

# Concepção e Urbanização do Aterro do Flamengo:

o debate técnico e intelectual entre a engenharia e a arquitetura moderna

Conception and Urbanization of the Aterro do Flamengo: the technical and intellectual debate between engineering and the modern architecture

## **RODRIGO DE FARIA**

Professor Associado I do Departamento de Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo da Universidade de Brasília (FAU-UnB) e Pesquisador do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade da Universidade de Campinas (IFCH-UNICAMP)

**rod.dfaria@gmail.com**

**RESUMO:** Este artigo desenvolve uma interpretação sobre o processo de criação do setor de engenharia de tráfego no Rio de Janeiro a partir da interlocução do engenheiro José de Oliveira Reis. Procura explicitar o referido processo e a organização da instância pública municipal responsável pelos problemas de transporte urbano, sistema viário que estiveram associados ao processo de urbanização do Distrito Federal. O escopo temporal foi delimitado entre o ano de criação da Divisão de Engenharia de Tráfego (1959) e a elaboração de importante trabalho de José de Oliveira Reis sobre as relações entre o Planejamento Urbano e a Engenharia de Tráfego (1966). Para explicitar as concepções e considerações da Engenharia de Tráfego no processo do Planejamento Urbano e urbanização do Rio de Janeiro elucidamos os embates profissionais sobre a realização do Aterro do Flamengo pela Comissão Especial para Execução do Aterro do Flamengo coordenada Maria Carlota Soares. Neste embate entre José de Oliveira Reis e Maria Carlota Soares são explicitadas as concepções urbanísticas dos profissionais ligados ao urbanismo modernista e os profissionais ligados urbanismo construído no âmbito da engenharia politécnica. Concepções que orientaram posicionamentos teóricos distintos na elaboração do plano urbanístico do Aterro do Flamengo.

**PALAVRAS-CHAVE:** Rio de Janeiro; José de Oliveira Reis; Plano de Urbanismo; Aterro do Flamengo.

**ABSTRACT:** This article develops a reading of the creation process of the traffic engineering sector in Rio de Janeiro, based on the relation it bears with the engineer José de Oliveira Reis' work. It seeks to explain this process and the organization of the municipal public authority responsible for the problems of urban transportation and road system that were associated with the urbanization process of the Distrito Federal. The temporal scope for this reading was delimited between the year of creation of the Division of Traffic Engineering (1959) and the elaboration of an important work by José de Oliveira Reis on the relationship between Urban Planning and Traffic Engineering (1966). To explain the conceptions and considerations of Traffic Engineering in the process of urban planning and urbanization in Rio de Janeiro we approach the professional debates on the making of the "Aterro do Flamengo" by the Special Commission for Execution of the "Aterro do Flamengo" coordinated by Maria Carlota Soares. In this encounter between José de Oliveira Reis and Maria Carlota Soares, the urbanistic conceptions of the professionals linked to the modernist urbanism and the professionals connected to the urbanism which was built in the scope of polytechnic engineering are explained, for they guided different theoretical positions in the elaboration of the urban plan

**KEYWORDS:** Rio de Janeiro; José de Oliveira Reis; Urban Planning; Aterro do Flamengo.

## Ideias urbanísticas no lugar profissional da engenharia: o setor público da engenharia de tráfego<sup>1</sup>

A Divisão de Engenharia de Tráfego da cidade do Rio de Janeiro foi criada como unidade técnica e administrativa independente de qualquer departamento especializado da Secretaria de Viação e Obras. Sua organização interna, definida pelo Art. 3º do Decreto n. 14.847, de 03 de dezembro de 1959, continha os seguintes serviços: 1- Serviço de Estudos e Projetos; 2- Serviço de Sinalização e Equipamento; 3- Serviço Eletromecânico; 4- Serviço de Estacionamento, Cargas e Descargas; 5- Serviço de Censo de Tráfego; 6- Serviço de Sinais e Tráfego; 7- Serviço de Transporte e Oficina; 8- Serviço de Correspondência; 9- Setor de Pessoal; 10- Setor de Material; 11- Setor de Contratos; 12- Setor de Expediente.

Entre estes serviços, o de *Estudos e Projetos*, coaduna com a centralização da *execução* das obras na Superintendência de Urbanização e Saneamento (SURSAN), após serem elaborados os planos e projetos pelas diversas instâncias administrativas da Prefeitura. Ou seja, não foi organizado na Divisão de Engenharia de Tráfego um *Serviço de Execução* das obras estudadas e projetadas. Outra determinação importante do Decreto que criou a Divisão foi a organização de uma Comissão de Coordenação, cuja finalidade, segundo o engenheiro José de Oliveira Reis, era “conseguir um perfeito entrosamento entre os diversos órgãos da municipalidade e do Governo Federal” (REIS, 1977, p. 158)<sup>2</sup>. Essa determinação jurídica poderia implicar na implementação de um processo importante ao planejamento urbano do Rio de Janeiro, pela articulação entre várias unidades administrativas sob a orientação da Comissão de Coordenação, particularmente entre José de Oliveira Reis, Chefe da Divisão de Engenharia e o engenheiro Francisco Marques Lopes, Diretor do Departamento de Urbanismo, no final do ano de 1960.

Já nas atribuições da chefia da Divisão de Engenharia de Tráfego, e cumprindo com as providências necessárias para implantar o serviço na municipalidade, José de Oliveira Reis enviou carta ao Secretário Geral de Viação, no dia 04 de julho de 1960, solicitando transferência para a Secretaria do arquiteto Stelio de Moraes. Segundo texto da carta,

(...) é desnecessário encarecer os méritos do Arquiteto Stelio de Moraes que há vários anos vem colaborando com a Secretaria Geral de Viação, nos problemas relativos ao tráfego desta Capital. Agora mesmo, sua co-

laboração é prestada ao D.E.R e SURSAN, na solução de vários problemas de tráfegos (REIS, 1960).

