

A Verticalização do Centro do Rio de Janeiro durante a Era Vargas (1930-1945)

The Verticalization of Downtown Rio de Janeiro during the Vargas Era (1930–1945)

Fernando Diniz Moreira

Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Departamento de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal de Pernambuco, Brasil.

Resumo

Este artigo analisa a reconstrução do centro do Rio de Janeiro durante a ditadura Vargas (1937-1945), quando o tecido urbano colonial foi substituído por um outro, moderno de edifícios altos. A transformação seguiu códigos de construção que regulavam layouts, alinhamentos, alturas e detalhes arquitetônicos, buscando criar uma paisagem orquestrada de edifícios altos. Essas normas tiveram origem no plano do urbanista francês Alfred Agache (1928-1930). Um marco no urbanismo brasileiro, este plano visava solucionar os problemas funcionais do Rio e criar uma imagem moderna para a então capital do país. Embora inicialmente abandonados após sua apresentação, seus conceitos foram revividos e adaptados pelo prefeito Henrique Dodsworth, que assumiu o cargo em 1937 e ali permaneceu durante toda a ditadura varguista. Conflitos políticos e técnicos limitaram a aplicação do projeto à urbanização da Esplanada do Castelo e à abertura da monumental Avenida Presidente Vargas. Dodsworth utilizou os códigos de Agache para garantir alinhamento das fachadas, unidade volumétrica e coerência estilística, consolidando uma paisagem de edifícios altos e amplos espaços abertos. O artigo destaca como os códigos urbanísticos funcionaram como instrumentos de mediação entre forma urbana, interesses políticos e aspirações de arquitetos, burocratas e clientes, produzindo um núcleo moderno marcado por monumentalidade e associado ao corporativismo e ao controle estatal do regime Vargas.

Palavras-chave: edifícios altos, remodelação urbana, modernização urbana, Rio de Janeiro

Abstract

This article examines the reconstruction of downtown Rio de Janeiro during the Vargas dictatorship (1937–1945), when the colonial urban fabric was replaced by a modern one characterized by high-rise buildings. This transformation was governed by building codes that prescribed layouts, alignments, heights, and architectural details, seeking to produce an orchestrated urban landscape of tall buildings. These regulations derived from the plan elaborated by the French urbanist Alfred Agache (1928–1930). A landmark in Brazilian urbanism, Agache's plan aimed to resolve Rio's functional deficiencies while projecting a modern image for the nation's capital at the time. Although initially shelved after its presentation, its principles were revived and adapted by Mayor Henrique Dodsworth, who assumed office in 1937 and remained throughout the Vargas regime. Political and technical conflicts curtailed the plan's scope to the urbanization of the Esplanada do Castelo and the construction of the monumental Avenida Presidente Vargas. Dodsworth employed Agache's regulatory framework to secure façade alignment, volumetric unity, and stylistic coherence, thereby consolidating a monumental urban landscape of high-rise buildings and expansive open spaces. The article underscores how urban codes operated as mediating instruments between urban form, political imperatives, and the aspirations of architects, bureaucrats, and private clients, ultimately producing a modern urban core marked by monumentality and associated with corporatism and state intervention under Vargas.

Keywords: high rise building, urban remodeling, urban modernization, Rio de Janeiro

Introdução

O surgimento dos edifícios altos na América Latina precisa ser considerado dentro de um contexto mais amplo que leve em conta a cidade, as mudanças urbanas, a legislação urbana e os códigos de construção, os planos e projetos urbanos, as ações de incorporadoras e construtoras, as formas de financiamento, as demandas e os desejos de clientes e líderes políticos, os materiais e técnicas construtivas e os conceitos dos arquitetos, decorrentes de sua formação e visão de mundo.

Edifícios altos começaram a surgir nas maiores cidades brasileiras no alvorecer do século XX, quando estas passavam por uma série de transformações. Ora eram vistos como símbolos de progresso ora como estranhos objetos que causavam rupturas na paisagem urbana. Geralmente feitos para abrigar escritórios, logo passaram também a abrigar residências adaptados ao estilo de vida das elites e, posteriormente, das camadas média e média-alta. Inicialmente promovidos pelas empresas privadas em torno dos centros, passaram a aparecer também nas décadas de 1920 e 1930, nos subúrbios, no caso de São Paulo, ou à beira-mar, no caso do Rio de Janeiro, padrão que foi seguido por outras cidades, em geral após a Segunda Guerra Mundial.

Este artigo argumenta que o Estado brasileiro, além de ter desempenhado um papel crucial na modernização do país, também teve um papel importante não apenas na criação das condições para o surgimento e a instalação de edifícios altos, mas também na valorização desses edifícios como símbolos da modernização do país. Um dos exemplos mais marcantes ocorreu no Rio de Janeiro, então capital do país durante o regime Vargas (1930-1945). Neste momento, particularmente em sua fase ditatorial (1937-1945), o chamado Estado Novo, o tecido urbano colonial do Rio de Janeiro foi substituído por um novo padrão moderno. Este tomou forma por meio de códigos de construção que

regulamentavam desde o traçado dos quarteirões até os detalhes arquitetônicos, aos quais incorporadores e arquitetos eram obrigados a atender.

As origens desse processo podem ser encontradas no plano que o urbanista francês Alfred Agache elaborou para o Rio de Janeiro, anos antes, entre 1928 e 1930. Um marco na evolução do urbanismo brasileiro, esse plano pretendia estabelecer princípios para resolver os problemas funcionais do Rio e dotá-lo de uma imagem moderna apropriada para a capital do país. A implementação do plano, no entanto, teve um caminho tortuoso. Praticamente abandonado após a apresentação, suas principais ideias foram recuperadas e adaptadas pelo prefeito Henrique Dodsworth, cujo mandato de 1937 a 1945 coincidiu com os anos da ditadura de Vargas.

Devido a disputas políticas e profissionais, o plano foi reduzido à reurbanização de um distrito central (a Esplanada do Castelo) e de uma grande avenida (Avenida Presidente Vargas). A administração Dodsworth recorreu aos códigos de construção propostos por Agache, que determinavam o alinhamento das fachadas, a unidade volumétrica dos quarteirões e a concordância entre alturas e motivos arquitetônicos. O novo desenho urbano comunicava uma imagem intensa de poder e disciplina por meio de sua massa arquitetônica, escala monumental e vastos espaços abertos. A intenção era claramente moldar a paisagem urbana por meio de edifícios altos, expressando o corporativismo, o controle social e o intervencionismo regulatório estatal do Regime Vargas, estabelecendo um novo padrão para as áreas centrais do Brasil.

Este artigo explora a tensa relação entre intenções públicas e privadas na remodelação do centro do Rio e o papel dos códigos na construção de elementos urbanos, forças dinâmicas e desejos de clientes, burocratas e arquitetos em direção à criação de um bairro moderno com edifícios altos. O caso do Rio foi escolhido porque atuou como

um modelo para outras grandes cidades brasileiras que tiveram seus centros remodelados neste período, como Porto Alegre e Recife, que se destacaram pela escala das remodelações.

Como fontes de pesquisa foram utilizadas as principais revistas de arquitetura e urbanismo da época, relatórios técnicos da gestão, planos de quadra constantes no arquivo público municipal, legislações e decretos, além de uma revisão de literatura sobre o surgimento do edifício alto nas principais cidades brasileiras. Buscou-se adotar um olhar crítico que atentasse ao mesmo tempo para as transformações na malha urbana, os novos planos urbanísticos, o papel dos códigos de construção, e o impacto dos edifícios altos, vistos em seu conjunto e não de forma isolada.

