

Urbanismo e Planejamento no Distrito Federal:

debate e investidas de 1920 a 1945

Urbanism and City Planning in the
Federal District: debate and attempts
from 1920 to 1945

VERA F. REZENDE

Arquiteta, Doutora em Urbanismo pela Universidade de São Paulo (USP) e Professora do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense (UFF)
vrezende1234@gmail.com

RESUMO: O artigo se orienta para o debate sobre o urbanismo e o processo de planejamento na cidade do Rio de Janeiro, com ênfase na atuação da Prefeitura do Distrito Federal, nas décadas de 1920, 1930 e 1940. Com esse objetivo focaliza as demandas pela substituição do urbanismo de melhoramentos pela instituição do planejamento como atividade sistemática, artigos e livros de urbanistas que se manifestaram sobre a questão, destacando atos que marcaram o processo: a contratação do Plano Agache, a criação da Comissão do Plano da Cidade e a sua transformação na Diretoria de Urbanismo. O artigo aborda, ainda, o impacto das propostas modernistas no urbanismo e na Prefeitura do Distrito Federal. O enquadramento político-institucional é dado pelo final da República Velha, a Revolução de 1930 e o estabelecimento do Estado Novo.

PALAVRAS-CHAVE: Distrito Federal; planejamento urbano; urbanismo; Comissão do Plano da Cidade; Plano Agache.

ABSTRACT: The article intends to emphasize the process regarding the evolution of urbanism and planning in the city of Rio de Janeiro and the role played by the local administration of the Federal District in the 1920s, 1930s and 1940s. It highlights the demands for substitution of urbanism as urban works by planning as a systematic activity. Some facts marked the process: the contracting of the Agache Plan, the creation of the Commission of the City Plan followed by the Department of Urbanism. The article also discusses the impact of the modern ideals in the field of architecture and urbanism. The political-institutional framework is given by the end of the "República Velha", the Revolution of 1930 and the establishment of the "Estado Novo".

KEYWORDS: Federal District; urban planning; urbanism; City Planning Commission; Agache Plan.

Introdução

O objetivo deste artigo é iluminar o debate sobre o urbanismo e o planejamento que se revelou com clareza na década de 1920, a última da Velha República, no Rio de Janeiro, Distrito Federal, e que se estendeu pelas décadas seguintes. Planos, projetos, comissões e instituições resultaram desse processo de discussão com entendimentos, por vezes distintos, por vezes complementares, sobre a forma de atuação na cidade, com a complexidade própria de um processo, em que as condições políticas nacionais e locais ora bloquearam, ora facilitaram o seu desdobramento em práticas.

Na década de 1930, mudanças significativas na sociedade brasileira nos campos político, jurídico, econômico e social se rebateram nas cidades e nas formas de gestão. Com o Movimento de 1930¹, que conduziu Getúlio Vargas ao poder, ocorreu a redefinição dos rumos do capitalismo industrial no país, observando-se, no plano econômico, o enfraquecimento das oligarquias regionais com o deslocamento do eixo da economia do polo agroexportador para o polo urbano-industrial (SAES, 1984 e 1997 e DINIZ, 1997).

O processo de industrialização orientou o Brasil em direção a um país urbanizado em que as cidades assumiram importância no desenvolvimento de um projeto nacional. Getúlio Vargas governou o país até 1945, quando se realizaram eleições e o país retornou ao regime democrático. O período de 15 anos, de 1930 com o início do regime de exceção a 1945, quando o país retornou ao regime democrático, foi marcado por duas fases, tanto em termos políticos e do endurecimento do regime, quanto em termos da gestão do Distrito Federal.

Numa primeira fase, o regime ditatorial encaminhou mudanças, mas acenava com a possibilidade de eleições em 1937 que não aconteceram e deram origem à segunda fase, ao Estado Novo (1937-1945)². Esse último período representou a reafirmação das tendências autoritárias presentes desde o início no plano político, mas também o aprofundamento das reformas e a criação de instituições para a sua implantação. Em diversas cidades brasileiras, em especial no Distrito Federal, foram projetadas e realizadas obras e adotadas novas formas de gestão.

O Distrito Federal, centro do poder nacional com um perfil eminentemente político, foi administrado por prefeitos nomeados pelo Presidente da República em função de acordos, ao mesmo tempo em que a autonomia política e a possibilidade dos eleitores escolherem o seu representante eram objetos de acalorados debates³. De 1930 a 1937, a instabilidade política pro-

duziu a descontinuidade das ações no campo urbanístico. Três prefeitos se sucederam, com o penúltimo, Pedro Ernesto, não concluindo o seu mandato, sendo destituído e preso. Após 1937, no período do Estado Novo, a cidade foi governada por um só prefeito em sintonia com o Governo Federal, que se refletiu no conjunto de intervenções na cidade.

Na década de 1930, a construção de um estado nacional forte, capaz de enfrentar os problemas através de uma gestão organizada, era parte das aspirações de setores da intelectualidade brasileira⁴. Especialmente a partir de 1937, definiram-se políticas educacionais, culturais, de proteção aos recursos naturais, de organização dos trabalhadores e de organização da administração pública, inclusive a municipal, caracterizadas pela centralização do poder de decisão com descentralização controlada. O conjunto dessas mudanças formou um enquadramento para a atuação urbanística no Distrito Federal.

Precisa-se de plano para o Distrito Federal!

A década de 1920, última da Velha República, representou para o Distrito Federal, no campo do urbanismo, o encetamento do debate no sentido de dotar a cidade de um plano geral de melhoramentos e da ampla utilização do instrumento do zoneamento. Com este propósito, Armando de Godoy⁵, engenheiro da Prefeitura do Distrito Federal, argumentava em favor do planejamento e do estabelecimento de normas de uso e construção.

Em 1924, foi o relator da Comissão para elaborar o Regulamento de Construções (Decr. 2021/1924, Decr. 2087/1925), encomendado pelo Prefeito Alaor Prata (1922-1926), cuja preparação se inspirou

na obra de Lawrence Veiller, *The Model Housing Law*, orientando-se igualmente pelos debates que sobre o assunto houve no Instituto Politécnico desta cidade, como também nos artigos de vários números do Boletim daquele Instituto, publicação técnica muito apreciada pelos nossos engenheiros e arquitetos (GODOY, 1943, p. 320).

Desde 1923, em trabalho apresentado ao Congresso de Higiene na Cidade do Rio de Janeiro, afirmava a necessidade inadiável de um plano para a capital. Durante anos, com intervalos curtos, fez por vários periódicos, *O Jornal*, *Jornal do Comércio*, *Jornal do Brasil*, *O Globo* e *A Noite*, a propagação da

necessidade de um plano de expansão e de remodelação para o Rio, sem o qual os problemas não seriam bem resolvidos (Ibidem, p. 322).

A discussão contou com José Mariano Filho, crítico e historiador da arte brasileira, o qual segundo Godoy: “(...) com grande brilho, através de admiráveis artigos, mostrou antes de mim a conveniência da vinda de um ‘city-planner’ para elaborar um plano de remodelação para o Rio” (Ibidem, p.322). Participaram, ainda, da difusão na imprensa outros profissionais como Gelabert de Simas, Joaquim Sousa Leão, Marcelo Taylor, Matos Pimenta, debate que ecoou com o apoio do Rotary Club, influenciando na vinda de D. Alfred Agache, em 1927, na administração do Prefeito Prado Júnior. Como consequência, ainda, na contratação do seu Plano de Embelezamento e Melhoramentos para a cidade do Rio de Janeiro, de 1927 a 1930 (Ibidem, p. 78). Uma das medidas que antecederam o plano foi a contratação da Planta Cadastral, recomendada por Agache.

