984) – estão mais presentes. Os setores seguintes da Cidade Nova e do Paulo de Frontin, após a renovação urbana promovida na área, tiveram seus lotes ocupados por instituições públicas diante da falta de interesse do setor privado em investir neles até pouco tempo. Ali se situam dois marcos neoclássicos da ocupação da Avenida do Mangue, a Fábrica de Gás (1854) e o antigo Asilo da Mendicidade (1879), atual Instituto de Atenção Especial São Francisco de Assis. A Avenida Presidente Vargas termina, a oeste, no grande emaranhado viário do Trevo das Forças Armadas, um somatório de ligações viárias que sobrepõem, de acordo com uma análise das demandas geradas pelo desenvolvimento urbano da cidade, que faz da Bica dos Marinheiros, ou Ponte dos Marinheiros, uma singela lembrança.

Além desses setores internos, é possível identificar setores externos que se nutrem da proximidade com a Avenida Presidente Vargas. Ao sul, ao longo da Rua da Alfândega, e ao norte, ao longo da Avenida Marechal Floriano, situam-se núcleos de comércio varejista

apartados pela abertura da Avenida. O sul se caracteriza pela expansão continuada da malha urbana, a presença das centralidades históricas da cidade do Rio de Janeiro – como a Praça XV e o Campo de Santana, considerados por Sisson (2008) as centralidades urbanas do século XVIII e XIX, respectivamente – e pelas novas espacialidades resultantes da demolição dos morros do Senado (1901), do Castelo (1922) e de Santo Antônio (1954), onde se observa a presença de muitos lotes vazios. Já o setor norte se caracteriza, ao contrário, pela presença marcante da sequência de quatro morros. As quadras e os lotes dos morros da Conceição e do Pinto (nos extremos leste e oeste) são ocupados por população de mais baixa renda, mas também por alguns artistas. O Morro da Providência pode ser considerado a primeira “favela” da cidade, uma morfologia urbana que se espalhou pelo Morro do Livramento. O sopé desses morros, ao longo das ruas Senador Pompeu e Barão de São Félix, caracteriza-se pela presença de cortiços. Desde 1999 este setor é objeto do projeto Porto Maravilha.

A Avenida Presidente Vargas chega aos dias atuais como uma importante centralidade metropolitana e, ao mesmo tempo, uma significativa cisão espacial no tecido da área central carioca referendada pelas divisões administrativas, pela normativa urbanística e pelos projetos propostos para sua área de abrangência. É urgente reconectar os tecidos cindidos por esta intervenção a partir da proposição de um projeto urbano para toda a Avenida, respeitando as diversidades que a caracterizam.

Avenidas, um traçado moderno

Avenida Presidente Vargas, Avenida Rio Branco, Avenida Beira-Mar, Avenida Atlântica, Avenida das Américas, Avenida Dom Helder Câmara, Avenida Brasil. Estas são algumas das avenidas que estruturam a trama urbana do Rio de Janeiro. Elas não são apenas ruas extensas ou largas. Avenidas são, em sua maioria, sinônimos de traçados que impulsionam a cidade em direção a um futuro idealizado. Definição que se aplica tanto às avenidas abertas como caminhos de penetração nas áreas de expansão urbana como àquelas cujo projeto tem por objetivo requalificar o tecido urbano consolidado. Assim, avenidas são, desde o século XVIII, as portas de entrada da modernidade tal como concebida nos diferentes momentos históricos. Elas trazem em seus topônimos, traçados e tramas, traços de projetos de cidade. Este será, portanto, o nosso viés de análise ao buscarmos reconstituir, a partir desses traços, a singularidade da história da Avenida Presidente Vargas no contexto de uma história das avenidas cariocas¹.

Muitos são os usos e significados da palavra “avenida” em sua trajetória histórica nas cidades europeias e brasileiras, como identifica Topalov (2014, pp.76-83). Neste artigo, adotamos a concepção de avenida relacionada à palavra francesa *avenue*, que remete tanto a *l'avenir*, o futuro, como a *venir*, vir, chegar. Um sentido próximo ao da palavra russa para avenida, *prospekta*, perspectiva. As avenidas são, assim, tanto o

caminho de chegada a um lugar – “as avenidas do palácio” (AUGÉ, 1930, p.83) – como a via hierarquicamente mais larga e importante que a rua. No contexto urbano brasileiro e carioca, o uso da palavra avenida se associa menos à sua concepção formal – como alameda ou bulevar – do que ao traço projetual que conduzirá a cidade a uma nova etapa do projeto moderno.

Um projeto que tem nas arborizadas *promenades* francesas e na socialmente dinâmica e diversificada *prospekta* russa, os lugares onde o novo modo de vida urbano se faz representar a partir do século XVIII. Como nos conta o escritor Henri Decremps no livro *Le Parisien à Londres*, publicado em 1739: “Algumas ruas nessa cidade são tão largas e providas de calçadas tão boas e limpas que podem ser usadas como *promenades*” (*apud* CONLIN, 2015, p.80). Ou, ainda, Nicolai Gogol, que afirma no início do seu livro *Prospekta Niévski*, publicado em 1835, que: “Não há nada melhor do que a Avenida Niévski, pelo menos em Petersburgo; para esta cidade, ela representa tudo” (GOGOL, 1992, p.9). Esta avenida russa se constitui, na concepção de Gogol, tanto em uma materialização no espaço urbano como em uma representação simbólica das características que a modernidade adquire naquele momento, como nos mostra Berman (1986). Traços dessa modernidade estão expressas, por exemplo, no relato que a francesa Flora Tristan (1840) faz de sua viagem a Londres, a maior cidade da época – iluminada a gás, mas sem saneamento básico:

Que cidade imensa, Londres! (...)