Ainda sobre a Divisão de Engenharia de Tráfego, é possível considerar, por outro lado e a partir de uma argumentação feita por José de Oliveira Reis em outra carta ao Secretário — do dia 2 de dezembro de 1961 —, que não só não ocorreu qualquer incorporação de pessoal, como a Divisão permaneceu praticamente inoperante: mesmo criada pelo Decreto n. 14.847, a Divisão não foi estruturada com instalações próprias, receita orçamentária e profissionais.

Outra tentativa de colocar em funcionamento a Divisão ocorreu, ainda segundo José de Oliveira Reis, pelo Decreto n. 339 do dia 14 de janeiro de 1961, ao definir a transferência da Divisão de Engenharia de Tráfego para o Departamento de Urbanismo. No entanto, essa mudança não alterou a situação da Divisão, pois, ela continuou durante todo o ano desprovida de infra-estrutura. Aliás, José de Oliveira Reis considerou essa transferência como a desencadeadora da mutilação das atribuições da Engenharia de Tráfego, resultando na redução da “Divisão a um simples órgão de projetos, anexo ao Departamento de Urbanismo” (REIS, 1961). Por fim, ao publicar um artigo, em 1962, apontou os dois motivos que impediam a implantação definitiva da Divisão: “1º falta de verba específica na lei orçamentária; 2º falta de interesse real da alta administração que, por desconhecimento da importância desse elemento auxiliar, vem adiando sua efetiva” (Reis, 1962, p. 364).

Em todas as posteriores oportunidades que José de Oliveira Reis teve para discorrer sobre os problemas da engenharia de tráfego e transporte no Rio de Janeiro, as constatações foram as mesmas: a inoperância, as dificuldades e a falta de interesse dos políticos e profissionais da engenharia sobre a temática. O artigo publicado na *Revista de Administração Municipal*, em 1962, é um claro exemplo do seu interesse profissional em debater o assunto, tal como ocorrera um pouco antes, em outubro de 1960, como palestrante da DTE de Transportes — Seção de Transportes Urbanos do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro.

Na ocasião desse ciclo de palestras no Clube de Engenharia, ocorridas entre os dias 16 de setembro e 27 de outubro de 1960, vários profissionais apresentaram estudos relacionados ao tráfego urbano e aos sistemas de transporte. A palestra de José de Oliveira Reis nesse ciclo versou sobre *Observações sobre Engenharia de Tráfego e Transportes Coletivos em algumas cidades*

*Européias*, resultante de uma viagem à Europa (passando por Lisboa, Roma, Zürich, Frankfurt, Colônia, Bonn, Dusseldorf e, finalmente, Paris), ocorrida logo após sua nomeação como responsável pela Divisão de Engenharia de Tráfego, pela Portaria n. 354 de 25 de junho de 1960. Na sua palestra fez também um apelo aos profissionais da área e governantes sobre *o maior interesse para esses dois grandes problemas que, neste momento, asoberbam o Rio de Janeiro: tráfego e transporte*<sup>3</sup>.

Se considerarmos a realização de ciclos como este no Clube de Engenharia, passando pelas discussões ocorridas ao longo da década de 1950 com a Comissão de Engenharia de Tráfego, posteriormente transformada em Divisão de Engenharia de Tráfego, é pertinente considerar que o assunto estava integrado aos debates urbanísticos do Rio de Janeiro. Os documentos enunciam a existência de um consenso entre profissionais que atuavam na Secretaria de Viação e Obras, ou participavam de instituições como o Clube de Engenharia, sobre a importância de estudar e elaborar proposições para o tráfego urbano.

Entretanto, pouco se pronunciou sobre o que estava sendo denominado por esses mesmos profissionais de *Engenharia de Tráfego*. E mais ainda, existiria efetivamente uma relação direta entre Engenharia de Tráfego e Planejamento Urbano? Se existe, convém saber qual é essa relação na compreensão do principal articulador dos assuntos inerentes à Engenharia de Tráfego no Rio de Janeiro: José de Oliveira Reis. No entanto, antes de explicitar essa relação, ele apresentou referências consideradas importantes para as formulações sobre Engenharia de Tráfego:

Para um volume sempre crescente de veículos, torna-se necessário que as Prefeituras cuidem de providências mínimas para a disciplinação do tráfego e circulação de pedestres (...). É, pois, natural que busquemos esses ensinamentos onde eles mais se avolumaram pela enorme experiência que adquiriam face aos grandes problemas que tiveram de enfrentar. Queremo-nos referir aos Estados Unidos da América onde a indústria automobilística despeja 5 milhões de carros por ano (...). Como fazer circular esse fabuloso número de veículos, senão por meio de sistema lógico, científico, baseado na sua longa experiência? Afastando-se do empirismo das soluções policiais, foi criada naquele país uma nova ciência, ramo da engenharia e que se denominou de Engenharia de Tráfego (REIS, 1962)<sup>4</sup>.

Entretanto, a referência é externa ao Brasil e aos problemas de circulação das cidades brasileiras. Nesse sentido é de se questionar sobre a existência de alguma produção realizada no próprio país e, mais ainda, quais profissionais e órgãos estiveram vinculados à implementação do serviço de tráfego. Segue assim o argumento de José de Oliveira Reis:

Historicamente, cabe ao Rio de Janeiro a iniciativa da criação do Departamento de Engenharia de Tráfego na antiga Prefeitura do Distrito Federal. Foi o Cel. Menezes Côrrea que em 1954, quando chefe de Polícia do Departamento Federal de Segurança Pública, propôs (...) a criação de um órgão que cuidasse da Engenharia de Tráfego. A sua passagem na direção do Serviço de Trânsito foi das mais proveitosas, resultando, em consequência, pela primeira vez em nosso País a introdução de métodos novos e científicos para a solução dos problemas do tráfego (...). Dos seus ensinamentos recolhemos as lições que se encontram no seu trabalho com o título “O Tráfego e sua Repercussão no Urbanismo” publicado na Revista do Serviço Público (do DASP) (REIS, 1962).