O contrato com um arquiteto estrangeiro não foi plenamente aceito. Adelstano Porto D’Ave, dirigente do Clube dos Bandeirantes, organização composta por setores da elite carioca e presente em vários debates à época, criticou, em 1929, com a preparação do plano em andamento, não só a escolha de um profissional estrangeiro, assim como os custos relacionados e a própria contratação da empresa responsável pelos levantamentos para a Carta Cadastral, a “Aircraft Operating Company⁶” (PORTO D’AVE, p. 4).

E, embora, a maioria dos artigos do final da década de 1920 divulgassem positivamente o plano de Agache, Antônio Ferreira de Souza Pitanga (1928) alertou para o seu possível plágio ao repetir estudos existentes de autoria de Cortez e Bruhns⁷, sem dar-lhes o crédito necessário.

Godoy se tornou o elemento de ligação entre o escritório de Agache e a Prefeitura do Distrito Federal, da qual era engenheiro, mas acabou transferido, o que revelava a divergência na questão das propostas e do plano em preparação:

Fui convidado por ele para servir de traço de união entre o seu escritório e a antiga Diretoria de Obras, o que aceitei, chamando desde logo a atenção do Sr. Agache para as boas soluções sugeridas por técnicos ilustres com relação a alguns problemas urbanos. Isso, porém, durou pouco tempo. Por motivos de intrigas; fui removido para bem longe do centro da cidade, isto é, para chefiar uma circunscrição que fica nos limites do Distrito Federal (Ibidem, p. 323).

Urbanismo, para Godoy, significava “ordem e harmonia entre todos os elementos da cidade, os subterrâneos, os superficiais e os elevados” (Ibidem, p. 332). Para Agache era “a remodelação, a extensão e o embelezamento de uma cidade, levados a efeito, mediante um estudo metódico da geografia humana e da topografia urbana sem descuidar as soluções financeiras” (AGA-CHE, 1930, p. 4). O entendimento de Godoy e de Agache⁸ sobre urbanismo se aproximavam ao considerar a cidade em sua complexidade.

A circulação de ideias entre os profissionais concorreu de forma intensa para o debate, mesmo em diferentes cidades, como é o caso do urbanista e engenheiro paulista L. I. Anhaia Mello⁹. Suas ideias e propostas foram reproduzidas através de citações dos urbanistas Washington Azevedo e Saboya Ribeiro em publicações no decorrer da década de 1930.

Anhaia Mello, no livro “Problemas de urbanismo, bases para a resolução do problema técnico” (1929), discutiu com profundidade a administração municipal com foco no urbanismo, comparando experiências da França, Alemanha e Inglaterra, detendo-se profundamente nas propostas dos EUA. Urbanismo, para o autor, era “cooperação, tarefa da comunidade inteira” (MELLO, 1929, p. 38). O instrumental urbanístico de Anhaia Mello, contemplava além do instrumento do zoneamento, planos e comissões de planejamento, estas últimas vistas como requisito para o exercício do urbanismo.

No final da década de 1920, a expansão do campo do urbanismo no Brasil ampliou-se com a introdução de possibilidades ao menos no nível da teoria, com algum consenso nesse campo de conhecimento. O entendimento e a transformação do urbanismo em planejamento e gestão de cidades, tema que incluía o plano diretor e as comissões de planejamento, além das normas de regulação do uso e ocupação do solo, seria cobrado na década de 1930 da Prefeitura do Distrito Federal.

Paralelamente, após 1930, se deu a irradiação dos princípios modernistas, que se iniciou com as visitas de Le Corbusier em 1929 e 1936 e com a divulgação dos princípios dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna — CIAM. Em 1929, ainda na Velha República, enquanto Agache concluía o seu Plano, Le Corbusier visitava a cidade pela primeira vez. Registrou suas impressões sobre a cidade (LE CORBUSIER, 1930) e produziu um croquis do edifício viaduto em forma de fita, proposta que se reuniria às utopias pensadas para o Rio de Janeiro.

No debate à época, estavam postas diferentes visões: o urbanismo de melhoramentos, adotado pela Prefeitura através da reunião de projetos e da realização de obras; o urbanismo proposto por Agache, que contemplava

obras e intervenções, mas plano, planejamento e comissões, e o planejamento com fundamentos no “cityplanning”. A par disso, aportava e se difundia o urbanismo moderno.

A Era Vargas, rompendo com o passado

No início da década de 1930, a luta pelo planejamento no Distrito Federal se valeu do caso concreto do Plano Agache, não adotado especialmente em função das mudanças políticas e institucionais¹⁰. Criou-se, ainda assim, na administração do Prefeito Adolpho Bergamini (1930-1931) uma Comissão do Plano da Cidade¹¹, que o avaliou e recomendou a sua aprovação com “as modificações de detalhes ou correções que a economia e as condições ulteriores do desenvolvimento da cidade imporão” (REIS, 1977, p. 101). A comissão, após trabalhar por vários meses sem prestígio junto ao posterior Prefeito Pedro Ernesto (1931-1936) e com o plano diretor ignorado pela administração da PDF, acabou por se demitir.

O abandono do plano como diretriz para o desenvolvimento da cidade se traduziu numa questão mais grave de ausência de um instrumento que integrasse as ações de governo. Os questionamentos foram levantados por Armando de Godoy (1935, 1936), Carmen Portinho (1934) e, ainda, J. O. Saboya Ribeiro (1936) e Mário de Souza Martins (1937), que alertavam para a necessidade de um plano. A reflexão sobre urbanismo no Rio de Janeiro, à época, tinha como principais veículos os periódicos técnicos: a *Revista do Clube de Engenharia* e a *Revista Municipal de Engenharia*¹². Neles, a partir do início da década de 1930, estariam também presentes as discussões sobre as propostas modernistas.

Se na década de 1920, a discussão sobre o planejamento no Distrito Federal antecedeu e fortaleceu a contratação de um plano urbanístico, o ideário urbanístico não se encontrava pactuado quanto a seus meios, como lamentou Godoy em 1936, após o abandono do plano:

(...) a lei que oficializou o Plano Agache passou a ser letra morta. Eu, por tal motivo, pedi que me transferissem da Divisão de Urbanismo, a qual mudou de nome por tal palavra inspirar pouca simpatia a alguns colegas que, não obstante os conhecimentos e ilustração que possuem, ainda não aceitaram os planos diretores, sem os quais não é possível a coordenação dos serviços e elementos urbanos (Ibidem, p.330).

Em 1936, o debate prosseguiu oficialmente. Valdemar de Mendonça¹³, em parecer da Diretoria de Engenharia da Secretaria de Viação e Obras, em processo no qual o Centro Carioca apelou para a adoção de um plano diretor, tornou oficial a intenção de não aplicá-lo, lamentando que o Plano Agache teve a duração “das rosas de Malherbes¹⁴” e sugerindo um concurso internacional para outro plano. Em 1937, a aprovação do Aeroporto Santos Dumont¹⁵, em desacordo com o documento em sua área mais nobre, os Jardins do Calabouço, afastou ainda mais alguma possibilidade de sua aplicação, mas não calou o debate.

Anos mais tarde, em 1943, o Prefeito Henrique Dodsworth (1937-1945) iria se justificar por não tê-lo implantado em sua gestão:

Nunca houve Plano Agache. Houve esboço de planos de urbanização sistemática da cidade elaborado pelo ilustre arquiteto urbanista de 1928 a 1930. O esboço elaborado não foi convertido, por ato oficial, em plano, razão pela qual não foi obedecido e muito menos desobedecido como é corrente invocar-se (1943, p. 3).