Mas é especialmente à noite que Londres precisa ser vista! Londres, das luzes mágicas de milhares de lâmpadas, alimentadas a gás, é brilhante! Suas ruas largas, que se estendem ao infinito; suas lojas, onde os fluxos de luz, de mil cores, fazem brilhar a infinidade de obras-primas produzidas pela indústria humana.

Cenário vivenciado por Irineu Evangelista de Souza, futuro barão de Mauá, quando chega a Londres naquele mesmo ano, que volta com sonhos de industrial e com os olhos impregnados das fábricas e das luzes que vira naquela cidade moderna e o incentivariam a trazer a iluminação a gás para o Rio de Janeiro e promover a abertura da Avenida do Mangue (1858).

Antes, porém, vamos a Paris, onde, nos anos 1850, quando o barão de Haussmann promove uma grande intervenção sobre o tecido consolidado da cidade e estabelece uma rede de ruas largas interligando diversos pontos. Segundo Harvey (2013), Haussmann institui a imagem da “destruição criativa” como um dos principais elementos que assegurariam a implementação do projeto modernista. Esta imagem sinaliza a centralidade que a ruptura com o passado adquire nesse projeto e que viria a ser, de acordo com Berman (1986), um dos ingredientes da “tragédia do desenvolvimento”. O dilema entre a permanência das formas urbanas relacionadas a esse passado, que se quer soterrado sob as novas formas do espaço moderno, pode ser também compreendido – seguindo a análise de Argan (1992) quanto à questão da sobrevivência dos bens culturais – como uma luta entre duas culturas em que

a primeira é vista como oposta à segunda, que, conseqüentemente, adota como meta a destruição da primeira, considerada como obstáculo ao seu desenvolvimento.

Para nomear estas grandes vias modernas, migra do campo para a cidade a palavra *boulevard*, utilizada para designar áreas resultantes de aterro. Esta adaptação sinaliza, assim, o caráter de produto de uma intervenção sobre o solo urbano das novas *promenades*. Estas amplas vias arborizadas teriam sido concebidas não apenas para dar visibilidade ao novo modo de vida urbano, mas, como assinala Lefebvre (1991), para assegurar o controle sobre



Paris e arredores, que pouco tempo antes haviam se insurgido na Comuna de Paris (1848), permitindo que por elas circulassem as tropas. É nessa estrutura urbana, que sobrepõe uma rede de grandes bulevares ao tecido antigo parisiense recortado por pequenas ruas, que surge um *tipo urbano* característico da modernidade do século XIX, o *flâneur* baudelairiano, aquele que passeia pela cidade para experimentá-la. Um tipo essencialmente moderno que, diante da inexorável transitoriedade do ambiente urbano e da vida cotidiana, não a nega, mas busca experimentá-la nos passeios cotidianos. Os bulevares tornam-se sinônimos de modernidade, se disseminam por muitas cidades do mundo ocidental e aportam no Rio de Janeiro.

Embora a Avenida do Mangue – inaugurada em 1858 e reinaugurada *aformoseada* em 1875 – seja contemporânea à intervenção de Haussmann, o uso da palavra avenida com o significado de boulevard ainda terá que esperar algumas décadas. Enquanto o barão de Haussmann (1851-1870) “*destruiria criativamente*” Paris cortando a cidade com seus amplos bulevares, o barão de Mauá (1851-1860) financia e infraestrutura uma área contígua ao núcleo urbano e cria condições para sua expansão continuada por meio do novo vetor de ocupação, a Avenida do Mangue. Financiada pelo capital industrial, inspirada pela iluminação a gás londrina, no contexto de uma cidade de ruas estreitas, nasce, assim, no último quartel do século XIX, já *aformoseada*, a Avenida do Mangue. Os dois barões foram apenas contemporâneos e personagens históricos profundamente envolvidos com a transformação urbana, mas que em nada se aproximavam em termos de métodos, procedimentos e financiamentos.

Esta *avenida boulevard* será concebida no contexto da reforma urbana promovida na área central na primeira década do século XX. Entre as medidas consideradas indispensáveis pelo prefeito Pereira Passos, que empreende esta grande intervenção, para que a configuração urbana carioca se aproximasse da parisiense e passasse a atrair o investimento internacional, destaca-se a abertura de uma avenida conectando o novo porto à área central e às



Figura 04 - **Avenida do Mangue: formoso boulevard.** Fonte: AGCRJ, Mangue, Praça XI (sem autor), 1942.

valorizadas áreas de expansão sul. É traçada, assim, a Avenida Central. Esta intervenção sobre o tecido consolidado do núcleo urbano original atende aos mesmos princípios da destruição criativa que orientaram o plano de Haussmann para Paris e adota em seu traçado estratégias projetuais semelhantes às utilizadas para abertura da Avenue de l'Opera. Coroando estas avenidas, dois teatros que se assemelham na linguagem arquitetônica, mas contrastam em volumetria e implantação.