Surge aqui uma compreensão que delimita mais especificamente a Engenharia de Tráfego, pois esclarece ser ela não apenas algum tipo de ação reguladora do transporte e do tráfego geral. Sua implementação passa necessariamente pela aplicação de “métodos novos e científicos para a solução do tráfego”. Por fim, José de Oliveira Reis explicitou claramente quais eram os critérios e instrumentos necessários à organização e melhoria do tráfego no âmbito do Serviço de Engenharia de Tráfego:

(...) somente com a observação constante dos fenômenos relativos ao comportamento do tráfego na cidade, podemos fazer alguma coisa de duradouro e benéfico para a população (...). Urge então a criação de um órgão nas Municipalidades (...). A sua implantação justifica-se nas cidades de certa importância, nas quais o número de veículos motorizados é elevado. Para se ter uma referência com relação à população, admite-se que uma cidade com 100 mil habitantes e 2000 carros registrados comporta um órgão de engenharia de tráfego (REIS, 1962).

Neste momento é oportuno recuperar uma questão que pode ser formulada sobre o pensamento urbanístico do engenheiro José de Oliveira Reis: existe uma relação direta entre esta política pública de transporte, o pla-

nejamento urbano e a engenharia de tráfego na solução dos problemas dos transportes, dos sistemas viários, do crescimento das cidades? A resposta não parte exclusivamente do engenheiro José de Oliveira Reis, mas, principalmente, dos Cursos de Especialização em Engenharia de Tráfego que o Instituto de Pesquisas Rodoviárias do Conselho Nacional de Pesquisas passou a oferecer a partir de 1963.

Entretanto, não somente o referido curso iniciado em 1963, mas, em 1962, com a criação do *Centro de Estudos de Planejamento* (CENDEPLAN), na Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro<sup>5</sup>, ou antes ainda, nas *Recomendações do II Congresso Brasileiro de Urbanismo*, realizado em Recife entre os dias 6 e 12 de dezembro de 1961, que na sessão temática *Tráfego e Comunicação* apresentou, entre outras, a seguinte recomendação:

(...) que nos governos estaduais sejam criados órgãos de Engenharia de Tráfego, para o planejamento, execução e fiscalização do trânsito, bem como para estacionamento de veículos em áreas próprias, com a finalidade também de fornecer subsídios aos estudos e planejamento dos Planos Diretores das cidades<sup>6</sup>.

Já o CENDEPLAN foi responsável pela realização do SEMINÁRIO DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO, realizado no Rio de Janeiro entre 27 de agosto e 1º de setembro de 1962, sob a coordenação do urbanista H. J. Cole, que era também seu coordenador geral. Na sessão inaugural, o arquiteto Stelio de Moraes, que à época ocupava o cargo de Diretor do Serviço de Trânsito do Estado da Guanabara, proferiu a conferência *Criação de um Organismo de Engenharia de Tráfego no Estado da Guanabara*. O título da conferência de Stelio de Moraes enfatizou a recomendação do II Congresso Brasileiro de Urbanismo sobre o órgão Estadual de Engenharia de Tráfego, reforçando a amplitude dos estudos e interesses de profissionais sobre esse órgão público e os serviços da sua área de especialidade.

Entretanto, se no caso do Seminário organizado pela CENDEPLAN José de Oliveira Reis esteve possivelmente limitado ao papel de ouvinte e colaborador externo da organização, nos Cursos de Especialização de Engenharia de Tráfego sua participação foi constante e direta. Pelos documentos do seu acervo é possível identificar sua participação no primeiro curso, realizado em 1963, e outro em 1966, ambos no Rio de Janeiro.

Entre os cursos em que atuou, especificamente o de 1966 é importante pelos dois textos produzidos para ministrar aula na 7ª Etapa denomi-

nada de PLANEJAMENTO, realizada no auditório do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem: *Planejamento Urbano e Rural e suas Relações com a Engenharia de Tráfego e Síntese das vias arteriais do Rio de Janeiro*. É oportuna uma referência especial ao primeiro texto, pois a análise desenvolvida perpassou a indagação sobre as relações entre planejamento e engenharia de tráfego. O texto foi pautado por considerações sobre questões urbanísticas desde o século XIX, passando pela necessidade de pensar o planejamento urbano *abrangendo tanto à área urbana, como a suburbana e rural*, mediante incorporação nos Planos Diretores de “um elemento altamente perturbador do antigo e sossegado burgo (...) o automóvel” (REIS, 1966, p. 3).

Para José de Oliveira Reis, o advento do automóvel produziria, na medida em que “comanda o sistema viário de circulação da cidade”, uma transformação na forma de pensar a cidade, já que sua interferência não constava ainda dos planos realizados no século XIX ou início do século XX, pois “não havia ainda um problema” gerado pelo número de veículos em circulação. Conforme análise pelo texto,

(...) o urbanismo contemplativo é atropelado pelo veículo. Deixou de ser estático para tornar-se dinâmico, estende-se além dos limites urbanos, entra pela área suburbana espalha-se pela rural. É o Planejamento Urbano-Rural, que não podendo parar, expande-se para o Planejamento Regional. Entre outras condições que o Planejamento Urbano deve satisfazer destacam-se as relativas ao tráfego. É indiscutível que o tráfego urbano tem uma influência marcante na elaboração do Plano Diretor do Sistema de Vias Arteriais da Cidade (REIS, 1966, p. 3).