Contudo, o plano foi aceito oficialmente na administração Pedro Ernesto anterior à de Dodsworthem ato com a presença de Godoy, como registrado em artigo de 1936, republicado em 1943: “Apesar de se tratar de um ato de grande alcance para a nossa Capital, apenas três pessoas assistiram S. Ex. assinar a lei referente ao Plano Agache. Essas três pessoas fomos o Dr. Amaral Peixoto, o Capitão Delso da Fonseca e eu” (Ibidem, p. 329).

O seu abandono se tornou evidente e teve início pela desconsideração das observações da comissão instituída após 1930 para avaliá-lo, que o considerou viável a partir de alguns ajustes. Prosseguiu pela utilização de terrenos com destinações determinadas no plano para outros usos, o que impediu a sua aplicação naquele local, como no caso dos Jardins do Calabouço, a entrada do Rio de Janeiro.

Contudo, se foi negado pela PDF um plano ordenador, uma parte da demanda dos profissionais urbanistas seria atendida. A recriação da Comissão do Plano da Cidade-CPC em 1937 e a criação do Serviço Técnico do Plano constituíram a tentativa do Prefeito H. Dodsworth de responder às críticas.

A CPC foi criada pelo Decreto-lei nº. 6092 de 08 de novembro de 1937, aprovado pelo Presidente, destacando-a do conjunto dos atos da PDF. Sua função, entre outras, seria preparar o Plano Diretor da cidade e zelar

por sua execução, organizar os regulamentos necessários, o zoneamento, os projetos e a divulgação do planejamento.

Deveria, segundo o decreto, ser um órgão especializado, isento de influências e de caráter permanente, responsável pelos estudos, que teriam como objetivo as soluções dos problemas urbanos. A Comissão possuía autonomia para contratar e pagar peritos, contando com uma verba fixa e doações.

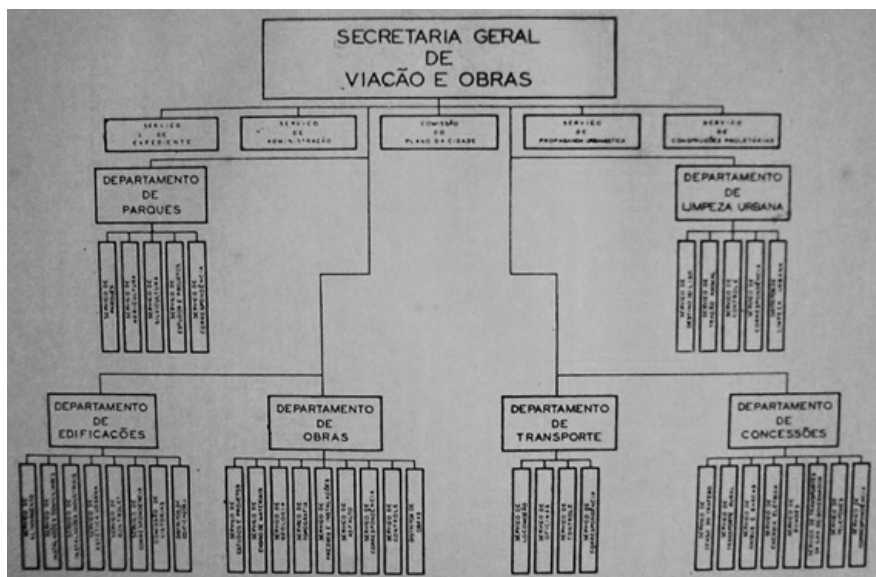


IMAGEM 1: Comissão do Plano da Cidade.

Fonte: Relatório da Administração Dodsworth, 1942

Composta por cinco membros indicados pelo prefeito, foi presidida pelo engenheiro José de Oliveira Reis. Faziam parte de sua formação inicial: Edvaldo Moreira de Vasconcelos, Hermínio de Andrade e Silva, José Otacilio de Saboya Ribeiro e Armando Stamile. Suas reuniões se realizavam no 4º andar do Cine Teatro Glória, na Cinelândia¹⁶.

A ausência de Godoy entre os membros iniciais da CPC, num período em que era o Redator Chefe da *Revista Municipal de Engenharia*, aponta para o seu enfraquecimento diante dos círculos oficiais pelas posições assumidas em defesa do planejamento e do Plano Agache.

No acervo pessoal do engenheiro José de Oliveira Reis, entretanto, segundo proposta redigida pelo próprio engenheiro¹⁷, ela deveria ser cons-

tituída por 12 membros, com mandatos de seis anos, sob a presidência do Secretário Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas, com quatro membros pertencentes às diversas repartições e departamentos municipais¹⁸. A comissão deveria ser, ainda, dividida em temas: tráfego e vias de comunicação; zoneamento, estética urbana, sítios e monumentos; parques, jardins, estádios, higiene e salubridade; legislação e finanças. Essa proposta não foi implantada.

Como resposta à ausência de um instrumento regulador para o Rio de Janeiro, a comissão definiu um conjunto de obras, através da reunião de projetos, viários e de urbanização, resultantes do desmonte de morros e do aterro de áreas que expressou a opção pelo urbanismo de projetos fracionados e não por aquele presente na agenda urbanística em discussão, baseado em dados e levantamentos, embora contemplando intervenções locais integradas. Produziu-se, pois, de imediato, uma contradição entre os objetivos da comissão e a forma de atuação no Distrito Federal.

A dificuldade de denominar essa reunião de projetos, ora tratada como plano diretor, ora mais propriamente como plano de conjunto ou de melhoramentos ou simplesmente melhoramentos, parece perseguir os autores de artigos de divulgação dos feitos da administração¹⁹. Dodsworth respondeu aos que pediam um plano, entretanto, não ofereceu um plano diretor, mas importantes obras que apresentavam a vantagem da disposição oficial para realizá-las.

A forma de atuação foi a execução de um grande volume de obras favorecida pela centralização de poder do período do Estado Novo. Uma das formas de desqualificar a comparação do novo plano com o Plano Agache foi negá-lo. Para tanto, o engenheiro Edison Passos (1941)²⁰, Secretário de Viação e Obras, referiu-se ao Plano Agache como um esboço de plano, termo que Dodsworth repetiu em 1943.

Iniciou-se um período de intensa atividade para a Prefeitura. Na XIª Feira Internacional de Amostras da Cidade do Rio de Janeiro, em 1938, a Prefeitura apresentou os projetos da CPC para a área da Esplanada do Castelo, do desmonte do Morro de Santo Antônio e do aterro resultante nos bairros da Glória e Flamengo²¹. A exposição foi visitada pelo Presidente Getúlio Vargas que se comprometeu com a abertura da Av. do Mangue, posteriormente XV de Novembro e Presidente Vargas.

Os projetos viários desenvolvidos pela comissão partiam do Centro em quatro vias principais radiais (Presidente Vargas, ligação Praça XV à Praça Saes Peña, ligação Praça do Castelo à Conde de Bonfim e para a zona sul,

Av. Glória Lagoa), três vias perimetrais litorâneas (Av. Beira Mar, Av. Perimetral e Av. Rodrigues Alves), duas diagonais centrais (Rio Branco e Av. Diagonal) e duas perimetrais mais afastadas (ligação Marquês de Sapucaí à Botafogo e ligação Francisco Bicalho à Botafogo). Essas eram as linhas mestras do chamado Plano Diretor²².