A primeira seção oferece algumas explicações sobre o início da verticalização das cidades brasileiras. A segunda seção concentra-se no plano de Agache para o Rio de Janeiro e a terceira discute o destino do plano. O Distrito de Castello e o governo Vargas serão discutidos nas seções quatro e cinco.

O surgimento dos prédios altos nas cidades brasileiras

O edifício alto começou a surgir nas maiores cidades brasileiras no alvorecer do século XX, quando estas passavam por uma série de transformações. A Abolição e a política de imigração fizeram com que um enorme contingente de pessoas migrasse para as cidades buscando sua sobrevivência. Como os sítios originais das maiores cidades tinham limitações de espaço devido à presença do mar, de morros, rios, lagoas ou ravinas, ocorreu um processo de densificação das áreas centrais. Em um momento no qual apenas trens e bondes parcamente serviam as periferias mais distantes, era preciso estar próximo às oportunidades de trabalho existentes nas áreas centrais (Marins, 1998, p.156).

Várias cidades tiveram seus centros remodelados seguindo a reforma de Pereira Passos no Rio de Janeiro empreendida entre 1902 e 1906 – como o Vale do Anhangabaú, em São Paulo; o Bairro do Recife, no Recife e a Rua Chile, em Salvador. Nessas áreas surgiram edifícios ecléticos, geralmente de escritórios e comércio, com estruturas metálicas importadas e altura superior ao padrão colonial. Gradualmente, construir apartamentos para aluguel tornou-se uma alternativa de investimento para as elites da época ligados à agricultura. Em 1910, foi inaugurado o edifício residencial de luxo Lafont, projetado pelos franceses Viret & Marmorat, no centro do Rio de Janeiro. Entre 1912 e 1913, foram inaugurados os edifícios Casa Médiçi, London & River Plate Bank e Guinle Buildings, com entre oito e onze andares, inovando no uso do concreto (Ficher, 1994, p. 62-68). Esses edifícios mantiveram o estilo eclético, frequentemente apresentando elementos decorativos de estruturas mais baixas. Até 1943, os elevadores eram importados, embora a Lei 2322 de São Paulo exigisse escadas ao lado dos elevadores (Somekh, 2013, p. 95).

Na década de 1920, edifícios mais altos começaram a ser construídos graças à popularização de inovações técnicas como elevadores, telefones, instalações hidráulicas e novas técnicas de construção. O uso generalizado do concreto armado, técnica introduzida principalmente por arquitetos e engenheiros estrangeiros, foi fundamental para desencadear esse processo de verticalização. O Edifício Sampaio Moreira, concluído em 1924, foi o primeiro arranha-céu de concreto de São Paulo com doze andares, logo seguido pelo Edifício Itapetinga (Somekh, 2013, p. 102).

A década de 1920 testemunhou grandes mudanças nas maiores cidades brasileiras. A expansão do sistema de bondes elétricos, a retificação e pavimentação de ruas e a introdução do automóvel impulsionaram a expansão urbana e o crescimento dos subúrbios. No final da década de 1920, os edifícios atingiram alturas sem precedentes, e as cidades sul-americanas

competiam para ter o mais alto. O Edifício A Noite, no Rio de Janeiro, concluído em 1929, tinha 103 metros de altura e 22 andares e era considerado na época o mais alto da América do Sul, superando rivais em Buenos Aires e Montevideú. No entanto, foi superado pelo Edifício Martinelli, de 30 andares, também concluído em 1929, considerado o edifício de concreto armado mais alto do mundo na época¹ (Homem, 1984). Enquanto o edifício A Noite tinha linhas mais funcionais, o Martinelli incorporou elementos estilísticos tradicionais. Esses arranha-céus remodelaram a paisagem urbana, mesmo que grande parte da cidade permanecesse subdesenvolvida ou empobrecida, como ilustrado pelos esboços de Le Corbusier de 1929.

Prédios altos tornaram as áreas centrais das cidades mais densamente povoadas e mais verticais, agravando assim o congestionamento do trânsito. Os primeiros engarrafamentos no Rio e em São Paulo já foram registrados no final da década de 1910, problema experimentado por outras cidades já na década seguinte. A situação era particularmente grave em cidades mais antigas, como Recife e Salvador, cuja geografia e sistema viário não eram capazes de suportar o tráfego intenso de veículos. A situação se agravou com o surgimento dos primeiros arranha-céus, embora a maioria deles tivesse menos de dez andares. Uma foto aérea da Cinelândia, centro do Rio de Janeiro, mostra claramente os efeitos da alta densidade populacional, especialmente em termos de falta de luz e ventilação nos andares inferiores.



Figura 1. Vista aérea da Cinelândia, Rio de Janeiro. Alfred Agache, *Cidade do Rio de Janeiro*, 1930, p. 72.

No início da década de 1930, o Rio de Janeiro passava por um acelerado processo de verticalização ao longo do litoral (Glória, Flamengo, Botafogo e Copacabana), seguindo o padrão urbano anterior, que dispensava recuos laterais e frontais. (Vaz, Segre, 2013, p. 151-153, Cabral, 2022). Em São Paulo, bairros próximos ao centro, como Santa Cecília e Santa Ifigênia, testemunhariam um primeiro momento de verticalização em massa, até que, em 1937, foi aprovada uma lei que obrigava os edifícios a apresentarem recuos laterais e frontais.

Tal situação provocou reações de muitos profissionais da área, justamente em um momento no qual o debate sobre urbanismo estava sendo introduzido no Brasil. Em diferentes cidades, arquitetos e engenheiros buscaram defender o zoneamento e os levantamentos e incorporar em suas agendas novas questões, como custos de urbanização, áreas verdes e habitação. Também defenderam códigos de construção que regulassem a altura dos edifícios e que melhorassem a ventilação e a iluminação em seus interiores.

Embora Armando de Godoy, um urbanista do Rio de Janeiro, tenha recomendado limitar os edifícios a sete andares no centro da cidade devido aos arranha-céus que bloqueavam a luz solar (Godoy, 1943, p. 7-25), em geral os urbanistas brasileiros eram fervorosos defensores do desenvolvimento de arranha-céus nas décadas de 1930 e 1940. Nadia Somekh fornece um extenso relato da disputa entre Prestes Maia, que defendia edifícios altos e avenidas largas, e Anhaia Melo, que defendia um tipo de desenvolvimento urbano mais esparso, com restrições à altura dos edifícios (Somekh, 1999). Até mesmo arquitetos com formação clássica demonstraram apreço por arranha-céus, como Alfred Agache, um ilustre arquiteto francês contratado em 1928 para

elaborar um plano de grande escala para o Rio de Janeiro.

O plano de Alfred Agache para o Rio de Janeiro

O plano Agache tratou de diferentes temas, como habitação, estética, saneamento, transporte e desenho urbano por meio de uma nova visão global sobre a cidade. Seu objetivo era resolver os problemas funcionais da cidade, fornecer a ela uma expressão de uma capital e incutir nos habitantes do Rio um ideal social de vida moderna. Os dois principais pontos nos quais Agache concentrou sua atenção foram circulação e zoneamento. Agache tentou resolver os problemas de tráfego do Rio e facilitar a comunicação entre os diferentes distritos, que eram ainda mais difíceis pela topografia da cidade. Ele propôs um esqueleto (*ossature*) que definia as principais linhas do projeto. Em seu esquema, um sistema de vias expressas, *carrefours* e cruzamentos tornaria a cidade fluida. Em seu esquema, a futura Avenida Presidente Vargas, que será discutida mais adiante, já está proposta.