Importante ressaltar que a concepção denominada por Oliveira Reis de “urbanismo contemplativo” estava presente em suas críticas desde a palestra “Urbanismo e sua Influência no Município”, proferida em Ribeirão Preto, em 1955. Já no texto do curso de 1966, surge identificado aos planos limitados a projetos isolados de algumas ruas ou avenidas, interessados no efeito monumental e arquitetural das perspectivas convergentes aos pontos focais, identificados ou produzidos na cidade. E foi nessa direção que Oliveira Reis deferiu a principal, ou, talvez, única crítica por ele considerada pertinente ao trabalho de Alfred Agache para o Rio de Janeiro:

(...) a análise crítica do Plano Agache mostra que houve mais preocupação com a parte estética da cidade, dando ênfase ao monumental e à

parte arquitetônica que propriamente a de circulação. Deveria ser dado maior facilidade de escoamento do tráfego, no centro da cidade, para as diferentes zonas e isto não foi atendido no plano. Nota-se nesse plano uma influência parisiense bastante acentuada. As praças rótulos, tipo ‘Etoile’ e os cruzamentos oblíquos são projetados com certa prodigalidade (REIS, 1966, pp. 5-6).

A crítica, por outro lado, não deixou de contextualizar, segundo seu olhar, as determinantes que orientaram o plano na ênfase monumental, pois, através dessa prodigalidade das praças e cruzamentos,

evidencia-se que nas décadas de 1920-1930, o automóvel não influenciava o plano, ele ainda não se constituía o problema em que mais tarde se tornou (...). Naquela época, tinha o Rio de Janeiro a população de 1.157.873 habitantes em 1º de setembro de 1920 (...). Nesse ano o número de veículos automotores registrados era de 4.425 (...). A citação dos números vale, no entanto, para mostrar a pouca importância que eles [os automóveis] tinham então (REIS, 1966, p. 6).

### Ideias em divergência: críticas ao projeto de urbanização do “Aterrado Glória-Flamengo”

Se houve esta crítica importante ao plano elaborado por Alfred Agache, permeada, no entanto, por certa compreensibilidade sobre as determinações em relação ao plano viário e aos automóveis, a mesma posição não ocorreu na análise de outro importante plano urbano para a cidade do Rio de Janeiro: “Urbanização da Área do Aterro conquistada ao mar entre o Aeroporto Santos Dumont até Botafogo” (REIS, 1979). A crítica neste caso está no texto “As Pistas do Aterrado do Flamengo” (1963) que José de Oliveira Reis elaborou (possivelmente) em resposta ao artigo “A Urbanização do Aterrado Glória-Flamengo” de autoria de Maria Carlota Soares, publicado na *Revista de Engenharia do Estado da Guanabara* — vol. XXIX, n. 1/4, janeiro-dezembro de 1962.

No texto, provavelmente não publicado em nenhuma revista especializada, José de Oliveira Reis refutou veementemente as considerações que a Presidente da Comissão Especial para Execução do Aterro apresentou como justificativa para o projeto definitivo (PA n. 7.815, que substituiu o PA n. 7.172, este elaborado pelo Departamento de Urbanismo).



IMAGEM 1: **Projeto Definitivo do Aterro do Flamengo.**

Fonte: Comissão Especial para Execução do Projeto coordenada por Lota de Macedo Soares. PA n. 7.815 (REIS, 1979, p. 15)

A crítica recaiu particularmente no problema do sistema viário-automóvel e de modo geral na própria posição do parque elaborado pelos profissionais da Comissão Especial. Segundo Reis,

(...) primeiramente investe-se contra o automóvel. No entanto ele é uma fatalidade, devendo ser considerado em todo plano moderno de urbanização. Também é sem sentido a generalização, feita pela autora, de que todos os planos de urbanização despessoalizam a cidade fazendo-a parecer com os subúrbios de Los Angeles. Quanto ao problema do transporte parece desconhecer o que tem sido feito nas grandes cidades, de vez que afirma até hoje em nenhum país do mundo foi ele tratado com a importância que merece. Aliás, é comum as pessoas leigas confundirem tráfego com transporte coletivo, e daí esse equívoco provável. Para confirmar o desconhecimento dos problemas relativos à cidade do Rio de Janeiro, no que diz respeito ao seu Plano Diretor das Principais Vias Arteriais, basta atentar, com que desenvoltura expende opinião as mais disparatadas, sobre o que ignora (REIS, 1963).

Salientemos que a referida Administração Superior enunciada por Oliveira Reis é a do Governador do Estado da Guanabara, Carlos Lacerda, e que o Chefe do Departamento de Urbanismo no momento da criação da Comissão Especial do Aterro, era ele próprio. Neste breve e último retorno ao cargo de Diretor, ocorrido entre 1962 e 1963, refutar como fez às argumentações de Maria Carlota sobre os encaminhamentos do Departamento de Urbanismo, passava, na sua compreensão, pela exigência do posicionamento de funcionário público atuante em cargo de confiança diretivo.

E José de Oliveira Reis assim o fez, numa crítica dura e direta às considerações da Comissão Especial do Aterro, cuja conclusão só pode ser uma: a Presidente não tem conhecimento dos trabalhos desenvolvidos pelo Departamento de Urbanismo, como também desconhece os problemas da engenharia de tráfego, dos sistemas viários, do transporte coletivo e do tráfego. Uma conclusão que fornece indícios para realizar duas perguntas interessantes: como então ela presidia essa Comissão? A resposta poderia passar pelo campo das relações políticas no Rio de Janeiro?