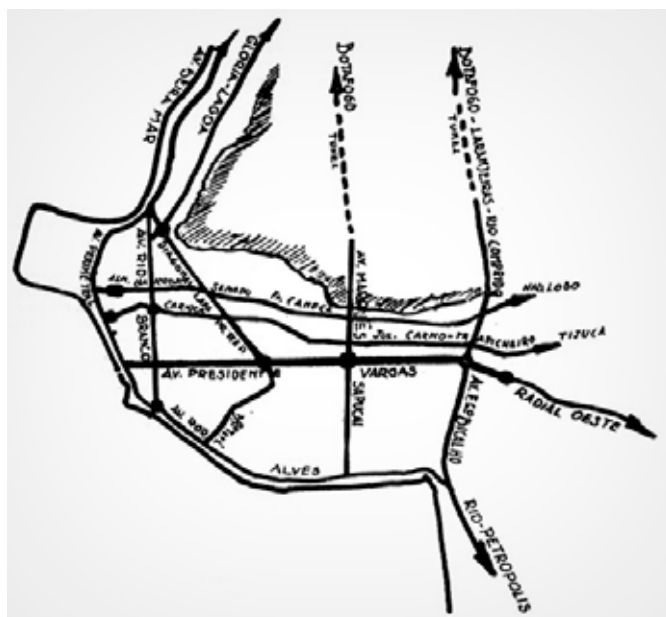


IMAGEM 2: Principais Eixos do “Plano Diretor”.

Fonte: Comissão do Plano da Cidade. O Plano Diretor, 1943

A urbanização da área do Morro do Castelo foi retomada nessa época e seu desmonte finalmente concluído²³. Com a área aberta, concretizou-se uma substancial modificação no Plano proposto por Agache, adotando-se a tipologia de quadras abertas em lugar de quadras fechadas com pátio central.

Com essa comissão, construíram-se as bases para a institucionalização do urbanismo como atividade no âmbito da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro e, em 1945, a CPC deu lugar ao Departamento de Urbanismo — DUR²⁴, ligado à Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas, parte da estrutura oficial da administração local. Ao longo do tempo, passaram por sua chefia diversos técnicos. O engenheiro José de Oliveira Reis foi seu diretor nos anos de 1937 a 1945²⁵ e, após a criação do DUR, de 1945 a 1948.

Ideias em circulação e profissionais próximos à PDF

Na década de 1930, a instituição de Comissões de Plano de Cidades fazia parte da agenda urbanística²⁶ recomendada por Armando de Godoy, e outros profissionais como Washington Azevedo, J. O. Saboya Ribeiro, além de L. I. Anhaia Mello. Em especial, Azevedo e Saboya Ribeiro podem ter sido decisivos na instituição da CPC no Distrito Federal em face da proximidade com setores governamentais. O olhar se voltava para os Estados Unidos da América.

Sobre as Comissões de Plano de Cidades, Godoy, escreveu em artigo de 1936:

A história de inúmeras cidades norte-americanas mostra-nos os enormes serviços que as “City Commission” podem prestar aos centros de população, quando elas são bem constituídas e dominadas de elevados propósitos sociais: e estéticos. As comissões de urbanismo funcionam como órgão intermediário, de grande utilidade, entre o governo, e a opinião pública, facilitando enormemente a tarefa das autoridades municipais (Ibidem, p. 309).

Em 1935, Godoy publicou o artigo “O Urbanismo nos Estados Unidos” em que discorreu sobre os avanços observados nesse campo após visita que fez ao país. Além de apresentar o quadro do urbanismo americano, defendia as comissões de plano e o Plano Regional de Nova York como exemplo de planejamento: “o mais gigantesco e complexo plano até hoje elaborado” (Ibidem, p. 211).

Para Washington Azevedo, a comissão deveria, também, incluir cidades e regiões. Por isso, concordava que a mais completa era a instituída para o Plano Regional de Nova York (1935, p. 180). O engenheiro teve contato direto com os princípios do “city planning” praticado nos EUA, onde fez pós-graduação na Universidade de Harvard, em 1932. As propostas presentes em seus livros (1934, 1935) se relacionaram à organização administrativa dos estados e das municipalidades. Para “industrializar a administração municipal” (1935, p. 7), afirmou a importância do “city manager”, um técnico especializado mantido nas administrações e independente de grupos políticos.

Para Saboya Ribeiro, deveriam ser adotadas as comissões de representantes eleitos como utilizadas pela administração local nos EUA, algumas

contemplando a figura do “manager”, técnico sem vinculação política (1936, p. 89). Em 1936, defendeu a instituição da gestão das cidades por comissões, citando expressamente uma Comissão do Plano da Cidade com o fim de “velar pelo crescimento das cidades e por seus melhoramentos; comissão apolítica e fora dos quadros administrativos das municipalidades e que grandes serviços tem prestado a cidades como Nova York” (Ibidem, p. 92).

A relação de Azevedo com a administração pública e a divulgação de suas ideias se deram a partir de seu trabalho para o Governo do Estado de Minas Gerais. Gustavo Capanema, então governador, tornou-se, a partir de 1934, Ministro da Educação e Saúde do Governo do Presidente Getúlio Vargas, com ampliação de seu poder e, possivelmente, sobre iniciativas relacionadas à gestão urbana, em especial a do Distrito Federal.

Por outro lado, Saboya Ribeiro tinha proximidade com a CPC, principalmente com o seu Presidente José de Oliveira Reis²⁷ e, a partir de 1937, atuou como consultor em projetos deste órgão. Difundia as iniciativas empreendidas nos EUA com o Plano Regional de Nova York. Ao mesmo tempo, suas afirmações refletiam o desejo por um estado forte e organizador, anti-liberal²⁸, que resolvesse as questões das cidades e que estruturasse o campo a partir da localização de indústrias pelo território nacional.

A agenda urbanística incluía, por certo, o zoneamento como instrumento ordenador fortemente vinculado à gestão eficiente da cidade. Dentre os defensores, situavam-se, Anhaia Mello, que o considerava a espinha dorsal do urbanismo (1929, p. 8). Tanto Godoy (1943) quanto Saboya Ribeiro (1948) e, ainda, Azevedo defendiam o zoneamento como parte de um plano diretor com estreita relação com a densidade, utilizando os EUA como exemplo. Sua característica de “preservação dos valores imobiliários”, diante do crescimento das cidades, foi acentuada positivamente por Saboya Ribeiro (1948, p. 327).

A Comissão do Plano da Cidade, o plano de conjunto ou de melhoramentos

Os primeiros projetos desenvolvidos pela Comissão apresentados na XI Feira Internacional de Amostras da Cidade do Rio de Janeiro, em 1938²⁹ incluíram a urbanização na área da esplanada decorrente do desmonte do morro do Castelo, do desmonte do morro de Santo Antônio e a urbanização do aterro da Glória e do Flamengo. Com o prolongamento da Avenida

do Mangue, foram projetadas outras vias, entre elas a Avenida Diagonal, cortando a área de desmonte do Morro de Santo Antônio, ligando a Lapa ao Campo de Santana, atual Praça da República.

Ao final da década de 1930 e início da década de 1940, Saboya Ribeiro atuou como consultor/colaborador da Comissão do Plano da Cidade. Desse período foram seus projetos para a Av. Botafogo-Leme e para o túnel ligando Botafogo a Copacabana (1938 e 1940), para a urbanização do bairro Jardim-Lagoa, parte do Leblon (1939), para a urbanização de parte do bairro de Laranjeiras (1939), para a Avenida Glória-Lagoa³⁰ (1939 e 1940), e para a urbanização da Esplanada de Santo Antônio (1941). O projeto para o bairro de Botafogo, incluiu a área da Praia Vermelha e Urca, onde propôs a Cidade Universitária (SABOYA RIBEIRO, 1945, p. 13).

Junto com a urbanização do Castelo, a CPC executou a abertura da Av. Presidente Vargas³¹. Havia, segundo José de Oliveira Reis, dois pontos importantes nessa intervenção: a urbanização lateral, constituída pelo projeto de novos lotes independentes das antigas propriedades, e a oportunidade para a execução da obra, que, possivelmente, em outro momento, não teria se dado (REIS, 1944)³².