As intervenções de Passos contribuem para ampliar o repertório de símbolos que participam da identidade cultural carioca ao mesmo tempo em que expõem o caráter excludente do projeto modernizador. “Vamos fazer a Avenida!”, a senha de ingresso neste “mundo urbano civilizado”, do qual a Avenida Central, com suas instituições, sedes de empresas, comércio, cinemas e espaços públicos, de feição acadêmica e eclética, se converte na sua mais refinada tradução, não é distribuída a todos. Esse modo de vida urbano associado ao projeto moderno não inclui as práticas socioespaciais dos segmentos de mais baixa renda e dos escravos recém- libertos que constituem uma grande parcela da população carioca. Uma tensão do projeto moderno que pode ser observada nesse período não apenas no Brasil, mas em toda a América Latina.

Mesmo perdendo o nome “Central” em 1912, em prol da homenagem feita ao barão do Rio Branco, os traços de centralidade da nova avenida crescem progressivamente. A expressão “Vamos fazer a avenida!” se reveste não só de um aspecto cultural, de usufruto da paisagem carioca, mas constitui-se também em uma chamada, feita pelo Estado, aos investidores particulares para construir a avenida, cuja aparência externa já estava definida no Concurso de Fachadas (BRENNER, 1985). A Avenida Central estabelece, assim, um contraponto à Avenida do Manguê, aberta por iniciativa do barão de Mauá, que nela instala a Fábrica de Gás (1858), destinada à iluminação pública, e a Estação Central da Estrada de Ferro, ao legitimar o projeto da avenida como uma atribuição do Estado, cabendo ao capital privado edificar as margens da avenida reloteada. Um processo que confere ao corolário econômico adotado um papel tão importante quanto os projetos urbanos que lhe serviram de inspiração (PACE, 1985, p.575).

A Avenida Rio Branco se estabelece, assim, ao longo de todo o seu eixo, como o centro financeiro da cidade. O extremo sul dela passa a se formar com a construção da Academia de Belas Artes (1906), do Teatro Municipal (1909), da Biblioteca Nacional, da Cinelândia (1924) e da Assembleia Legislativa (1926), em torno da Praça Floriano, reconfigurada, após a demolição do Convento da Ajuda (1911), em um importante centro político e cultural da cidade². Como consequência, seus valorizados lotes passam por sucessivos períodos de verticalização. Uma trajetória que pode ser observada ainda hoje em seus edifícios filiados a diferentes linguagens arquitetônicas: os poucos remanescentes da primeira geração de seis pavimentos e os conjuntos da segunda geração de doze pavimentos nos quais predomina a linguagem eclética – marcos da verticalização promovida nos anos 1920 com o uso do

concreto armado, que enxuga os excessos ecléticos em uma linguagem mais próxima ao decô e depois adota, sucessivamente, o repertório da arquitetura moderna e pós-moderna.

Essa trajetória considerada bem-sucedida anima urbanistas, como o francês Alfred Agache, a propor, em 1930, o prolongamento da Avenida do Mangue, perpendicularmente à Avenida Rio Branco, a fim de possibilitar maior conexão entre o núcleo original, a Cidade Nova e as áreas de expansão que seguem a linha do trem, desde 1858, e a expansão, ou transbordamento, do centro financeiro para a nova avenida. Começa-se a vislumbrar a possibilidade de fazer com que este traçado saísse do papel. Os anos 1930 são, no entanto, tempos de mudanças políticas e, conseqüentemente, de novos discursos. Ao se tornar não mais o prolongamento em direção ao Cais (oeste/leste), mas o eixo de penetração no interior da cidade (leste/oeste), o traçado afina-se com o discurso de Getúlio Vargas lançando as bases para a intervenção que se torna uma das maiores expressões da sua vontade política, a Avenida Presidente Vargas³.

Projetos, tramas e traçados

A Avenida Presidente Vargas abandona muitos dos usos e significados que animaram os projetos das avenidas cariocas que a precederam como *grande rua* ou *bulevar* associados às avenidas mais próximas, como a Avenida do Mangue (1858), Rio Branco (1904-1905) e Beira-Mar (1906). O intenso fluxo de veículos, o lento processo de ocupação dos lotes esvaziados às suas margens e as dimensões da avenida reforçam o sentido de *eixo viário*⁴ e sua associação à imagem-síntese de *grande vazio* (LIMA, 1989). Um significado que assinala o privilégio funcional conferido à circulação de veículos, mais do que à de pedestres, e uma imagem-síntese que remete à leitura lefebvriana dos bulevares haussmannianos: “Os vazios [espaços abertos] têm um sentido: proclamam alto e forte a glória e o poder do Estado que os arranja” (LEFEBVRE, 1991, p.16). Esta associação entre significado e imagem-síntese contribui para enfatizar a cisão espacial agenciada na malha urbana, consolidada e continuada, da área central para a abertura da avenida. Um impacto que mesmo as políticas urbanas e a normativa urbanística, que poderiam amenizar os impactos morfológicos desta intervenção, só contribuem para perpetuá-la.