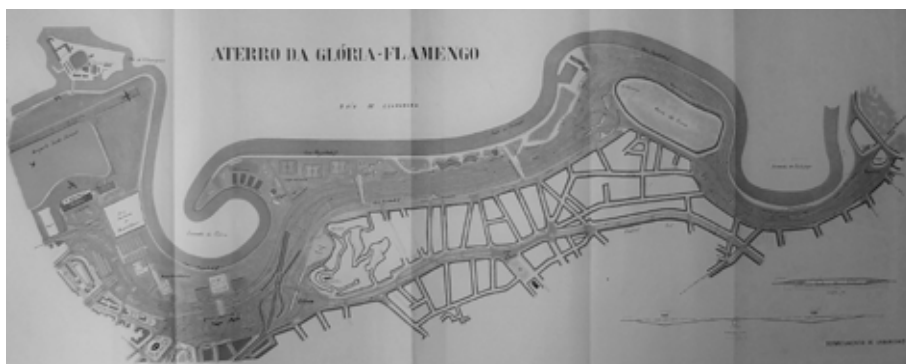


IMAGEM 2: **Projeto para urbanização da área do aterro conquistada ao mar entre o Aeroporto Santos Dumont e Botafogo.**

Fonte: Departamento de Urbanismo, PA n. 7.172

Se ampliarmos o espectro de abrangência das considerações feitas por José de Oliveira Reis para o conjunto dos profissionais envolvidos na Comissão Especial — alguns membros tinham atuado ou atuavam no Departamento de Urbanismo —, surgem contornos que revelam polêmicas complexas entre os profissionais. Nesse sentido, aceitando a possibilidade dessa ampliação, para nela tentar localizar contradições, disputas e associações entre os profissionais, convém elaborar outra pergunta: José de Oliveira Reis estaria fazendo uma crítica aos seus colegas de Departamento, especialmente Affonso Reidy, Hélio Modesto e Hélio Mamede pela atuação na Comissão Especial do Aterro, como responsáveis pelo que explanou a respectiva Presidente? E fundamentalmente pela alteração que esses seus colegas estavam implementando no plano urbanístico-viário que a equipe que atuava no Departamento elaborara, o PA n. 7.172, aprovado em 1958 pela Prefeitura?

Um possível caminho foi apresentado pelo próprio Oliveira Reis no texto sobre as pistas do aterrado do flamengo. Entretanto, o caminho por ele indicado é extremamente volátil e não aborda a escolha, pelo poder público, do PA n. 7.815 que substituiu o PA n. 7.172. Segundo José de Oliveira Reis,

as obras do aterrado com os jardins projetados, concebidos pelo paisagista Roberto Burle Marx, de há muito conhecedor dos vários projetos elaborados para aquela área, podem igualmente ser encaixados e perfeitamente solucionados com as quatro pistas em vez de duas. Não há incompatibilidade de solução, como à primeira vista pode aparecer com a leitura do artigo citado de D. Maria Carlota de Macedo Soares. Talvez por questões de ponto de vista pessoais e não técnicos é que prevaleceu a execução do projeto atual (PA 7815) (REIS, 1963).

Quem seria, então, o emissor de opinião pessoal tão decisiva na escolha de um projeto elaborado por uma Comissão que acabara de ser criada, em detrimento de estudos em desenvolvimento desde o ano de 1946, quando o Departamento de Urbanismo foi criado, e nele atuaram profissionais como Affonso Reidy? O próprio Reidy pode representar o ponto de inflexão para aprovação e execução do plano da Comissão Especial do Aterro. Aí, talvez, a resposta para decisão pautada pelo que José de Oliveira Reis chamou de “ponto de vista pessoal” configurando, enfim, indícios de discordâncias sérias entre ambos — discordâncias instituídas pela compreensão de cidade associada aos seus lugares profissionais, a engenharia (para José de Oliveira Reis) e a arquitetura moderna (para Affonso Reidy).

Atuando na Comissão Especial do Aterro, Reidy teve, enfim, a oportunidade de realização, senão na totalidade da proposta original, de novos estudos cuja concepção espacial estava centrada em parte importante do plano urbanístico que elaborou ainda em 1948 — quando propôs o centro Cívico com o Museu projetado por Le Corbusier. Ou seja, o PA n. 7.815 foi a concretização de uma oportunidade surgida mediante atuação na Comissão Especial do Aterro e que certamente significou a retomada dos estudos que vinha desenvolvendo. Situação que pode conferir, enfim, densidade documental aos argumentos presentes na historiografia do urbanismo no Rio de Janeiro sobre os desentendimentos entre José de Oliveira Reis e Eduardo Affonso Reidy.

As vias de circulação no Aterro foram o ponto nodal da longa e detalhada crítica que José de Oliveira Reis apresentou após desconsiderar categoricamente a opinião de Maria Carlota de Macedo Soares sobre as questões

viárias no mesmo texto *As Pistas do Aterrado do Flamengo* (pela importância documental-histórica do texto, a citação é relativamente longa):

Vejamos o caso das pistas do aterrado da Glória-Flamengo. Façamos uma ligeira comparação entre o projeto anterior, aprovado sob o nº 7.172, e o atual de nº 7.815. Mostraremos que o primeiro atendia melhor à segurança dos pedestres. É escusado dizer que também do ponto de vista do tráfego, o projeto primitivo consulta muito mais os interesses da cidade que o substitutivo. No primeiro projeto, P.A. 7.172, sente-se que a área aterrada está intimamente vinculada à área urbanizada da esplanada do Morro de Santo Antônio (...). A deposição da terra proveniente do morro, somente poderia ser, por várias, na enseada da Glória, estendendo-se pela praia do Flamengo. Vê-se que o aterrado é uma consequência do desmonte do morro, cuja área a ser urbanizada era a de importância vital para o sistema viário do centro urbano. Do estudo desse sistema viário, ligado intimamente ao morro, surgiu a Av. Norte Sul, que se destina a desempenhar um papel impar no escoamento do tráfego da parte central da cidade, uma vez que a Av. Rio Branco já não comporta mais aumento de volume de veículos nas horas do rush. Assim a Av. Norte-Sul destinada a desafogar o tráfego da área central fará, com a Av. Rio Branco, o sistema paralelo preconizado pela Engenharia de Tráfego, em que duas grandes artérias, atravessando o centro comercial, permitirão a ligação para as Zonas Norte e Sul.