Em relação ao zoneamento, Agache afirmou que a vida urbana do Rio dependia do bom funcionamento de suas partes (áreas ou distritos), cada uma delas com um papel a desempenhar na cidade. Era necessário identificar essas partes, analisá-las e distribuí-las adequadamente na cidade, estabelecendo relações corretas entre elas (Agache, 1930, p.157-159). A cidade seria assim, funcional e formalmente dividida para posteriormente reconectada por um sistema coerente de circulação.



Figura 2. Vista aérea do Plano do Centro do Rio de Janeiro. Alfred Agache, 1930, p. 137.

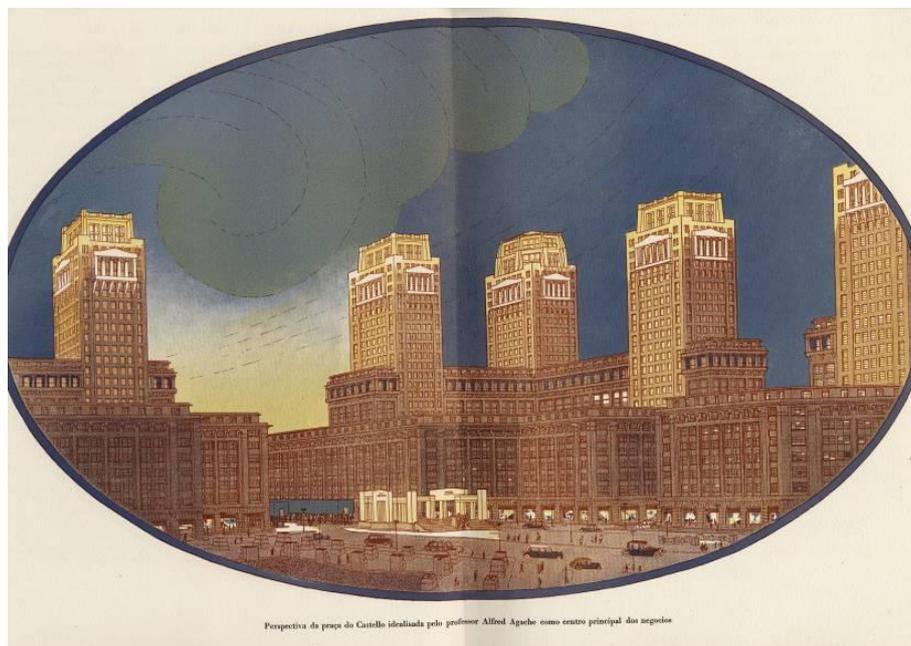


Figura 3. Esplanada do Castello, vista. Alfred Agache, 1930, p. 168-169.

Para cada bairro, Agache fixou densidades, alturas e tipos de edifícios, definindo assim sua forma, imagem e posição dentro da malha da cidade e assegurando um grau de hierarquia entre eles. Essa combinação de morfologia urbana, zoneamento e tipo arquitetônico definiria a aparência de cada bairro. Para Agache, o urbanismo também era uma arte de composição que dá a cada bairro uma imagem, diferente uma da outra, mas combinada em uma imagem coerente e estável de uma cidade moderna (Figura 1).

Um dos aspectos mais significativos do plano de Agache foi a ênfase no simbólico e no estético na formação de centros urbanos modernos, comumente monumentais e uniformes. As duas propostas mais proeminentes eram a Porta do Brasil e a Praça do Castelo. A Porta do Brasil (na parte inferior da figura 2) era uma vasta praça voltada para o mar e cercada por edifícios clássicos uniformes e simplificados, proporcionando uma entrada monumental, um palco para desfiles e comemorações cívicas. A Praça do Castelo (Figura 2 [topo], Figura 3), era uma praça em formato hexagonal na qual cada um dos seis quarteirões abrigava edifícios do quais se elevavam torres de quase 100 metros de altura. Essas torres de escritórios e tinham um lugar importante na composição, mostrando o poderio econômico do Brasil. Agache enfatizou a necessidade de agrupar esses edifícios para simbolizar o poder dessas novas forças:

Em vez de permitir que estes elementos de nossa vida moderna se dispersem aos quatro ventos e percam toda sua expressão simbólica, não se poderia, pela reunião delas (...) em um conjunto orgânico de edifícios e espaços livres, chegar a criação de grandes centros monumentais, compostos (...) para exprimir os ideais econômicos e sociais da comunidade de nossa época? (Agache, 1930, p. 129)

Para um arquiteto de formação *Beaux-Arts* como Agache, a solução para o problema artístico da

cidade moderna estaria na construção de conjuntos arquitetônicos que melhor representassem as aspirações de uma sociedade moderna (Moreira, 2007, p. 105). Para tal, ele promoveu o agrupamento de edifícios como uma forma de cenário:

Os edifícios, se forem bem estudados, permitindo entrarem no quadro do conjunto, contribuirão para a formação do decoro geral: sua posição, aparência, os fundos de perspectiva serão elementos que contribuirão para o embelezamento urbano... Portanto, é indispensável que o urbanista ocupe-se não apenas da disposição dos edifícios em plano, mas imagine igualmente seu volume. (Agache, 1930, p. 121)

Agache dominou a composição clássica para definir espaços urbanos, utilizando o vocabulário haussmaniano-barroco (quarteirões, avenidas, perspectivas), e para conferir monumentalidade e majestade a edifícios altos. O desenho urbano e a arquitetura unificaram-se em uma imagem estável e coerente de uma cidade livre de contradições ou desordem. O plano era bastante completo, mas apenas as suas propostas que foram parcialmente concretizadas, a Praça do Castelo e a Avenida Presidente Vargas, serão estudadas aqui.

Durante as décadas de 1930 e 1940, o debate sobre urbanismo floresceu no Brasil, com um número impressionante de publicações e planos. O plano Agache foi particularmente influente nesse debate, especialmente na renovação de centros urbanos no início da década de 1940. Na década de 1930, uma nova mentalidade de planejamento emergiu e a profissão de urbanista tinha grandes prognósticos, com as administrações de cidades incorporando muitos urbanistas e uma rede mais diversificada de instituições que promovendo o urbanismo. Uma geração de especialistas em urbanismo surgiu no início da década de 1930, que incluía muitos dos assistentes de Agache, como Atílio Corrêa Lima, Arnaldo Gladosch e Affonso Eduardo Reidy.²

Esta geração teve amplos prospectos com a chegada de Getúlio Vargas em outubro de 1930, que transformou profundamente a sociedade brasileira. Uma aliança complexa de jovens políticos, militares, profissionais, industriais e intelectuais derrubou o antigo regime. Liderado por Getúlio Vargas, esse grupo heterogêneo, de esquerda e direita, unia-se sobretudo pela insatisfação com o domínio das oligarquias cafeeiras, pelo nacionalismo e pela defesa de um Estado mais forte.³ O novo governo iniciou um programa de modernização, reformando o sistema político e promovendo a industrialização sob forte tutela estatal. As reformas visavam construir um Estado de bem-estar social, com educação, saúde e previdência ampliadas. A política trabalhista tornou-se marca do regime, ao garantir direitos pioneiros e regulamentar conflitos.⁴ Tais pressupostos foram ainda mais fortalecidos com a criação do Estado Novo (1937-1945), quando Vargas se recusa a promover eleições e declara uma ditadura que vigorará entre 1937 e 1945.