A urbanização da Av. do Mangue e de seu projetado prolongamento até o mar, constituía a linha de penetração Radial-oeste do plano diretor, desenvolvendo-se ao longo do leito da Estrada de Ferro Central do Brasil. Representava o prolongamento da Av. Presidente Vargas além da Praça da Bandeira, a artéria tronco de ligação dos subúrbios da linha férrea.

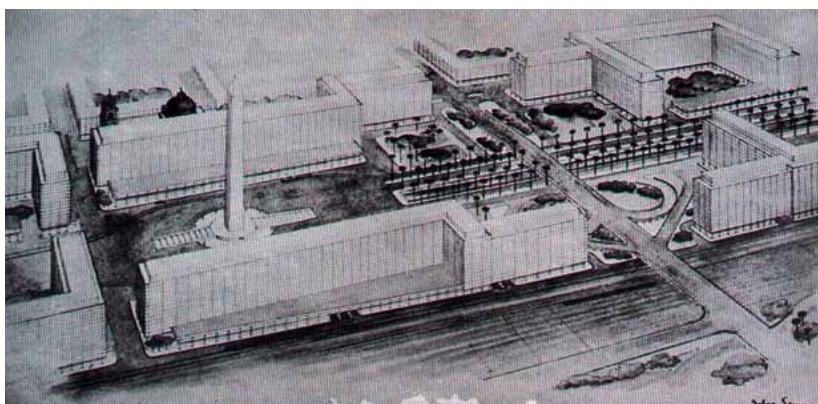


IMAGEM 3: **Representação da Av. do Mangue, Presidente Vargas.**

Fonte: REIS, 1994.

A possibilidade de execução dos planos de urbanização da Prefeitura no caso da Av. Presidente Vargas foi viabilizada em virtude do Decreto-Lei nº. 2722/40, o qual instituiu as Obrigações Urbanísticas da Cidade do Rio de Janeiro. Com esse tipo de letra hipotecária, emitida pela prefeitura, levantou-se junto ao Banco do Brasil o financiamento para o empreendimento (REIS, 1944).

Para a abertura da Av. Presidente Vargas, os quarteirões das ruas Visconde de Itaúna e Senador Euzébio foram demolidos³³. As duas ruas formaram as pistas laterais da grande avenida, entre a Praça da República (Aclamação), onde se localizava o antigo Palácio da Prefeitura, e o Viaduto dos Marinheiros. A Presidente Vargas foi inaugurada em 1944, como um marco no conjunto de realizações da Prefeitura, apoiado pelo Governo Federal.

Constante, também do conjunto de obras da CPC, em 1938, encontrava-se o desmonte do Morro de Santo Antônio (REIDY, 1948), intenção datada do início do século XIX, da mesma época do desmonte do Morro do Castelo, ambos justificados por razões sanitárias.

O primeiro projeto de urbanização³⁴ foi preparado em 1921, antes do Plano Agache, e não previa a demolição. Uma rua partiria do Largo da Carioca em direção ao morro sobre as curvas de nível, finalizando em uma praça. Em 1924, outro projeto³⁵ contemplava a urbanização do morro na sua forma original. A esplanada a ser conquistada com o desmonte foi contemplada no Plano Agache e, posteriormente, objeto de diversos projetos, entre eles o de Saboya Ribeiro (1941), para a CPC³⁶, propondo novos arruamentos.

Tratava-se de um projeto de ocupação a partir de densidades demográficas previstas e um sistema de vias definidas, com a liberdade para diferentes arquitetos se expressarem em diferentes construções. Utilizava alguns princípios modernistas ao destacar as edificações circundadas por área livre.

No projeto figurava também a Av. Diagonal, ligando a Lapa ao Campo de Santana, encontrando-se com a Av. Presidente Vargas. Essa via, com 50 metros de largura, canalizaria grande parte do tráfego entre as Zonas Sul e Norte, desviando-o das Avenidas Rio Branco e Mem de Sá, tendo sido revogada à época do Governador Carlos Lacerda³⁷.

Ainda na década de 1940, para a Esplanada foram elaborados projetos pelo Departamento de Urbanismo-DEU, por José de Oliveira Reis e Hermínio de Andrade e Silva. Em 1949, aprovou-se o projeto³⁸ do DEU, assinado por Affonso Eduardo Reidy e Hermínio de Andrade e Silva, que estabelecia a Avenida Norte-Sul, como eixo principal do plano de urbanização.

Somente a partir da administração de Dulcídio Cardoso (1952-1954) se iniciaram as obras do desmonte do morro de Santo Antônio que forneceu o material necessário para o Aterro do Flamengo³⁹. Em 1958, aprovou-se o projeto de urbanização⁴⁰ da área de autoria do Departamento de Urbanismo por Hermínio de Andrade e Silva, Edwaldo Vasconcelos, Armando Stamile e José de Oliveira Reis, que seria finalmente executado.

O urbanismo moderno na cidade existente

Distintas visões da atuação urbanística no Distrito Federal coexistiram ao longo das décadas de 1920, 1930 e 1940. Dentre elas, destacam-se duas: uma mais ligada a projetos de melhoramentos, outra defensora de planos diretores, integrando os projetos de urbanização e de comissões de planos de cidade. Esta última incorporou através de alguns profissionais urbanistas a gestão de cidades ou o planejamento de cidades (*city planning*), contemplando as ideias em circulação internacional. Destaca-se o fato da administração Dodsworth, na ausência de um plano diretor, conseguir mesclar o urbanismo de melhoramentos, através de seu conjunto de obras, com a instituição da CPC, encontrando-se entre as suas funções principais a própria organização do plano.

Em meados da década de 1930, entretanto, aflorou um novo paradigma no debate que não se desenvolveu a partir dessas duas correntes: o urbanismo moderno⁴¹, uma terceira via divulgada pelos congressos do CIAM. A circulação dos princípios do movimento moderno ocorreu em grande parte em função das visitas de Le Corbusier ao Rio de Janeiro (1929, 1936), que se tornou o principal tradutor dos ideais do CIAM junto aos urbanistas locais. O movimento pretendia a solução dos problemas da cidade através de seus princípios, criando-se uma nova cidade, enquanto as duas primeiras correntes buscavam aprimorar a cidade existente, preparando-a para o futuro.

Na sua segunda visita, em 1936, Le Corbusier propôs a negação das ideias e propostas de Agache⁴², por entender que representavam aquilo com o que se deveria romper. Assumiu uma posição diversa da adotada por ocasião da visita de 1929, quando não se opôs claramente a Agache, que se encontrava em vias de preparar o plano para a cidade⁴³. Além disso, no artigo “Le Pré-fet Passos” (1936), exaltou as obras do antigo prefeito e sua visão grandiosa, omitindo o Plano Agache, concluído há seis anos, e alertou para a possibili-

dade dos efeitos positivos da Reforma de Passos serem mais uma vez obtidos a partir de sua contribuição.

As divergências não eram somente o fato de Agache olhar para o passado e Le Corbusier para o futuro, mas de diferentes formas de atuar na cidade. As propostas modernas provocavam um deslocamento da luta pelo planejamento da cidade, retirando o foco da sua gestão para a sua forma e a sua função. Essa corrente iria trabalhar nas cidades existentes com projetos fragmentados, não incluindo os planos diretores ou a gestão urbana, parte da agenda urbanística em discussão.

As posições adotadas pelos urbanistas diante do movimento moderno variavam ao longo do tempo. Saboya Ribeiro manifestou as suas preocupações com as cidades existentes, recuperando autores como Lewis Mumford (1936, p. 120). Na década de 1940, pareceu se render à hegemonia dos valores modernistas e elaborou estudos inspirados nesses princípios.