A Av. Norte-Sul tem sua continuidade prevista para a zona norte não só através da área do aterrado, como igualmente pela Rua do Catete, que seria alargada e continuada pela Av. Radial Sul em direção à Lagoa Rodrigo de Freitas. A ligação da Av. Norte-Sul tanto para as pistas do aterrado como para a Rua do Catete, seria feita por um viaduto sobre o Largo da Glória, no qual, várias rampas de acesso convenientemente estudadas, permitiriam aos veículos se dirigirem para diversas direções, como se pode ver no citado projeto P.A. 7.172 (...). Vê-se que há lógica nas intercomunicações, e os estudos foram feitos, não como simples projetos de alargamentos isolados, como aparentemente possam parecer. Voltando à zona do aterrado, sentimos que há necessidade de dar continuação à Avenida Norte-Sul para a Zona Sul. Esta somente ocorre logicamente pela área conquistada ao mar, o que foi feito com duas avenidas totalizando quatro pistas.

Não há dúvida que depõe contra a engenharia municipal a execução do

projeto substituto. Depois da obra inaugurada, todos os erros recairão sobre os engenheiros que construíram e jamais contra os administradores, que ordenaram assim o fizessem a despeito das explicações técnicas daqueles que por obrigação procuram mostrar antecipadamente tais erros (REIS, 1963).

Na parte final do mesmo artigo, José de Oliveira Reis ampliou sua crítica ao relacionar o problema do tráfego na cidade com a própria concepção da área verde do projeto definitivo. Ao mencionar a inexorabilidade da existência do automóvel na vida urbana, sugeriu que qualquer solução deveria prever e não afastar esse sistema de transporte. Para Reis, o parque existente no projeto definitivo da Comissão Especial do Aterro determinaria justamente o afastamento como solução do problema, ao adotar, segundo o engenheiro, “o acidental pelo principal”, ou seja, o parque como o eixo estruturador da ocupação da área com as terras do desmonte:

(...) sem dúvida, é mais agradável, mais poético, mais bucólico projetar áreas de parque necessárias à população, do que projetar pistas para automóvel. Entretanto, enquanto que no P.A. 7.172, foi prevista uma faixa para recreação ativa, destinada sobretudo à população ribeirinha da Glória, Flamengo, Catete e parte do Centro Comercial, sem desprezar a função primacial das pistas destinadas ao desafogo do tráfego, no projeto substitutivo foi tomado o acidental como principal. Considerar-se a área aterrada destinada unicamente à construção de um bosque para recreação da população, e eventualmente a passagem de duas pistas pela referida área, para ligação do centro à zona sul, é o que pode haver de mais esdrúxulo. Na verdade, a população precisa de parques. Mas onde se faz necessário é na zona norte. No entanto, nesta zona, foi inutilizada a única área disponível que teria contato com o mar, conforme projeto 7.171 (Avenida Guanabara), que foi revogado. Com a revogação desse projeto a construção de favela foi intensificada e a área foi liberada para instalação de indústria<sup>8</sup>. Quer dizer que a população suburbana, tão ressentida de áreas de recreação, ficou prejudicada por mais esta atitude da atual administração (REIS, 1963).

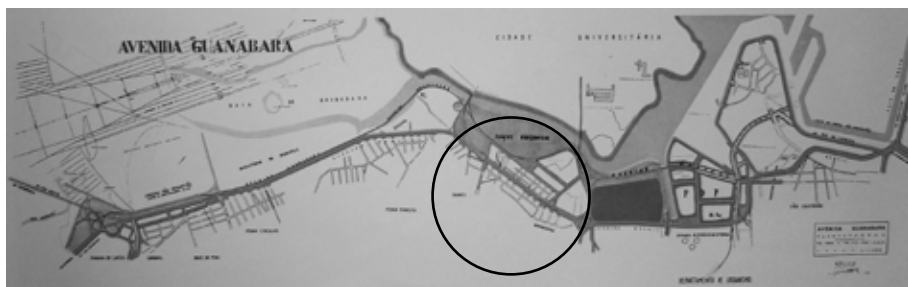


IMAGEM 3: **Projeto para urbanização da Avenida Guanabara.** O círculo Amarelo delimita a proposta do Parque Uruçumirim, como mencionado na crítica de Oliveira Reis.  
Fonte: Departamento de Urbanismo, PA n. 7.171 (REIS, 1977)

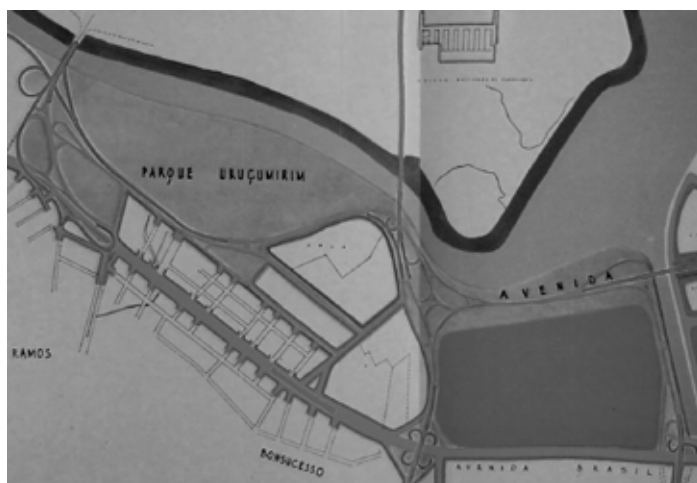


IMAGEM 4: **Detalhe no Projeto de Urbanização Avenida Guanabara (PA 7.171) da proposta do Parque Uruçumirim, na Zona Norte do Rio de Janeiro.**  
Fonte: Departamento de Urbanismo (REIS, 1977)

Ao criticar a opção principal pelo projeto do Parque do Flamengo e não pela implementação das quatro pistas, como previsto pelo Departamento de Urbanismo (PA n. 7.172), José de Oliveira Reis focou seu argumento [na] intrínseca relação que, para ele, deveria existir entre o planejamento urbano e a engenharia de tráfego, incluindo aí os projetos urbanísticos. Entendeu inexistir essa compreensão nos trabalhos da Comissão Especial do Aterro e, por isso, a opção em refutar o projeto mediante explícito descontentamento sobre o que considerou equivocado na proposta.