A ditadura varguista estimulou ainda mais expectativas entre os urbanistas. Industrialização, nacionalismo e um Estado forte eram vistos como uma fórmula inseparável para conduzir o país à modernização. O urbanismo também era visto como uma parte importante da modernização social, uma vez que a construção de um novo homem também significava a construção de uma nova cidade. O regime iniciou uma campanha de propaganda para moldar uma identidade nacional e incutir orgulho cívico e patriotismo na juventude. Adotando a teatralidade dos regimes fascistas, o *Estado Novo* promoveu desfiles e comemorações cívicas. Avenidas modernas repletas de arranha-céus eram vistas tanto como cenários para tais manifestações como símbolos importantes do progresso do país, representando o "esforço nacional" do regime para a sua modernização.

Henrique Dodsworth e o destino do Plano Agache

148

Com a Revolução de 1930, Prado Júnior, o prefeito do Rio de Janeiro que tinha contratado Agache, foi deposto, tornando o futuro do plano incerto. A completude do plano, no entanto, inibiu tentativas de novos planos e monopolizou a maior parte das discussões urbanas da década de 1930. O novo prefeito, Adolfo Bergamini, convidou Armando de Godoy, o principal urbanista do Rio (e aliado de Agache), para chefiar uma comissão criada para decidir sobre a implementação do plano.

A *Comissão do Plano da Cidade* aceitou as propostas de Agache para o sistema viário, para o Morro do Castello e para os bairros residenciais da zona sul. Também aceitou suas propostas para as vias públicas, o sistema de espaços livres e o código de edificações, todas com poucas alterações (Godoy, 1943, p. 325-328; Reis, 1977, p. 101-102; Albuquerque Filho, 1959, p.41). Entretanto, Bergamini permaneceu no poder por apenas um ano, e o novo prefeito, Pedro Ernesto, assumiu em setembro de 1931. Como o programa de Ernesto tinha uma forte ênfase na educação e assistência social e não em urbanismo ou obras públicas, ele não apoiou o desenvolvimento posterior do plano de Agache, que foi praticamente esquecido e oficialmente suspenso em 1934 (Reis, 1977, p. 91, 106; Silva, 1993, p. 46).

O destino do Plano Agache só mudou em novembro de 1937, com os rearranjos políticos locais provocadas pela instalação do *Estado Novo*, a ditadura de Vargas. Henrique Dodsworth (1895-1975), ex-deputado carioca com vasta atuação em atividades educacionais, foi nomeado por Vargas para chefiar a Prefeitura⁵ Dodsworth governou de julho de 1937 a novembro de 1945, incluindo todo o período do *Estado Novo*. A longa duração de seu mandato e o apoio integral de Vargas foram fundamentais para o sucesso de seu programa de obras públicas. Em seu discurso de

posse, Dodsworth anunciou uma reorganização administrativa completa, incluindo a eliminação e criação de departamentos, a centralização da assistência social e a promoção de uma reforma tributária (Macedo, 1955, p. 40-41; Reis, 1977, p. 10-11; Organização, 1937, p. 415-419; Prefeitura, 1943, p. 14).

Dodsworth nomeou como seu Secretário de Obras Públicas Edison Passos, um engenheiro envolvido por muito tempo na administração pública local, que permaneceu no cargo durante todo o mandato de Dodsworth. Dodsworth e Passos restabeleceram a *Comissão do Plano da Cidade* (CPC), cujo objetivo era "elaborar um plano geral para a cidade, (...) estudar todas as ordenanças de zoneamento, (...) e sincronizar todas as obras públicas em direção a um objetivo mais direto, organizando um plano de longo prazo de obras públicas" (Comissão do Plano da Cidade, 1938, Silva, 1993, p. 46-47). Agora mais operacional e prática do que a anterior, a nova CPC tinha como coração o *Serviço Técnico*, uma agência com liberdade operacional e agilidade. Dodsworth e Passos tentaram implementar o projeto de Agache, que foi elogiado por eles como um passo importante no desenvolvimento do urbanismo no Brasil.⁶

O plano de melhoramentos de Dodsworth, *Plano de Extensão e Transformação da Cidade*, seguiu as diretrizes estabelecidas por Agache, particularmente aquelas relativas ao sistema viário. Dodsworth e seu *Serviço Técnico* tentaram adaptar as soluções de Agache à nova realidade da cidade do final da década de 1930, particularmente após um grande aumento do número de automóveis e a construção do novo aeroporto na orla da Esplanada do Castelo, o que comprometeu a implementação de algumas das ideias do plano original. O programa de Dodsworth consistia basicamente na construção de avenidas e túneis para melhorar a comunicação dentro da difícil topografia do Rio. A necessidade de resolver o tráfego de automóveis sempre foi enfatizada nos discursos governamentais (Atividades e realizações, 1939,

p. 385; Plano de Melhoramentos, 1941, p. 224). As propostas de Dodsworth e Passos para o centro do Rio de Janeiro consistiam na criação de um esquema triangular de avenidas perimetrais ao redor do centro, muito semelhante ao que Agache havia proposto anos antes. Estas avenidas redirecionariam os principais padrões de circulação, evitando o tráfego intenso no centro.⁷ Para implementar esse programa no centro da cidade, Dodsworth e Passos se concentraram em dois aspectos-chave, que também tinha sido enfatizados por Agache:

- A construção da Avenida Presidente Vargas, principal avenida que liga o centro do Rio à Zona Norte, envolveu grandes demolições e transformou o centro da cidade.
- A conclusão do bairro Castello, onde o francês tinha projetado sua Praça Castello, que ainda estava parcialmente desocupado no início da década de 1930.

O Distrito do Castello e os arranha-céus harmoniosos

A urbanização da Esplanada do Castello foi uma peça fundamental do programa de Dodsworth. O Morro do Castello havia sido demolido em 1922 e permanecia como uma valiosa área livre no centro da cidade. Alguns projetos, indo de um simples arruamento até um mais elaborado de caráter clássico, foram propostos para a área, antes da síntese promovida por Agache (Vilas Boas, Segre, 2007). Entre 1928 e 1938, avenidas imponentes e edifícios modernos começaram a ser erguidos gradualmente na área, de acordo com as ideias de Agache, ratificando seu destino de ser a vitrine da modernização do Rio.⁸ Apesar das perspectivas promissoras e do apelo da prefeitura, a ocupação foi lenta demais, devido às incertezas da economia. Quando Dodsworth assumiu o poder, em novembro de 1937, a prefeitura decidiu assumir um papel mais ativo no desenvolvimento da área.

O legado de Agache também pode ser visto no código que regulamenta a construção civil, aprovado em junho de 1937. Exceto por pequenas diferenças, o novo sistema de zoneamento baseava-se na sua proposta anterior, particularmente na ideia de uma área central densa e alta, em forte contraste com uma periferia mais baixa e menos densa.⁹ A seção especial do código dedicada ao Distrito de Castello também se inspirou fortemente nas diretrizes de construção de Agache para aquela área. Considerando o papel de Castello como um centro comercial, o código estipulava um tipo de edifício de escritórios com lojas no térreo.