A Avenida Presidente Vargas representa uma nova etapa da implantação do projeto moderno no Rio de Janeiro. A *destruição criativa* promovida cinquenta anos antes para a abertura da Avenida Central ganha dimensões de *fúria urbanística* na Avenida Presidente Vargas. Muitas avenidas projetadas nesse período, e mesmo nas décadas seguintes, no tecido consolidado da área central, exemplificam a expansão do significado da palavra *avenida* como *eixo viário*, como, entre outras, as avenidas República do Chile e República do Paraguai.

No período compreendido entre a abertura da Avenida do Mangue (1858) e de seu prolongamento, a Avenida Presidente Vargas (1944), muitas avenidas são projetadas no

Rio, no Brasil, na América Latina e na Europa, tendo em vista o caráter de inserção na modernidade que essas intervenções urbanas agregavam, guardando entre si similaridades e diferenças significativas. Em São Paulo, em acelerado processo de desenvolvimento desde o alvorecer do século XX, Ramos de Azevedo elabora, nos anos 1920, o Plano das Avenidas, reestruturando a circulação viária na capital paulista.

Na América do Sul, as mais próximas são as avenidas de Maio (1894) e 9 de Julho (1930), em Buenos Aires, e as avenidas Central (1904/1905) e Presidente Vargas (1944), no Rio de Janeiro. Segre e Rosenbusch (2010) vislumbram articulações entre as avenidas portenha e carioca mais antigas a partir de uma releitura da forma urbana de ambas e dos aspectos sociais, políticos e institucionais que as conformaram. Analisando os processos de concepção e implementação das avenidas 9 de julho, em Buenos Aires, e Presidente Vargas, no Rio de Janeiro, percebemos que ambas são exemplos de projetos urbanos que aguardaram décadas até saírem do papel e, depois, até serem considerados predominantemente concluídos.

Cem anos se passaram desde o primeiro traçado dessa avenida portenha, em 1880, até sua conclusão, nos anos 1990. A aprovação chega no início dos anos 1910; as obras se iniciam somente nos anos 1930, sendo a avenida inaugurada por trechos: o primeiro em 1937 e o último em 1979. As desapropriações e demolições, porém, se mantêm até os anos 1990. Fazia parte do projeto de abertura dessa avenida, tal como na Presidente Vargas, a demolição de uma sequência de quadras. No entanto, a avenida portenha concilia, nos seus 140 metros de largura, usos de eixo viário e de bulevar. Se o intenso fluxo de veículos, corredores exclusivos de ônibus e o tempo necessário para atravessá-la a pé de um lado a outro são elementos que contribuem para conferir um sentido de eixo viário a esta grande rua, os hotéis, restaurantes, bares, lojas, teatros, bem como os comércios de bairro, não permitem que se esvaeça o significado de avenida como um bulevar, um local de encontros.

Na Avenida Presidente Vargas, o longo processo de construção dos lotes e quadras, que sobrevém à abertura das avenidas, representa não apenas a ancoragem da imagem-síntese de grande vazão como a configuração de um tecido urbano heterogêneo e descontínuo resultante do processo de construir onde havia sido destruído (o trecho entre a Igreja da Candelária a Praça XI) e destruir o que estava edificado (Praça XI a Cidade Nova), para construir um espaço renovado e próspero. Na tentativa de reproduzir as condições da bem-sucedida Avenida Rio Branco, o Estado abre caminhos para o investimento do capital privado na construção dos novos edifícios e impulsiona o transbordamento da pujança econômica continuada associada ao ambiente construído da Avenida Rio Branco para a nova avenida. No entanto, a história não se desenrola como o pretendido no enredo do projeto da Avenida Presidente Vargas. O capital privado investe apenas nos lotes mais próximos à Avenida Rio Branco e não demonstra interesse em investir na reconstrução das quadras que foram sendo demolidas no trecho oeste, a Cidade Nova, após a inauguração da Avenida

Presidente Vargas, em 1944. As inversões tomam o rumo da Zona Sul, e a Cidade Nova e sua área de entorno são ocupadas predominantemente por instituições públicas a partir dos anos 1970. Os *vazios esvaziados* gerados neste processo – terrenos baldios, imóveis que perderam o uso ou a ocupação ou, ainda, terrenos subutilizados para estacionamento no rastro do vazio deixado pelo Estado em relação aos transportes públicos – permanecem como tal por décadas. Somente nas duas últimas décadas algumas dessas situações históricas de vazio urbano vêm sendo revertidas. Estes *vazios* conferem à morfologia urbana da avenida traços de alteridade, de descontinuidade e, paradoxalmente, de permanência. Eles deixam entrever um ambiente construído que se quis ocultar, como os sobrados do Rio Colonial e Imperial. Esta configuração espacial, pontuada, ao mesmo tempo, por marcos urbanos, arquitetônicos e paisagísticos e por vazios urbanos de diversas temporalidades, sugere uma avenida de *contrapontos*, uma avenida inacabada e aberta a novas leituras.

Uma avenida de contrapontos

A ideia de *avenida de contrapontos* guiará nosso percurso pela Avenida Presidente Vargas. Utilizamos a palavra contraponto – musicalmente identificada com uma técnica de composição em que melodias distintas, executadas simultaneamente, se sobrepõem - no sentido daquilo que contrasta com algo e, ao mesmo tempo, o complementa. Assim é que temos na avenida, entre outros contrapontos, o *lado de lá* e o *lado de cá*; o *cheio* e o *vazio*; o *primo pobre* e o *primo rico*; o *projetado* e o *não projetado*; o *compacto* e o *rarefeito*. Uma releitura da avenida a partir dos seus contrapontos históricos nos permitirá investigar as maneiras pelas quais a noção de projeto, as práticas socioespaciais e as imagens-sínteses associadas a esta grande via se sobrepõem e se complementam gerando contrapontos.