Tal entendimento permite a elaboração de uma pergunta complexa: por que José de Oliveira Reis, como diretor do setor da prefeitura que vinha estudando e propondo intervenções para a área que seria aterrada, não se envolveu com a Comissão Especial presidida por Maria Carlota de Macedo? Para esta pergunta, o argumento por ele apresentado sobre o *ponto de vista pessoal e não técnico* para a escolha do projeto que seria executado parece justificar sua ausência entre os profissionais que atuaram na Comissão Especial — considerando, para a aceitação do argumento, que alguns dos profissionais integrantes da Comissão Especial trabalharam com ele em outras atividades do próprio Departamento de Urbanismo.

A importância da análise pode ser substantivada se a pergunta for ampliada para o embate entre esses dois lugares institucionais (o Departamento e a Comissão), ou seja, para a definição e execução de um projeto elaborado por um lugar institucional recém-criado (Comissão Especial do Aterro) em detrimento do projeto do outro lugar institucional (Departamento de Urbanismo) que, desde 1946, integrava oficialmente a máquina administrativa municipal. Sobretudo, porque essa ampliação, nesse caso, possibilita entender numa perspectiva temporal retroativa como o problema do plano urbanístico do aterro é absolutamente delineado pelo próprio processo de contínua construção do campo disciplinar do urbanismo no Rio de Janeiro e de sua institucionalização como setor da administração pública municipal.

### O lugar profissional da engenharia e o lugar institucional do Departamento de Urbanismo na construção-interlocação das ideias urbanísticas de José de Oliveira Reis — uma breve consideração final

O Departamento de Urbanismo, ainda dirigido entre 1962 e 1963 por José de Oliveira Reis, e a Comissão Presidida, dirigida pela paisagista Carlota de Macedo, eram, respectivamente, representações dos lugares profissionais da engenharia e do lugar da arquitetura moderna no urbanismo fluminense e brasileiro. Nesse sentido, é fundamental entender o papel de Affonso Reidy como elemento de inflexão na concepção urbanística modernista do plano final do Aterro em detrimento do “plano original” defendido por José de Oliveira Reis.

No movimento contínuo de construção do urbanismo brasileiro, o caso do Parque do Aterro do Flamengo representou a consolidação da propo-

sição urbanística modernista, iniciada tanto com os estudos de Le Corbusier para o Rio de Janeiro, na década de 1920, quanto o Projeto do Ministério da Educação. No parque construído com as terras do desmonte de Santo Antônio, a arquitetura moderna consolidou definitivamente a construção do campo disciplinar urbanístico brasileiro pelos pressupostos dos CIAMs. Um projeto entremeado nos planos urbanísticos do concurso de Brasília, realizado por alguns engenheiros, mas, fundamentalmente por arquitetos. Entretanto, eram engenheiros que em sua trajetória profissional aproximaram-se da concepção arquitetônica moderna *corbuseriana* já no final da década de 1920, entre eles, particularmente Carmen Portinho e Eduardo Affonso Reidy.

José de Oliveira Reis, diplomado engenheiro politécnico e funcionário público com longa atuação no setor público de urbanismo ainda representava, em sua última passagem pelo Departamento de Urbanismo (1962-1963), a genealogia urbanística brasileira construída no lugar profissional da engenharia desde os tempos de Aarão Reis com o Plano de Belo Horizonte. Para outros profissionais, outros lugares institucionais marcariam as concepções e as aproximações; ou ainda, em determinados momentos, o mesmo lugar institucional, como foi a Secretaria Geral de Viação e Obras, que englobava tanto o Departamento de Urbanismo como o Departamento de Habitação Popular, onde atuavam, respectivamente, José de Oliveira e Carmen Portinho.

Portanto, a explicação para o não envolvimento de José de Oliveira Reis com a Comissão Especial do Aterro deve considerar os deslocamentos institucionais e profissionais que perfizeram a construção do urbanismo no Rio de Janeiro. No seu caso, um deslocamento ocorrido em sua quase totalidade no lugar profissional da engenharia e não pelo lugar profissional da arquitetura moderna. O que não deve significar a impossibilidade de compreender seu trânsito entre concepções urbanísticas diversas, encerrando-o exclusivamente nos pressupostos urbanísticos estruturados no campo disciplinar da engenharia politécnica.

Sua discordância ao plano definitivo do Aterro do Flamengo demarcou claramente um ponto de vista pautado pelos pressupostos da Engenharia de Tráfego. A discordância não recaiu sobre a concepção urbanística modernista do plano, na articulação das áreas verdes livres e as edificadas que seriam executadas conforme projeto definitivo para o Aterro do Flamengo. Toda a crítica foi construída sobre a solução apresentada pelo projeto definitivo no tocante à redução do sistema de circulação viária. Tanto que José de Oliveira Reis reconheceu a importância das áreas livres, definido-as para

essa área, conforme o plano do Departamento de Urbanismo, de “faixa de recreação ativa”, que em sua dimensão e qualidade espacial certamente não seriam as mesmas que as do projeto definitivo. Até porque, pela perspectiva da Engenharia de Tráfego, ele sabia que não tinha parâmetros ou instrumentos para discorrer sobre a área livre, mas que teria sobre o problema do tráfego que seria gerado pela redução de quatro para duas pistas para automóveis.