Adalberto Szilard (1936), dois meses após a segunda visita de Le Corbusier, utilizou os princípios modernos e propôs soluções, dentre as primeiras tentativas de expressão do novo urbanismo para o Distrito Federal. Suas propostas dirigiram-se para a futura Av. Presidente Vargas, para qual projetou a separação de pedestres e veículos. Szilard divulgou também os ideais dos CIAM no artigo “Cidades do Amanhã” (1943), em que propôs vias exclusivas para veículos, a urbanização do subsolo para transporte ferroviário, edificações sobre pilotis e a verticalização com criação de áreas livres.

Porém, em livro de 1950, em coautoria com Oliveira Reis, discutindo a teoria do urbanismo moderno, comparou as propostas de Le Corbusier, concentração e alta densidade, e Frank Lloyd Wright, dispersão e baixa densidade, para concluir que constituíam propostas radicais, recomendando a volta para os urbanistas que propuseram melhoramentos nas cidades existentes⁴⁴.

Por outro lado, no pavilhão da Prefeitura na XIª Feira Internacional de Amostras da Cidade do Rio de Janeiro (1938), embora a maioria projetos preparados pela CPC fossem viários, as “maquettes” já demonstravam o aproveitamento dos terrenos por uma tipologia segundo novos princípios, onde se encontravam presentes construções em “redent”, pilotis e a abertura de áreas livres. A arquitetura modernista, em série, parecia se antecipar ao urbanismo modernista.

O foco da discussão se deslocou, ao menos de meados da década de 1930 a meados da década de 1940, do planejamento e da gestão da cidade para a quadra e seu melhor aproveitamento. Affonso Eduardo Reidy (1938), em

artigo publicado na *Revista Municipal de Engenharia*, discordou da proposta de Agache para a Esplanada do Castelo, quadras com áreas internas, com deficiências, segundo ele, de ventilação e iluminação e propôs o aproveitamento das quadras ainda vazias dentro dos novos princípios. O arquiteto Camargo Almeida (1939), também alertou para as desvantagens das propostas de quadras de Agache, defendendo a sua substituição por quadras dentro dos princípios modernistas (ALMEIDA, 1939).

A adesão aos princípios modernos na Prefeitura do Distrito Federal ficou evidente a partir de 1938. No período de 1930 a 1938, após a conclusão do Plano Agache, os projetos de alinhamento relativos a quadras da área central na Esplanada do Morro do Castelo eram definidos de acordo com as diretrizes do Plano, quadras fechadas com pátio interno. A partir de 1938 esses projetos foram revogados e substituídos por outros que contemplavam quadras abertas.

A passagem da vertente melhoramentos para a modernista foi também assinalada, pelo fato de que, até o início da década de 1940, engenheiros como Saboya Ribeiro, consultor da Comissão e José de Oliveira Reis, seu presidente, projetaram a urbanização de diversos bairros, projetos em que a ênfase se encontrava nas definições de parcelamento, sistema viário e praças, típicas do urbanismo de melhoramentos.

Já nas décadas de 1940 e 1950, o profissional responsável seria aquele que se apoiava sobre a arquitetura, como Affonso Eduardo Reidy, arquiteto da Prefeitura do DF⁴⁵. Consolidou-se um campo de projeto para os arquitetos dentro do campo maior do urbanismo, anteriormente ocupado pelos engenheiros urbanistas, num processo que se caracterizou pelo protagonismo dos técnicos da Prefeitura, tanto na produção de projetos quanto na divulgação de ideias.

No plano institucional, a alteração da Comissão do Plano da Cidade para Departamento de Urbanismo — DUR, em 1945, coincidiu com o fortalecimento da corrente do urbanismo modernista e de seus arquitetos, pertencentes aos quadros da Prefeitura, que chegavam aos principais postos de comando. Em 1948, o arquiteto Affonso Eduardo Reidy substituiu o engenheiro José de Oliveira Reis na chefia do Departamento de Urbanismo. A partir desse ano, por oito anos, o Departamento de Urbanismo foi chefiado pelos arquitetos Affonso Eduardo Reidy ou Hermínio de Andrade e Silva, dois grandes defensores do movimento moderno.

A ligação do meio técnico oficial aos princípios do urbanismo de melhoramentos e a passagem para o urbanismo modernista se refletiu na Co-

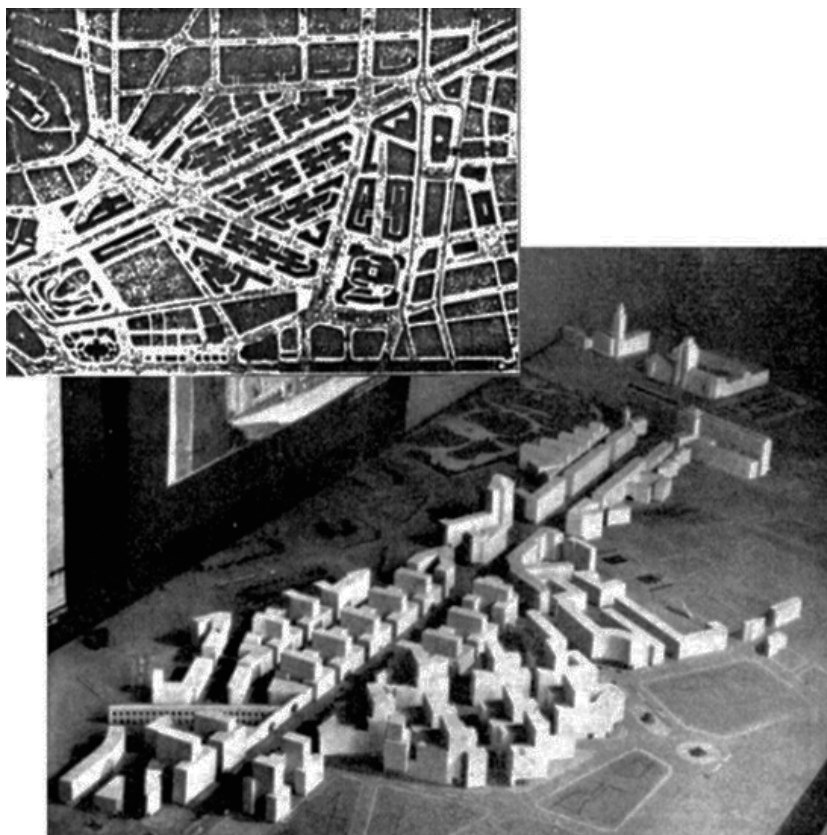


IMAGEM 4: **Urbanização da Esplanada de Santo Antônio, com destaque para a Av. Diagonal.** Fonte: Saboya Ribeiro, J. O.

missão do Plano da Cidade, ao longo de sua existência e após a transformação em Departamento de Urbanismo — DUR. Da mesma forma, refletiu-se a superação das propostas do Plano Agache, a partir de 1938.

Ao final da década de 1940, o discurso sobre a gestão e o planejamento das cidades retornava. E, ainda que a década terminasse sem grandes avanços nesse campo, em especial no Distrito Federal, as ideias estavam lançadas e viajavam entre países. Teriam lugar, mais tarde, os planos de desenvolvimento, de diretrizes e a contínua busca por integrar os projetos isolados.

Notas

1 Após novembro de 1930, Getúlio Vargas, chefe do Governo Provisório, suspendeu a Constituição de 1891, dissolveu o Congresso Nacional e as Assembleias Estaduais e substituiu os governadores por interventores federais.

2 O Estado Novo se caracterizou, em termos políticos e institucionais, pela Edição da Constituição de 1937, outorgada por Getúlio Vargas, concentrando o poder político nas mãos do Presidente da República e caracterizando-se pelo fechamento do Congresso Nacional, das Assembleias Estaduais e das Câmaras Municipais; pelos Estados governados por interventores, nomeados pelo Presidente, que designavam os prefeitos municipais e pelos meios de comunicação controlados pelo Departamento de Imprensa e Propaganda. Ainda em 1937, os partidos políticos foram dissolvidos.