O código tinha uma grande preocupação com a aparência de edifícios altos no contexto urbano. De acordo com o código, as fachadas tinham que ser rigidamente alinhadas, e o edifício deveria ocupar o limite o lote, sem deixar recuos.¹⁰ Embora as alturas máximas fossem estabelecidas dependendo da largura das ruas, o código era permissivo quanto à altura dos edifícios. De fato, estabeleceu um mínimo de seis andares para as ruas com mais de 10 metros de largura. O edifício padrão teria 13 andares (cerca de 42 metros): térreo e mezanino (totalizando 7,15 metros) e 11 andares (de 3,15 metros), cada um se estendendo e criando calçadas cobertas (galerias).¹¹ Pisos acima do limite do edifício seriam permitidos se fossem recuados obedecendo a uma linha seguindo um ângulo de 60°, tomada a partir da calçada oposta. Sobre essa questão, é possível perceber essa preocupação com o aspecto formal da cidade:

Na cobertura do edifício, acima do segundo pavimento recuado, serão permitidas máquinas, caixas d'água e salas de serviços, desde que recuadas sete metros do nível da rua e projetadas de modo a integrar-se à composição arquitetônica e a compor um coroamento (água-furtada ou coroamento) adequado ao edifício, alinhado com o coroamento das edificações vizinhas. Acima da cobertura do segundo pavimento superior recuado, será permitida a construção de

reservatório de água e compartimentos de serviços, desde que esta construção fique recuada sete metros em relação ao alinhamento do logradouro, e seja projetada de maneira a ficar integrada na composição arquitetônica, formando um coroamento conveniente para o edifício, no mesmo alinhamento do coroamento dos edifícios do mesmo lado da quadra.¹²

Em sua busca por uma unidade volumétrica dos blocos, o código exigia não apenas o alinhamento das fachadas e a unificação de alturas e motivos arquitetônicos, mas também o ritmo das aberturas e a modulação. As fachadas eram rigidamente controladas pela municipalidade. O código estipulava inclusive que, se um edifício tivesse uma demanda programática incomum, os arquitetos deveriam integrá-la ao projeto e integrá-la ao contexto:

Quando em virtude de um destino especial do edifício ou de parte do edifício, se tornar necessário adotar pé direito mais elevado (...) a composição exterior deverá ser feita de maneira que o "acidente" se integre convenientemente na fachada do próprio edifício, e não perturbe a harmonia do conjunto dos edifícios da quadra.¹³

Em relação às galerias, um dispositivo muito conveniente para os trópicos, o código estabeleceu parâmetros de variação para as alturas dos pisos e as dimensões das colunas e seus intervalos. A galeria deveria ter uma largura única, e nenhuma projeção ou recuo era permitido. Até mesmo a escolha do material para o revestimento das colunas era limitada. O primeiro edifício erguido em um quarteirão serviria de padrão para os demais. As áreas comuns dentro dos quarteirões e as passagens para elas a partir da rua deveriam ser mantidas abertas.

O código incentivava edifícios altos, mas sob rigoroso controle. Uma análise da linguagem árida do código revela uma preocupação notável em forçar os arranha-céus a aderirem a uma

imagem coerente. Esse esforço evoca outro autor preocupado com edifícios altos, Louis Sullivan, que desejava “transmitir a essa pilha estéril a graciosidade daquelas formas superiores de sensibilidade e cultura” (Sullivan, [1896] 1947, p. 202). Segundo Sullivan, a solução natural para o problema do projeto era uma solução tripartite, na qual uma base e um sótão, conferindo caráter e peso ao edifício, enquadrariam entre si um número indefinido de andares de escritórios. O sótão criaria uma imagem apropriada para um edifício alto.

A construção do aeroporto e dos ministérios pelo Governo Federal provocaram a necessidade de reformulação do plano Agache.¹⁴ A primeira revisão foi feita em 1938 por Affonso Eduardo Reidy, que tentou introduzir princípios de urbanismo do CIAM (Reidy, 1938, p. 604-607; Reis, 1977, p. 110-111). Uma segunda revisão, no entanto, feita por José Oliveira Reis no ano seguinte, retornou aos princípios mais tradicionais do plano de Agache, inserindo mais quadras. Uma perspectiva publicada no final de 1939

mostrou uma nova Praça do Castello com edifícios menores do que no plano de Agache e com menos espaços livres do que na proposta de Reidy (Figura 4). Aqui, os aspectos clássicos de Agache foram ainda mais enfatizados.

A necessidade de mais lotes, devido ao sistema de financiamento, provocou essas alterações. A implementação do sistema de circulação de Dodsworth exigiu o rápido desenvolvimento da Esplanada do Castello. Para ter recursos para alimentar seu programa, a estratégia de Dodsworth era desenvolver essa área o mais rápido possível, evitando operações fragmentadas e criando mais unidades imobiliárias que pudessem ser tributáveis. Devido ao sistema de financiamento (títulos municipais resgatáveis após a construção), os novos lotes passaram a ser propriedade de investidores privados, embora o governo federal, que tentava acomodar sua crescente burocracia, tivesse comprado a maior parte dos títulos, demonstrando o apoio do regime de Vargas à iniciativa.¹⁵

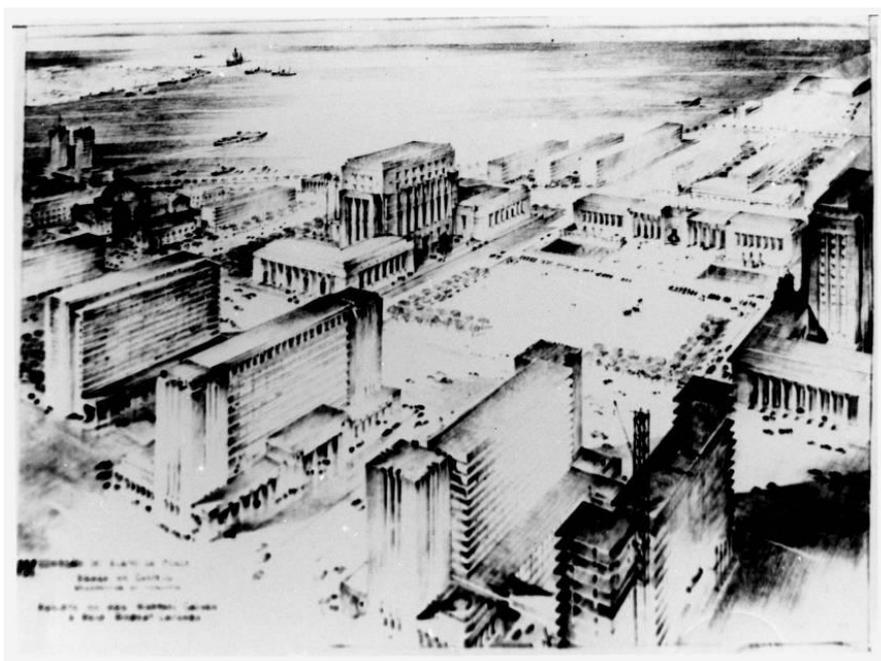


Figura 4. Comissão do Plano da Cidade (CPC). Praça do Castello, Perspectiva (1939). Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, Foto R4166.

O desenvolvimento da área consistiu na remoção dos restos do Morro do Castello, na criação de novos quarteirões e na construção de um sistema viário, notadamente as Avenidas Antônio Carlos, Almirante Barroso e Nilo Peçanha. Esses planos foram elaborados no segundo semestre de 1940, apresentados e aprovados em dezembro do mesmo ano (Decreto 6898, 1941, p. 327-329).