Ao percorrer esta grande via, nos deparamos com marcos arquitetônicos e urbanísticos localizados em sua área de abrangência como as importantes estações de transportes ferroviário, metroviário e rodoviário, que conectam a avenida aos demais bairros da cidade e municípios da região metropolitana; os ícones arquitetônicos de diversas temporalidades da história urbana carioca, muitos dos quais protegidos pela legislação do patrimônio cultural; um grande parque urbano; a sede administrativa da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro; importantes centros de comércio popular; instituições de ensino universitário; o Sambódromo; e edifícios de comércio e serviços da área central de negócios. Todos podem ser considerados como indutores de intenso fluxo de pessoas na área. Mas o que é circular pela avenida, percorrer a avenida?

Caminhar pela avenida no sentido leste-oeste, do Cais dos Mineiros até a Avenida Radial Oeste, começa por uma ambiência ampla dominada por veículos, ladeada pelos centros culturais, edifícios corporativos, área da Marinha, seguida por uma ambiência quase íntima, fechada, com edifícios de altura reduzida em relação ao resto da avenida a prestar

homenagem à Igreja da Candelária, uma das maiores da cidade, que fica parecendo pequena diante de tanta reverência.

À medida que os edifícios mais altos vão abrindo vazios, algumas quadras adiante começam a se revelar no perfil montanhoso distante o Corcovado, o Cristo Redentor, que acompanha todo o lado esquerdo da avenida até o final. Do lado direito, os edifícios só começaram a rarear mais perto do núcleo do antigo Ministério da Guerra e da Central do Brasil, quando, então, despontam, bem próximos à avenida, os morros da Providência e do Pinto, que dominam a paisagem desse lado da avenida – recentemente modificada com a construção da estação de metrô Cidade Nova – até o encontro com o Canal do Mangue.

O centro da avenida é marcado pelo grande vazio definido pela largura da via, pelo intenso movimento de veículos e de pedestres apressados, por elevados cruzando a pista e pelo conjunto habitacional localizado além do entroncamento viário.

Os parâmetros de desenho urbano, que delicadamente marcaram o início do percurso da avenida, cedem a vez aos traçados da engenharia viária. De avenida a eixo viário, parece ser não apenas a história desse percurso imaginário pela avenida, mas o principal dilema que sua trajetória aponta: *avenida ou eixo viário?*

De fato, a avenida não é considerada na totalidade de sua extensão em nenhum plano, projeto ou legislação urbanística. Ora é considerado apenas seu lado direito, mais próximo aos bairros de Saúde, Santo Cristo e Gamboa, que compõem a zona portuária; ora apenas os quarteirões relativos à II Região Administrativa, Centro, correspondendo aos setores iniciais, do Cais dos Mineiros até o Viaduto 31 de Março; ora fazem propostas apenas para a Cidade Nova, trecho final à esquerda, além de outras propostas pontuais. Estas iniciativas, se por um lado podem contribuir para revitalizar de alguma maneira a área, por outro, reforçam as cisões explícitas e implícitas da avenida. Cisões ditadas pelo tecido urbano, mas também pelas relações históricas reforçadas pelo imaginário urbano a elas associado e que aponta para a persistência de algumas imagens-sínteses que estabelecem contrapontos entre si e em torno das quais se organiza a história da avenida.

Primo Rico/Primo Pobre

Para analisarmos o primeiro contraponto histórico dessa via, recorreremos ao programa humorístico da Radio Nacional, dos anos 1950, “Balança, mas não cai” – que teria sido uma das origens do nome pelo qual ficou conhecido o Edifício Pedro Ernesto (1944) – e ao seu célebre quadro “Primo rico, primo pobre”, que abordava visões de mundo distintas, de acordo com o acesso que tinham às facilidades proporcionadas pelo capital. Estas imagens-sínteses traduzem de maneira bastante adequada o contraponto que foi se estabelecendo entre as áreas valorizadas e desvalorizadas dessa avenida.

O trecho identificado com o “Primo rico” seria aquele compreendido entre o Cais dos Mineiros e o Campo de Santana, e que corresponde ao denso núcleo urbano original de

ocupação, em torno do qual se organizou a cidade até o início do século XIX. Para além dos limites deste núcleo ficavam as áreas do “Primo pobre”, destinadas aos usos considerados impróprios à convivência urbana, como despejo de esgotos, curtumes, atividades portuárias e mercado de escravos.

A fim de estender os domínios do “Primo rico”, é incentivada, por Decreto Real, a ocupação da área que se estende entre o Campo de Santana e a Ponte dos Marinheiros, considerada de difícil ocupação, em função do Mangal de São Diogo, por sobrados, passando a ser denominada Cidade Nova, por oposição à Cidade Velha. Os usos indesejados se transferem para a orla portuária.