3 A bandeira autonomista identificava o Rio de Janeiro como “terra de todos, menos de si mesma” ou “formosa cabeça que não pensa”. Getúlio Vargas admitiu a proposta autonomista, mas almejava construir um eixo sólido entre as forças políticas e só então permiti-la. Carlos Eduardo Sarmento, palestra em 03/09/2007.

4 Sobre o assunto ver MORAES, 2000.

5 Nasceu em 1876 e faleceu em 1944. Foi editor da Revista Municipal de Engenharia desde a sua fundação em 1932 até 1943.

6 Sobre a temática e o Clube dos Bandeirantes ver COSTA, 2005.

7 As propostas se referiam ao aterramento do Saco da Glória e da Ponta do Calabouço, proveniente do desmonte do Morro do Castelo e sobre o prolongamento da Av. Rio Branco junto à Av. Beira Mar.

8 Agache foi Secretário Geral da Sociedade Francesa de Urbanistas. Suas ideias eram partilhadas pelos estudiosos do Museu Social, uma visão de urbanismo em que eram valorizados aspectos sociais, econômicos e a interdisciplinaridade. Sobre o assunto ver BRUANT, 1994.

9 Professor de urbanismo e prefeito da cidade de São Paulo por dois períodos.

10 Por ser considerado inexequível em menos de 50 anos. Segundo REIS (em entrevista concedida à autora em

09/05/1992), foi um erro de julgamento devido ao mal assessoramento do Prefeito.

11 Integravam a comissão: Armando de Godoy (presidente), Henrique de Novaes, Lúcio Costa, Arquimedes Memória, Ângelo Bruhns, Raul Pederneiras e José Mariano Filho.

12 *Revista da Diretoria de Engenharia* (1932-1937), posteriormente *Revista Municipal de Engenharia* (1937-1959), *Revista de Engenharia do Estado da Guanabara* (1960-1977) e *Revista Municipal de Engenharia* (1978-).

13 Parecer da Diretoria de Engenharia da Secretaria de Viação e Obras, em processo no qual o Centro Carioca apelava para a adoção de um plano diretor para a cidade.

14 Referência ao Castelo de Malherbes situado entre Nimes e Montpellier, na França, famoso por seus parques e atividade agrícola, de propriedade dos bisnetos de Victor Hugo.

15 PA 2825/37, aprovado por comissão com representantes do Departamento de Viação Civil e do Instituto de Arquitetos do Brasil, na administração do prefeito Olímpio de Melo (1936-1937).

16 Entrevista com os arquitetos Estélio Roxo, Sylvio Proença e Rachel Sisson em 11/09/2002, realizada pela autora.

17 Acervo José de Oliveira Reis / cx. 22 — Arquivo da Cidade do Rio de Janeiro — texto sem data, redigido por Reis, sobre a constituição da CPC. Alguns dados contradizem o que há publicado em artigos da RME.

18 Acervo José de Oliveira Reis / cx. 22 — Arquivo da Cidade do Rio de Janeiro — Há uma segunda via da constituição com emendas à tinta, provavelmente datada de março de 1939, alterando o mandato de seis para cinco anos e o número de membros de 12 para 15, sendo cinco da prefeitura, e não mais quatro. Há também uma sugestão de modificação do termo ‘comissão’ para ‘conselho’.

19 Sobre o assunto: Plano de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro, 1941; PASSOS, 1941; PASSOS, 1945.

20 “(...) a Comissão do Plano da cidade procedeu à análise própria da questão e considerou dentre as sugestões aproveitáveis, algumas das ideias contidas no esboço de plano diretor apresentado

pelo arquiteto Alfredo Agache" (PASSOS, 1941, p.3).

21 A Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas na XIª Feira Internacional de Amostras, 1938.

22 Acervo José de Oliveira Reis / cx. 27 — Arquivo da Cidade do Rio de Janeiro; PASSOS, 1945.

23 O desmonte do Morro do Castelo teve início na administração do Prefeito Carlos Sampaio (1920-1922). De aproximadamente 5 milhões m3, foram retirados cerca de 3 milhões m3.

24 Decreto-lei nº. 8305 de 06/12/1945, aprovado pelo Presidente da República.

25 A partir de 1948, a CPC foi presidida por Affonso Eduardo Reidy (1948-1956) e por J. O. Oliveira Reis (1956-1960).

26 O Plano Agache propôs a instituição de uma Direção ou Repartição Permanente do Plano para acompanhar a sua execução, sugerindo, no caso do Distrito Federal, a sua subordinação ao Presidente da República, nos moldes da Repartição do Plano de Remodelação em Washington, DC (AGACHE, 1930, p.322).

27 As relações entre os dois engenheiros foram próximas e Oliveira Reis veio a ser o padrinho da filha de Saboya Ribeiro. Entrevista com J. O. Saboya Ribeiro Filho em 21/10/2002, concedida à autora.

28 Ser contra o liberalismo significava ser contra as oligarquias dos estados, que dominavam há longo tempo o cenário político, e ser a favor do desenvolvimento industrial.

29 A Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas na XIª Feira Internacional de Amostras, 1938.

30 A Av. Glória-Lagoa seguia pela Rua do Catete, pelo Largo do Machado, pelos fundos dos prédios da Praia de Botafogo até a Rua São Clemente. Margeando a encosta, atravessaria o Humaitá até a Lagoa. A avenida foi parcialmente construída nos bairros do Catete e de Botafogo.

31 PA nº 3022/38, Decreto nº 6747/40 e PA nº 3022/41.

32 A ideia de prolongamento da Av. do Mangue até o Cais dos Mineiros, junto ao arsenal da marinha, datava da abertura de seu trecho inicial de 60 braças com a canalização do mangue, no tempo do Barão

de Mauá, em 1857. No Plano Agache, consta o prolongamento da avenida sem o canal do mangue.

33 Demoliram-se 525 edificações e 3três igrejas: São Pedro, Bom Jesus do Calvário e São Domingos.

34 PA 1390/1921.

35 PA 1549/24.

36 PA3612/41.

37 Segundo entrevista da autora com J. O. Saboya Ribeiro Filho, em 15/03/2002, Saboya Ribeiro não privava de boas relações com o governador Carlos Lacerda (1961-1965), o qual cancelou projetos viários da PDF, entre eles, a Avenida Glória-Lagoa e a Avenida Diagonal.

38 PA 5028/49 e 5029/49. Ao aprovar o PA 5028/49, o Prefeito Mendes de Moraes afirmou não incluir na aprovação o elevado proposto que, segundo ele, desfiguraria a cidade.

39 O desmonte foi concluído na administração do prefeito Negrão de Lima (1958-1960) através do Plano de Realizações e Obras da Superintendência de Urbanização e Saneamento — SURSAN. **40** PA 7214/58.

41 Utilizamos neste artigo as denominações moderno ou modernista com o mesmo significado.

42 Em carta a Oswaldo Costa, em 22/04/1930, lamentou o fato de o plano ter sido conferido a um arquiteto à margem da era maquinista. A correspondência está transcrita em SANTOS et al (1987, p.98).

43 Em 1929, afirmou que não mostraria algum plano para o Rio, pela simples razão que não estudara a questão. Encontrava-se interessado em planejar a nova capital do Brasil. Sobre o tema ver MARTINS, 1994.

44 Sua atenção, então, se voltou para Patrick Geddes, Lewis Mumford e Werner Hegemann.

45 O projeto de Reidy e Andrade e Silva para a Esplanada do Morro de Sto. Antonio traduziu de forma ampla os ideais modernistas. Uma via arterial, a Avenida Norte Sul em dois níveis separava a circulação de veículos leves e pedestres da circulação de pesados. A densidade baseada na Carta de Atenas seria de 1000 hab/ha, a mesma advogada por Le Corbusier para Paris (1937).