As novas plantas de quadras forneciam dimensões exatas para os lotes, fachadas, áreas coletivas internas, galerias e calçadas. Os novos lotes eram maiores que os antigos e se adaptavam às novas avenidas: as laterais e os cantos dos paralelogramos eram cortados em linhas

redondas ou diagonais para corresponder a certas circunstâncias urbanas (como a necessidade de se deparar com outro bloco de edifícios ou uma praça), criando formas geométricas incomuns, como polígonos, pentágonos e hexágonos. A dimensão das galerias (7 metros de profundidade e 7 metros de largura) era geralmente usada como um módulo na definição dos lotes, indicando que um compromisso com a condição urbana era o motivo máximo do novo projeto da cidade. As plantas também ditavam alturas e seções específicas dos edifícios, e os novos proprietários eram obrigados a construir de acordo com essas dimensões.

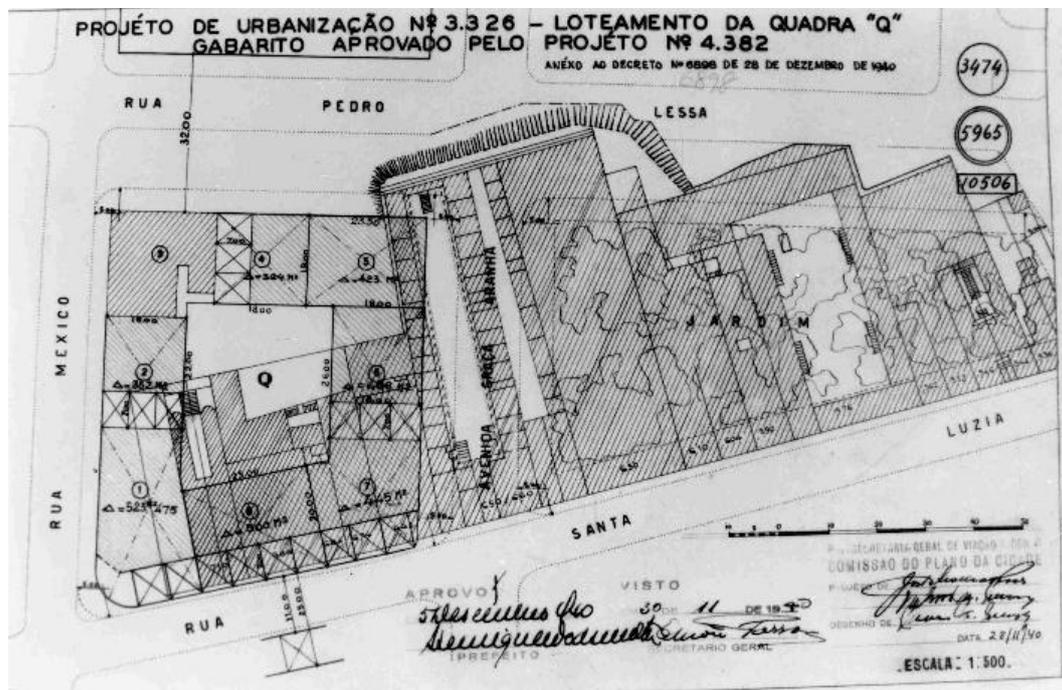


Figura 7. CPC, Plano de urbanização do Bairro Castello, Bloco Q (por Oliveira Reis). Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro Projeto 3326.

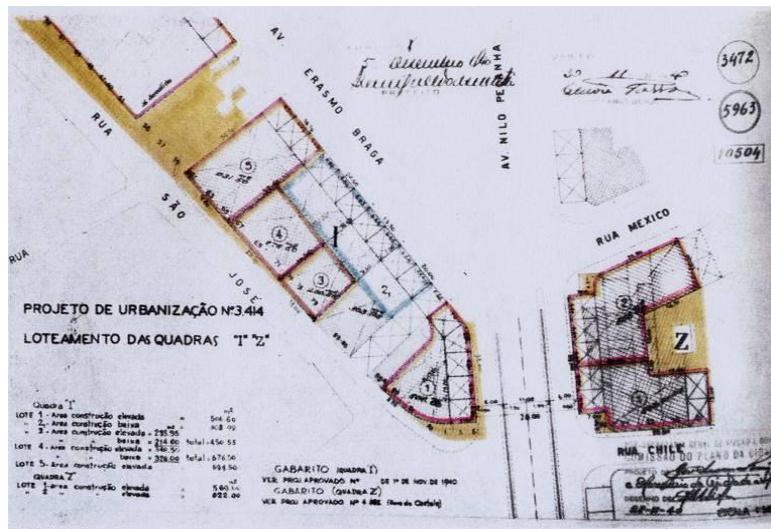


Figura 8. CPC, Plano de Urbanização do Bairro Castello Blocos I e Z (por Oliveira Reis). Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro Projeto 3414.

As novas plantas dos quarteirões curiosamente mostravam as condições atuais do local, destacando o contraste entre as formas urbanas. No caso do quarteirão K, por exemplo, os vestígios da colina e do antigo tecido urbano contrastavam fortemente com o novo quarteirão pentagonal criado pela inflexão da Avenida Nilo Peçanha (Figura 5).¹⁶ No caso do quarteirão C, 30 lotes estreitos de tamanhos variados desapareceram para dar lugar à avenida e a um quarteirão triangular ocupado por um único edifício (Figura 6), a semelhança do quarteirão Q (Figura 7). No quarteirão D, cerca de 25 lotes foram reduzidos a sete lotes maiores. As plantas para C e D também definiram um tipo de edifício com galerias, 17 andares de altura mais 2 andares rebaixados (Figura 6).¹⁷ Nos quarteirões I e Z, um longo paralelogramo (I) teve os lados cortados diagonalmente e arredondados para criar uma correspondência com o edifício (Z) do outro lado da rua (Figura 8).¹⁸

Para implementar essas reformas, a prefeitura entrou em negociação com os proprietários, trocando lotes e redesenhando quarteirões específicos. A seção das avenidas foi projetada desde o início para incorporar galerias.

Os novos edifícios eram muito semelhantes, apresentando as mesmas galerias, pisos recuados e ritmo idêntico de aberturas, diferenciando-se pelos detalhes. As esquinas também eram um elemento de projeto. Há muitos exemplos de unidade arquitetônica. Os edifícios na esquina da Rua México com a Avenida Nilo Peçanha foram projetados como três edifícios independentes, pelo mesmo arquiteto, Robert Prentice, fato que contribuiu para a imagem geral unificada do conjunto (Figura 9). No entanto, isso foi uma exceção e não invalida a hipótese do papel ativo dos códigos de construção na formação da cidade. Por exemplo, os quarteirões voltados para a baía, na divisa sul do Castello, foram projetados por quatro arquitetos diferentes, mas o alinhamento dos pisos recuados, galerias e aberturas os fazia parecer um único edifício. O edifício Andorinha, na esquina das ruas Almirante Barroso e México, estava inserido de forma semelhante no tecido urbano (Figura 10). Os proprietários individuais eram obrigados a construir de acordo com as regras designadas (Figuras 11 e 12).



Figura 9. Edifício Nilomex. *Revista Municipal de Engenharia*, janeiro de 1936, p. 26.



Figura 10. Anúncio de empresa Carrier. *Revista Municipal de Engenharia*, janeiro, 1939, p. 16.



Figura 11. Bairro Castelo, Quadra. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, Projeto 1616/02. Figura 12. Avenida Nilo Peçanha (2015). Galerias. Foto Autor.



Figura 13. Esplanada do Castelo, vista aérea. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Fotos 729/22 e 729/06.