Naquele momento, o eixo do seu pensamento passava pela necessária relação entre o planejamento urbano e a engenharia de tráfego, pois foi marcado pelos estudos e pelas discussões interessados na solução de *um problema* que se tornava recorrente na cidade: o automóvel. Certamente esse foi um dos principais problemas das cidades brasileiras neste início de século XXI. Evidentemente que o embate-debate entre as concepções de cidade que continham cada um dos projetos incorporou o embate político e intelectual inerente ao campo profissional do urbanismo, ao urbanismo como campo disciplinar. Nesses termos, ao apresentar argumentos fortes e talvez hoje considerados equivocados ao projeto executado do Aterro, foi defender qual cidade do Rio de Janeiro deveria ser pensada, planejada e construída. Essa defesa foi fundamentada numa concepção que continha profunda coerência intelectual ao seu lugar profissional, que era o da engenharia.

## Notas

- 1 Todos os Documentos Primários trabalhados integram o acervo José de Oliveira Reis do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.
- 2 Ainda, segundo José de Oliveira Reis, a preocupação em manter o entrosamento com o Governo Federal se justifica porque a criação da Divisão de Engenharia de Tráfego foi “estabelecida pelo Convênio assinado entre a Prefeitura e o Serviço Federal de Segurança Pública pelo Prefeito Alim Pedro e o Cel. Geraldo de Meneses Cortes, então Chefe de Polícia” (REIS, 1977, p. 158).
- 3 Manuscrito da Palestra. In: **Acervo-Fundo José de Oliveira Reis**. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.
- 4 Versão manuscrita do artigo “Engenharia de Tráfego e as municipalidades — caso do Rio de Janeiro”. In: **Revista de Administração Municipal**, IBAM — Ano IX, set-out, 1962. Neste caso as duas versões (manuscrita e impressa) são idênticas.
- 5 O CENDEPLAN foi responsável pela realização do SEMINÁRIO DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO URBANO, realizado no Rio de Janeiro entre 27 de agosto e 1º de setembro de 1962, sob a coordenação do urbanista H. J. Cole, coordenador do CENDEPLAN. Na sessão inaugural deste Seminário organizado pelo CENDEPLAN, o arquiteto Stelio de Moraes, que à época ocupava o cargo de Diretor do Serviço de Trânsito do Estado da Guanabara, proferiu a conferência *Criação de um Organismo de Engenharia de Tráfego no Estado da Guanabara*. O título da conferência de Stelio de Moraes enfatiza aquela recomendação do II Congresso Brasileiro de Urbanismo sobre o órgão Estadual de Engenharia de Tráfego. Constatção importante da amplitude dos estudos e interesses de profissionais sobre esse órgão público e os serviços da sua área de especialidade.
- 6 Revista do Clube de Engenharia, n. 309, Vol. 25, maio de 1962.
- 7 O texto integral da palestra foi publicado na Revista Espaço & Debates. Revista de Estudos Regionais e Urbanos. Ano XVII, n. 41, 2001, pp. 96-101.
- 8 Nesse ponto José de Oliveira Reis faz uma anotação manual: *Parque Uruçumirim de frente à Cidade Universitária*.

## Referências Bibliográficas

- FELDMAN, Sarah. **A americanização do setor de urbanismo da administração municipal de São Paulo**. Anais do 4º Seminário de História da cidade e do urbanismo. Rio de Janeiro: PROURB/FAUURFJ, VOL 1, 1996, pp. 224-234.
- LEME, M. C. S. (Coord). **Urbanismo no Brasil**. 1895-1965. São Paulo: Editora Stúdio Nobel, FAUUSP / FUPAM, 1999.
- OLIVEIRA, Lúgia Gomes de. **Desenvolvimento Urbano da cidade do Rio de Janeiro; uma visão através da legislação reguladora da época: 1925-1975**. Rio de Janeiro: IPPUR-UFRJ, 1978 (Dissertação de Mestrado em Planejamento Urbano).
- REZENDE, Vera. “Evolução da Produção Urbanística na cidade do Rio de Janeiro, 1900-1950-1992”. In: **Urbanismo no Brasil**. 1895-1965. São Paulo: Editora Stúdio Nobel, FAUUSP / FUPAM, 1999.
- RIBEIRO, L. C. Q., PECHMAN, R. (Orgs). **Cidade, povo e nação — Gênese do urbanismo moderno**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.
- SANTOS, Francisco A. Noronha. “Esboço Histórico: acerca da organização municipal e dos prefeitos do Distrito Federal”. In: *O Globo*. Rio de Janeiro, 1945.
- SILVA, Lucia Helena Pereira. **História do Urbanismo no Rio de Janeiro** — administração municipal, engenharia e arquitetura dos anos 1920 à ditadura Vargas. Rio de Janeiro: E-Papers, 2003.
- REIS, José de Oliveira Reis. “As Pistas do Aterrado do Flamengo”, 1963. In: **Seção manuscrito**, Fundo José de Oliveira Reis do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.
- REIS, José de Oliveira. **O Estado da Guanabara e seus Governadores**. Rio de Janeiro: Estado da Guanabara, 1979.
- REIS, José de Oliveira. “Apostila do curso de Especialização em Engenharia de Tráfego (‘Planejamento Urbano e Rural e suas Relações com a Engenharia de Tráfego’ e ‘Síntese das vias arteriais do Rio de Janeiro’)”. Manuscrito. Rio de Janeiro, 1966; In: **Seção manuscrito**, Fundo José de Oliveira Reis do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

Recebido em 28/11/2016

Aprovado em 25/02/2017