Referências Bibliográficas

- AGACHE, D. Alfred H. **Cidade do Rio de Janeiro, Remodelação, extensão e embelezamento**. Rio de Janeiro: Foyer Brésilien, 1930.
- ALMEIDA, P. C. "Projeto de Remembramento do Centro do Distrito Federal". In: **Revista Municipal de Engenharia**, mai. 1939, pp. 263-281.
- ANHAIA MELLO, L. I. **Problemas de urbanismo: bases para a resolução de problemas técnicos**. São Paulo, Boletim do Instituto de Engenharia, 1929.
- ANDRADE E SILVA, H. "Urbanismo Problema de Arquitetura". In: **Revista Municipal de Engenharia**, nº 1, jan. 1945.
- AZEVEDO, W. **Urbanismo no Brasil**. Rio de Janeiro: Casa Editora Enrico Velho, 1934.
- _____. **A organização técnica dos municípios**. Rio de Janeiro: Irmãos Pongetti, 1935.
- BRITO, H. A. de. "Obras da Avenida Presidente Vargas". In: **Revista Municipal de Engenharia**, Rio de Janeiro, n. 3/4, jul. / out. 1944, pp. 100 — 111.
- BRUANT, C. D. A. "Agache, L'architecte et Le sociologue". In: **Les Études Sociales**, nº 122. Paris, 1994.
- Comissão do Plano da Cidade. "O Plano Diretor". In: **Revista Municipal de Engenharia**, RJ, nº. 3, vol. X, julho de 1943.
- COSTA, Renato Gama-Rosa. "O Brasil do Club dos Bandeirantes". In: *Revista Viver Cidades*. Disponível em: www.vivercidades.org.br. Acesso em: 07/10/2005.
- DINIZ, E. "O Estado Novo: estrutura de poder, relações de classes". In: **Brasil Republicano: sociedade e política**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, pp. 78-119.
- GODOY, A. "As conseqüências sociais e econômicas dos princípios do urbanismo". In: **Revista do Clube de Engenharia**, nov. 1935, pp. 711-717.
- _____. "Algumas transformações e conquistas urbanas do Rio de Janeiro através de diferentes governos". In: **Revista Arquitetura e Urbanismo**, Jul/Ago 1936, pp. 45-48.
- _____. "O urbanismo nos Estados Unidos". In: **Revista da Diretoria de Engenharia**, nº 14, ano III, Jan. 1935, pp. 202-213.
- _____. "A urbs e seus problemas". In: *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, 1943.
- DODSWORTH, H. "Problemas da Cidade". In: **Revista Municipal de Engenharia**, nº I, 1943, pp. 03-05.
- LE CORBUSIER. "Le Préfet Passos". In: **Revista da Diretoria de Engenharia**, nº IV, set. 1936, pp. 243-244.
- _____. **Précisions sur un état présent de l'architecture et l'urbanisme**. Paris: Éditions G. Grès, 1930.
- LEME, M. C. "A formação do pensamento urbanístico no Brasil, 1895-1965". In: **Urbanismo no Brasil — 1895-1965**, São Paulo: Frupam / Nobel, 1999.
- MARTINS, M. de S.. "Os problemas das cidades e a organização do plano diretor". In: **Revista da Diretoria de Engenharia**, nov. 1937, pp. 128-131.
- MARTINS, C. A. F. "Le Corbusier en la conquista de America". In: **As origens das políticas urbanas modernas na América Latina, 1900-1945**. Rio de Janeiro: IPPUR, 1994.
- MELO, M. A. B. "Municipalismo, nation building e a modernização do estado no Brasil". In: **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, nº 23, 1993.
- MENDONÇA, V. "Sobre o plano diretor da Cidade do Rio de Janeiro". In: **Revista da Diretoria de Engenharia**, mai. 1936.
- MORAES, M. C. M.. **Reformas de ensino, modernização administrada, a experiência de Francisco Campos: anos vinte e trinta**. Florianópolis: UFSC / Centro de Ciências da Educação, 2000.
- PASSOS, E.. "Melhoramentos do Rio de Janeiro". In: **Revista do Clube de Engenharia**, nº 73, mai./jun. 1941, pp. 03-22.
- _____. **Plano diretor da Cidade do Rio de Janeiro**. Prefeitura do Distrito Federal. Rio de Janeiro: Departamento de Geografia e Estatística, jul. 1945.
- PITANGA, A. F. de Souza. "O plágio no urbanismo do Sr. Agache". In: **Revista da Semana**, ano XXIX, nº 49, nov. 1928 e, nº 52, dez. 1928.
- "Plano de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro". In: **Revista Municipal de Engenharia**, nº 6, nov. 1941, pp. 314-334.
- Primeiro Congresso Brasileiro de Higiene** — Annaes. Rio de Janeiro, Oficinas Gráficas de Inspetoria Demográfica Sanitária, 1926.
- PORTINHO, C. "O critério científico do urbanismo". In: **Revista da Diretoria de**

Engenharia, nº 8, ano II, Jan. 1934, pp. 15-16.

PORTO D'AVE, A. "Antropophagos". In: **A Bandeira**, nº 14, ano II, jan. 1929, pp. 03-04.

REIDY, A. E. "Urbanização da Esplanada do Castelo". In: **Revista Municipal de Engenharia**, set. 1938, pp. 604-607.

_____. "Estudo de Urbanização da Área Resultante do Desmonte do Morro de Santo Antônio". In: **Revista Municipal de Engenharia**, jul./set. 1948, pp. 86-90.

REIS, J. O. **O Rio de Janeiro e seus Prefeitos**. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977.

_____. "50 anos da Av. Presidente Vargas".

In: **Revista Municipal de Engenharia**, dezembro e janeiro de 1994, pp. 07-15.

Relatório ao Exmo. Sr. Presidente da República pelo Pref. H. Dodsworth, 1937-1942. Rio de Janeiro: A Prefeitura, 1942.

REZENDE, V. F. "Da sedução à oficialização: o urbanismo modernista na cidade do Rio de Janeiro". In: **Cadernos PPG-AU/UFBA**. Salvador-BA, ano 3, v.4, 2005. Edição especial: Urbanismo Moderno Brasil, 1930-1960.

SABOYA RIBEIRO, J. O. **A cidade e o Estado, urbanismo, problema político, evolução urbana do Brasil**. Rio de Janeiro: 1936 (mimeo).

_____. "Urbanização da Esplanada de Santo Antônio e de suas adjacências". In: **Revista**

Municipal de Engenharia, Rio de Janeiro, jan. 1945, pp. 06-14.

SAES, D. **Classe média sistema político no Brasil**. São Paulo: T. A. Queiroz, 1984.

_____. "Classe média e política no Brasil, 1930-1964". In: **Brasil Republicano: sociedade e política**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

SANTOS, C. R. et al. **Le Corbusier e o Brasil**. São Paulo: Tessela / Projeto, 1987.

SARMENTO, C. E. **O Rio de Janeiro na era Pedro Ernesto**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001.

SARMENTO, C. E. **Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro** — IPP, palestra em 3 de setembro de 2007.

"Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas na XIª Feira Internacional de Amostras". In: **Revista Municipal de Engenharia**, nº 6, nov. 1938, pp. 670-693.

SZILARD, A. "Cidades de Amanhã". In: **Revista Municipal de Engenharia**. nº 3, jul. 1943, pp. 161-166.

_____. "À margem das conferências de Le Corbusier". In: **Revista de Arquitetura e Urbanismo**, ano I, set e out. 1936.

SZILARD, A. e J. de Oliveira Reis. **Urbanismo no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Editora O Construtor, 1950.

Recebido em 03/12/2016

Aprovado em 20/02/2017