No entanto, o lado esquerdo da Cidade Nova é ocupado, de maneira muito rarefeita, até mesmo por causa dos aterramentos que precisam ser feitos. A ocupação ganha impulso com a chegada dos novos assalariados à cidade, imigrantes e escravos libertos, a partir de 1850. O convívio entre diferentes culturas favorece a formação de redutos culturais, como a Praça Onze, considerada o berço de diversas expressões culturais, como o samba carioca. Com o desenvolvimento urbano e o crescimento da cidade, a Cidade Nova passa a ser identificada como a zona de baixo meretrício, a Vila Mimosa. A permanência deste uso é registrada por Doxiadis (1965) ao relatar a presença de inúmeros sobrados, em péssimo estado de conservação, onde se praticava a prostituição. Uma situação que o urbanista grego identifica como “deterioração urbana” e que propõe reverter com seu plano para o Estado da Guanabara parcialmente implementado. Muitos desses sobrados foram abaixo para a construção do Centro Administrativo da Prefeitura no início dos anos 1970. Os que restaram foram demolidos nos anos 1990.

O lado direito da Cidade Nova, no entanto, registra uma história ligeiramente diferente. Este é o trecho fundador da avenida. É nele que se localiza ainda hoje a Fábrica de Gás, indutora de ocupação da área, e a Estação Central da Estrada de Ferro, ambas criadas pelo barão de Mauá no final dos anos 1850. Em 1893 é demolido o famoso cortiço Cabeça de Porco, localizado aos pés do Morro da Providência. Doxiadis registra, no diagnóstico que elabora sobre o Mangue nos anos 1960, a presença da atividade fabril neste trecho estreito entre o antigo Caminho do Aterrado e os morros da Providência e do Pinto.

“Primo pobre, Primo rico” é apenas um dos aspectos do contraponto observado entre *o lado de lá* e *o lado de cá* ao percorrermos a avenida. E não são poucos esses *lados*. Existem tantos lados de cá e lados de lá quanto a pluralidade de aspectos com os quais aquele que a vivencia se identifica: o lado do Centro, o lado do Porto; o lado da Candelária e o lado da Praça da Bandeira; o lado de cá e o lado de lá da Avenida Rio Branco, do Campo de Santana, do Sambódromo.

Dentre estes, os que mais se destacam ainda são o lado da antiga Avenida do Mangue e o lado do seu prolongamento, a Avenida Presidente Vargas, que posteriormente daria nome a todo o conjunto. O Campo de Santana e o edifício da Central marcam o eixo histórico



Figura 05 - Demolição da Igreja Nossa Senhora da Conceição. Uma das igrejas atingidas pela fúria demolidora. Fonte: AGCRJ, Demolição (Provável Uriel Malta), 1942.



Figura 06 - Construção do edifício sede do atual IPERJ, de autoria de Affonso Eduardo Reidy. Fonte: AGCRJ (sem autor), 1963.

dessa distinção. O trecho da antiga Avenida do Mangue, ocupado por quarteirões proletários, é identificado por Vargas como grande entrave ao projeto moderno que queria implantar na cidade; o segundo, associado aos setores nobres e valorizados pelo prolongamento da Avenida do Mangue. O que conduz ao segundo contraponto observado: onde começa e onde acaba o projeto da avenida?

Projeto acabado, inacabado ou *work in progress*?

Será que uma avenida está pronta quando é inaugurada ou é, por definição, um projeto continuamente em andamento - um *work in progress*-, uma construção histórica? Esta pergunta é, evidentemente, retórica.

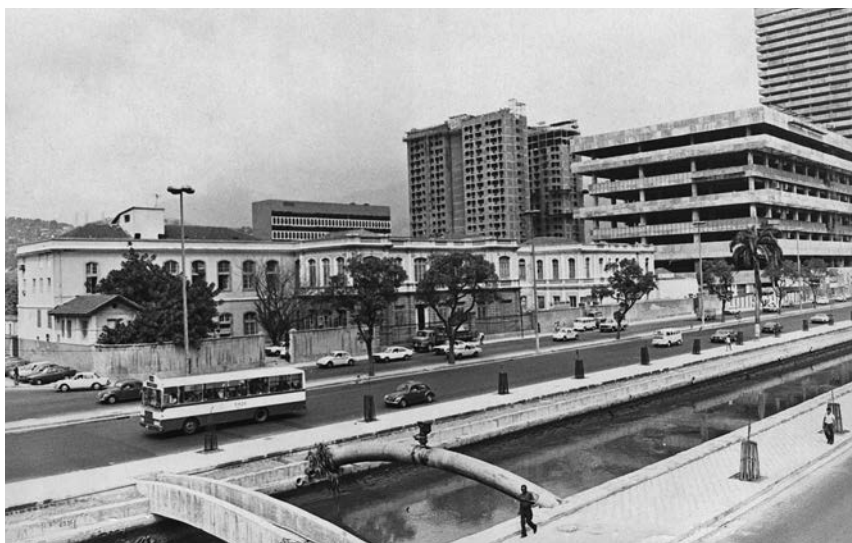
Uma avenida vai se formando à medida que nela vão sendo construídos os edifícios, os espaços públicos, as pessoas para lá se transferem ou passam a frequentar, enfim, quando aquela via passa a fazer parte da vida urbana.