A área do Castello foi concluída rapidamente. Uma foto tirada durante a construção em 1940 mostra a demolição de edifícios tradicionais e modernos volumosos avançando rapidamente em direção ao vazio da Esplanada do Castello (Figura 13). O surgimento de avenidas e edifícios modernos foi amplamente divulgado pelo regime e gerou euforia na cidade, como expressou um colunista de uma revista semioficial: “Entrando na Esplanada do Castello, uma nova cidade surge aos nossos olhos, uma cidade em que todas as construções, quase todas magníficas e esplendorosas, seguem regras e diretrizes previamente estabelecidas” (Revista, 1939, p. 11). A Esplanada do Castello também foi um reflexo de um grande boom da construção que ocorreu no Brasil no início da década de 1940, em que grandes quantidades de capital foram investidas

em imóveis, devido às circunstâncias econômicas ditadas pela Segunda Guerra Mundial (Melo, 1991, p. 153-154).

157

A construção da Avenida Presidente Vargas

A obra mais impressionante de Dodsworth foi a Avenida Presidente Vargas, uma avenida de quase quatro quilômetros de extensão que atravessa o centro da cidade e a liga à zona norte. A ideia da Avenida vinha sendo objeto de propostas desde meados do século XIX. Agache também desenvolveu a proposta em seu plano, que foi reavaliado e finalmente implementado pela administração de Dodsworth.

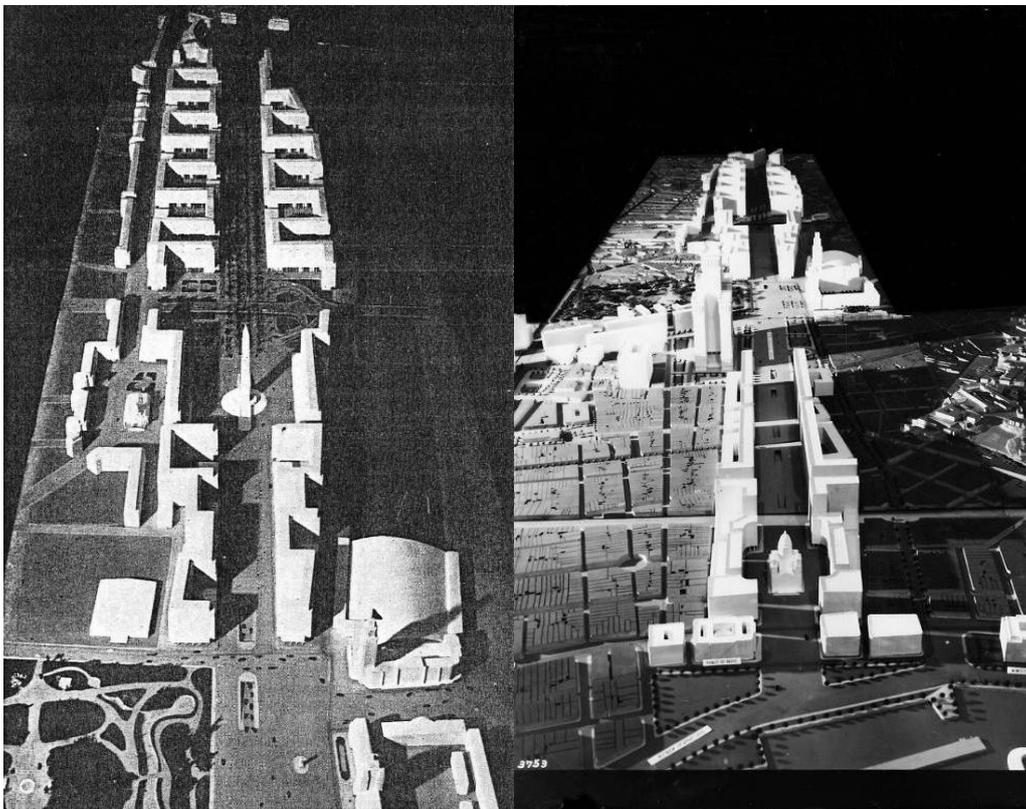


Figura 14. CPC, Avenida Presidente Vargas, Maquete. *Revista Municipal de Engenharia*, Jan 1943, p. 17. Figura 15. CPC, Avenida Presidente Vargas, Maquete. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, Foto NV 145.

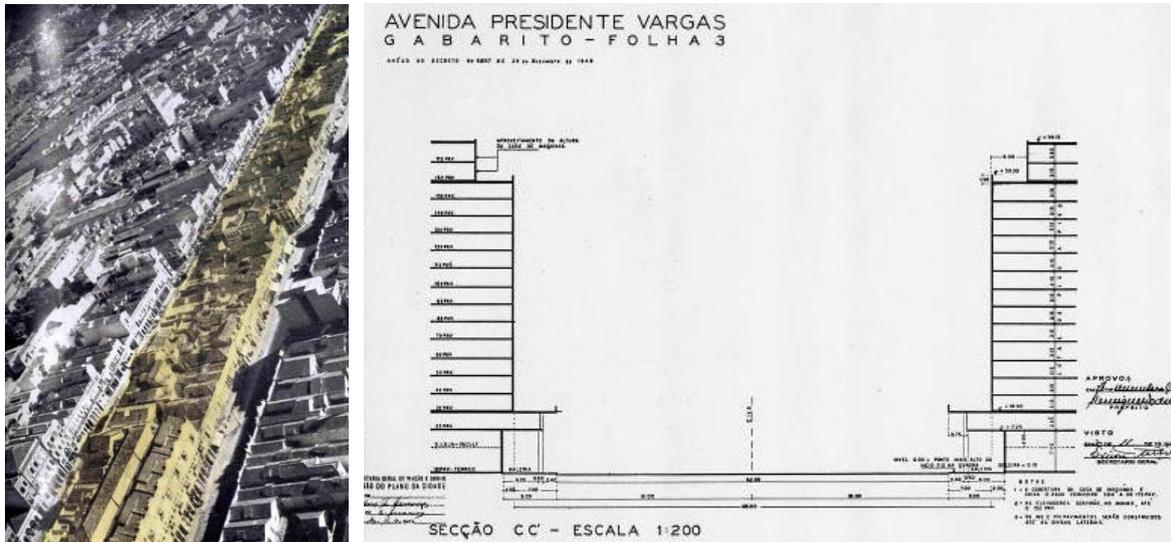


Figura 16. CPC, Blocos a serem demolidos para a Avenida. *Revista Municipal de Engenharia*, nov. 1938, p. 28. Figura 17. CPC, Código de construção da Avenida Presidente Vargas. *Revista Municipal de Engenharia*, nov. 1941, p.325.

O projeto do primeiro e segundo trechos (da Praça da Bandeira à Praça Onze) foi creditado a O boulevard tinha 80 metros de largura em toda a sua extensão, atravessando as partes mais densas do centro e causando extensas demolições. O ambicioso primeiro projeto feito em 1938 pela Comissão de Planejamento da Cidade foi dividido em quatro seções pontuadas por praças (Figuras 14, 15).¹⁹ Partindo da extremidade leste, na Praça da Bandeira, a primeira seção estende-se até a Praça Onze, onde foi colocado um enorme obelisco. A segunda seção, que se estende desse ponto até a Praça da República. A terceira seção estende-se da Praça da República até a Igreja da Candelária, que foi preservada no meio da avenida. A quarta seção se estendia da Igreja até o mar.