Na Avenida Presidente Vargas, com a inauguração do “primeiro trecho”, em 1944, a antiga Avenida do Mangue passa a ser considerada como o trecho seguinte, sendo condenada à expectativa da intervenção iminente. Nas décadas seguintes, as demolições avançam lentamente, nem sempre sendo seguidas por uma recomposição do ambiente construído. Uma condição urbana fomentada pelas contínuas mudanças dos contextos políticos, administrativos e financeiros, como: o fim do Estado do Novo e da Segunda Guerra Mundial (1945), a transferência da capital para Brasília (1960) e a consequente perda da capitalidade do Rio de Janeiro; a Ditadura Militar (1964/1985); a cidade do Rio de Janeiro se transforma de Distrito Federal em Estado da Guanabara (1960) e, posteriormente, em capital do Estado do Rio de Janeiro (1976).

Nos anos 1970, o Estado se propõe a ocupar os lotes esvaziados do Mangue com sedes de instituições públicas como a Prefeitura (sem sede própria desde 1944, quando é demolida a antiga sede, localizada no eixo da avenida), os Correios, o Arquivo, o Centro de Manutenção do Metrô. O objetivo de estimular a ocupação da área, no entanto, é apenas incipientemente alcançado. Esta área só ganha novo fôlego nos anos 1990/2000, com a instalação da Universidade Petrobras, do Centro de Convenções da Sul América Seguros, um Polo de Informações da Oi e a estação de metrô Cidade Nova. Serão estes empreendimentos capazes de reverter o imaginário da Cidade Nova como área desvalorizada, degradada e esquecida? Será que a ocupação de seus vazios urbanos promoverá uma mudança na percepção da avenida, anulando ou, ao menos, minimizando suas cisões?

Figura 07 - O Viaduto São Sebastião marca o limite leste da Cidade Nova. Este viaduto integra a Linha Lilás (Plano Doxiadis, 1965) junto com o Túnel Santa Bárbara, ligando Laranjeiras a Santo Cristo. Ao fundo, a área portuária e à direita, o Morro da Providência; às margens da Avenida, à esquerda, as oficinas projetadas pelo arquiteto Eládio Dieste; e, em primeiro plano urbanização da área arrasada do bairro do Catumbi. Fonte: AGCRJ, Novo Viaduto da Linha Lilás (sem autor), 1979.

Figura 08 - Cidade Nova no final dos anos 1970. Instituto de Atenção São Francisco de Assis (HESFA) e os edifícios em construção da sede dos Correios e Telégrafos, à direita, e o conjunto residencial Cidade Nova, ao fundo. Entre o HESFA e os Correios seria construída, até o final da década, a sede do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Fonte: AGCRJ, Hospital São Francisco de Assis – Cidade Nova (sem autor), 13/08/1978.





O trecho do projeto inaugurado em 1944 representou uma brutal intervenção do Estado, financiada pelo Banco do Brasil. No entanto, o transbordamento do centro financeiro para a nova avenida se restringe às quadras próximas à Avenida Rio Branco, se rarefazendo nas quadras seguintes. Assim, *a imagem-síntese que se queria agregar à Avenida Presidente Vargas de novo centro financeiro não obteve o êxito pretendido*. Os edifícios que seriam construídos nas quadras reloteadas não surgiram, fazendo com que os sobrados ecléticos da cidade imperial participem da nova avenida. Uma paisagem cultivada pela combinação de retenção especulativa e valorização do transporte individual que manteve os terrenos não edificadas e explorados para fins de estacionamento.

A Avenida Presidente Vargas se constitui como um projeto inacabado mais pelos elementos urbanos que não foram construídos, como as passagens inferiores, do que pelas demolições/reconstruções. Como destaca Dodsworth (1955), constava do projeto original a abertura de quatro passagens viárias inferiores nos cruzamentos com a Avenida Rio Branco, a Rua Uruguaiana, a Avenida Passos e a Praça da República, e outras destinadas a pedestres. No entanto, o tempo exigido para a remoção e o desvio das canalizações subterrâneas dessas vias foram entraves que não puderam ser superados no tempo exíguo previsto para a conclusão das obras da avenida. Atravessar a pé a largura dessa avenida pontuada por cruzamentos em nível é, assim, um obstáculo à vivência deste espaço.

Como uma coda

Ao final deste artigo, a imagem que desponta é a de fragmentos de avenida. Unidade é uma imagem que poderia se aplicar aos bulevares haussmannianos ou à primeira geração de edifícios da Avenida Rio Branco, não à Avenida Presidente Vargas. Diversidade, permanência, alteridade, cisão, são associações que surgem ao se pensar nos contrapontos da avenida. Quais caminhos as narrativas históricas aqui esboçadas podem sugerir para o futuro urbano dessa avenida? Sim, porque é importante pensar em ações que conciliem os projetos e destinos da Avenida Presidente Vargas. Ações que atuem, sobretudo, sobre a cisão espacial promovida no tecido urbano da área central.

Pensar em uma costura, como se costumava propor até poucos anos atrás, significaria conectar o centro histórico ao porto, a sede da prefeitura e outros edifícios institucionais aos bairros populares do Morro do Pinto e da Providência, entre outras conexões que parecem improváveis. Será que um dos caminhos seria, assim, não as “costuras”, mas o enfrentamento dos dilemas e contrapontos que identificamos? Será o futuro das avenidas adaptarem-se a eixos viários? E mais, será que as avenidas *centrais*, intensamente utilizadas por aqueles que nela circulam, trabalham, habitam e desfrutam atividades de lazer, não podem ser associadas a uma *nova avenida* que agregue os sentidos de bulevar, de avenida e, em menor intensidade, de eixo viário?

Para tanto, é importante pensar em projetos que articulem e estimulem práticas espaciais compatíveis com esta *nova avenida* em toda a sua extensão, e que sejam orientados, como propõe Ascher (2005), para o desenvolvimento cultural, econômico, para a equidade social e a preservação dos recursos não renováveis, que delineiem a configuração dos espaços públicos, cuja principal função deveria ser minimizar o impacto que imagens-sínteses associadas à cisão espacial sempre exerceram sobre a construção social da avenida.

Notas

¹ Desenvolvemos neste artigo algumas reflexões despertadas nas pesquisas que realizamos, com apoio da CAPES e do CNPq, centradas na análise da Avenida Presidente Vargas e de algumas avenidas cariocas, apresentadas na tese (Borde, 2006), no vídeo “6 Avenidas”, apresentados na exposição “A Rua é nossa, é de todos nós” (2009) e no artigo “Avenida Presidente Vargas: contrapontos” apresentado no XII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo (2012).

² O extremo norte, organizado em torno da Praça Mauá só terá sua urbanização completada em 1910 e, mesmo com a construção do Edifício A Noite (1928) sua significação simbólica esteve até recentemente associada predominantemente às atividades portuárias.

³ Um dos desdobramentos desta vontade política de Vargas de investir fortemente no provimento de estruturas urbanas foi o crescimento da construção civil no Brasil nos anos 1940 A partir

de então o desenvolvimento da construção transfere-se, majoritariamente, para o domínio da iniciativa privada, à exceção dos anos 1970, na ditadura militar, quando ocorre uma retomada do investimento estatal.

⁴ O uso da palavra avenida associada a eixo viário assinalam a nova etapa do projeto modernizador representado pelo urbanismo rodoviário. Por outro lado, o novo uso parece substituir a palavra estrada no contexto urbano. Um exemplo interessante é a Avenida Dom Helder Câmara, um dos principais eixos viários da zona norte carioca cujo traçado que remete ao Caminho Imperial que ligava Rio de Janeiro às Minas Gerais. Em sua trajetória histórica esta via é denominada, inicialmente, de Estrada Real/Imperial de Santa Cruz, mas também de Caminho dos Jesuítas, ou das Minas até ser identificada, já no século XX, como Avenida Suburbana e, posteriormente com a denominação atual.

Referências Bibliográficas

AUGÉ, Paul. **Nouveau Petit Larousse Illustré**. Paris: Larousse, 1930.

AGACHE, Alfred D. **Cidade do Rio de Janeiro, remodelação, extensão e embelezamento**. Paris: Foyer Brésilien, 1930

BERMAN, Marshall. **Tudo o que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986

BORDE, Andréa de L. P. **...E o vento não levou**: construindo o imaginário urbano carioca. Dissertação (Mestrado em História da Arte) apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Artes Visuais (PPGAV/ EBA/UFRJ). Rio de Janeiro, março de 1998.

BORDE, Andréa de L.P. **Vazios Urbanos**: Perspectivas contemporâneas. 2006. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (PROURB/FAU/UFRJ). Rio de Janeiro, dezembro de 2006.

BUENO, Eduardo e TAITELBAUM, Paula. **Avenida Presidente Vargas**: um desfile pela história do Brasil. Rio de Janeiro: Arco, 2010.

CONLIN, Jonathan. **História de duas cidades**: Paris, Londres e o nascimento da cidade moderna. São Paulo: Autentica, 2015.

DODSWORTH, H. “A Avenida Presidente Vargas, aspectos urbanísticos, jurídicos, financeiros e administrativos de sua realização”. In: **Revista da Procuradoria Geral do Distrito Federal**. Rio de Janeiro, n.5, 1955, p.1-43.

DOXIADIS, Associates. **Consultants on Development and Ekistic. Guanabara, urban development plan.** Rio de Janeiro: CEDUG, 1965.

LEME, M. Cristina (Org). **Urbanismo no Brasil - 1895-1965.** São Paulo: Studio Nobel, FAUUSP, FUPAM, 1999.

LIMA, Evelyn Furquim Werneck. **Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia.** Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1990.

HARVEY, David. **A Condição Pós-Moderna.** São Paulo: Loyola, 2013.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** São Paulo: Documentos, 1991

BRASIL. **Processo no 17-T-SPHAN/38.** Rio de Janeiro: Ministério de Educação e Cultura, 1941.

SISSON, Rachel. **Espaço e poder: os três centros do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro, Arco, 2008.

SEGRE, Roberto e ROSENBUSCH, Laura. "Avenida Central no Rio de Janeiro e Avenida de Maio em Buenos Aires: Coincidências e Divergências de Duas Histórias Paralelas". In: **Anais do XI SHCU.** Vitória: UFES, 2010.

UPTON, George e BOROWSKI, Felix. **O Livro das Grandes Sinfonias.** Rio de Janeiro: Globo, 1959 [1949].

Recebido em 06/06/2016

Aprovado em 02/07/2016