Hermínio de Andrade e Silva, que buscou incorporar os princípios do CIAM, projetando uma longa linha de quarteirões ocupados por edifícios altos à *redents* e sustentados por *pilotis*, com espaços abertos entre eles. Esses trechos da avenida foram construídos, mas nunca foram preenchidos com os novos edifícios, sendo ocupados por edifícios públicos décadas depois

em meio a alguns armazéns e fábricas que ainda permaneceram da ocupação original.²⁰

Os trechos três e quatro foram executados por toda a equipe, sob a direção de Hélio Britto. A nova avenida substituiu uma linha reta de quarteirões que existia entre as ruas São Pedro e General Câmara, duas ruas estreitas, porém muito longas, que cruzavam todo o centro de leste a oeste (Figura 16). O plano previa edifícios altos ladeando a avenida, conferindo-lhe uma forte direcionalidade e levando o olhar para os pontos focais, a Praça da República e o arranjo da Igreja da Candelária. A altura dos edifícios era de 24 andares (incluindo os dois andares das galerias), totalizando 75 metros. Os edifícios tinham que seguir rigorosamente os códigos de construção aprovados para a avenida em dezembro de 1940 (Figura 17). As dimensões das galerias eram semelhantes às estipuladas para o Castelo. Essas normas levaram à criação de um conjunto harmonioso no qual a monumentalidade era uma característica fundamental.²¹

A prefeitura decidiu iniciar a construção de todos os trechos da Avenida simultaneamente. O plano final foi apresentado e rapidamente aprovado em dezembro de 1940.²² A construção começou oficialmente em abril de 1941, acompanhada pelos jornais, que incessantemente divulgaram o progresso. Os trechos um e dois (os trechos modernistas projetados por Andrade e Silva) foram logo concluídos, uma vez que não envolveram grandes desapropriações e demolições. Esses trechos foram inaugurados em 10 de novembro de 1941, mas nem os edifícios nem a reorganização da Praça Onze com o obelisco e o desvio foram realizados. O terceiro trecho (da Praça da República à Igreja da Candelária) e o quarto trecho (da Igreja à Orla) foram inaugurados em 10 de novembro de 1942 e 1943, respectivamente. Todas as obras da avenida foram concluídas em setembro de 1944.²³

As seções três e quatro, que atravessam o denso núcleo da cidade, foram as mais desafiadoras de implementar, pois envolveram grandes demolições do tecido urbano, incluindo edifícios religiosos históricos. Entre os muitos edifícios demolidos, estavam joias da arquitetura religiosa colonial, como São Pedro dos Clérigos e Bom Jesus. Também desapareceram pequenas praças e pátios, incluindo a antiga Praça da Câmara Municipal desapareceu. Essas demolições provocaram protestos de lojistas, trabalhadores e intelectuais, mas a prefeitura teve o total apoio de Vargas para o empreendimento. Os números dão uma ideia da magnitude da intervenção: das 43 quadras que desapareceram inteiramente, apenas 16 foram repostas; dos 1225 edifícios demolidos (525 deles no caminho da avenida), apenas 179 novos lotes foram disponibilizados. Essa grande operação transformou substancialmente a paisagem urbana e forçou milhares de pessoas a se mudarem (sem um programa de reassentamento) para a periferia da cidade (Brito, 1944, p. 111, Brito, 1945, p. 63).

O financiamento para este empreendimento foi obtido através do mesmo sistema de títulos utilizado para o Castello. Cada título foi atribuído a um novo lote e muitos deles foram comprados pela burocracia federal.²⁴ A área central em torno da Avenida Rio Branco e da Igreja da Candelária atraiu mais investidores. Apesar das afirmações de Edison Passos de que o projeto era viável, o empreendimento não obteve o mesmo sucesso que o distrito de Castello. A venda de títulos não ocorreu como esperado e a prefeitura teve que tomar um empréstimo do Banco do Brasil em 1941, com a intervenção oportuna de Vargas (Passos, 1941, p. 221).

A nova Avenida Presidente Vargas alterou radicalmente a paisagem urbana do Rio. Fotos aéreas tiradas após a construção da Avenida mostram dramaticamente o imenso corte raso no centro (Figura 18). A relação tradicional entre ruas e edifícios foi perdida, uma vez que os prédios de dois andares agora estavam voltados para a avenida de 80 metros de largura. Algumas vistas são particularmente perturbadoras, como a que retrata a Igreja da Candelária isolada e pessoas vagando pela vastidão da avenida, sem carros ou prédios ao redor. Essa transformação ainda pode ser vivenciada hoje, particularmente a quebra de escala no tecido urbano entre os prédios tradicionais de dois andares e os prédios de vinte andares. A monumentalidade do cenário, a abertura e a sugestão de velocidade sugerem a era ideia de modernidade que era almejada.

Como Agache antes, a CPC percebeu o potencial de criar um espaço majestoso usando a Igreja da Candelária, uma igreja clássica monumental iniciada em 1775, como um elemento principal. A Igreja foi libertada dos vinte edifícios antigos que invadiam suas paredes e adquiriu o papel de um monumento, cujo pano de fundo era formado pelos novos blocos de edifícios. Enquanto o limite de altura para a Avenida era de 22 andares, os novos edifícios ao redor da igreja foram limitados a 14 andares mais dois andares recuados, para evitar que sobrecarregassem a igreja.



Figura 18. Rio de Janeiro, Vista aérea. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, Foto R127/24.

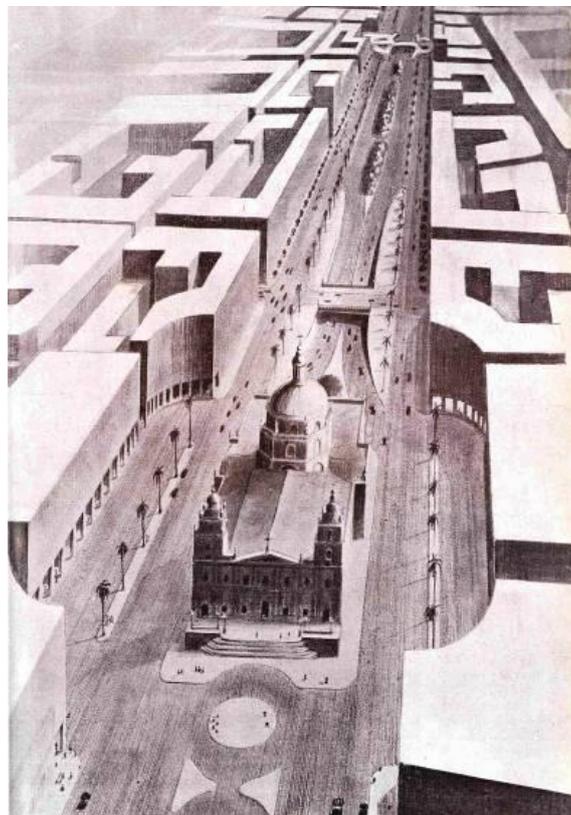


Figura 19. Perspectiva da nova avenida com a Igreja da Candelária. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, R127/12 *Revista Municipal de Engenharia*, nov. 1938, p.29.



Figura 20. Perspectiva da Igreja da Candelária e o novo arranjo. *Revista Municipal de Engenharia*, jul. 1941, p. 263.

Duas representações do projeto demonstraram claramente os efeitos buscados pela equipe de projetistas (Figuras 19, 20). Na vista aérea, a igreja parece envolta pelos blocos de construção próximos, cujas formas foram moldadas para se adequar ao cenário. Na outra representação, a igreja ergue-se sobre um platô ladeado por grupos de altas palmeiras brasileiras, que foram intencionalmente retratadas para realçar sua grandiosidade, fazendo com que as rigorosas linhas clássicas da fachada se expandissem para o terreno. As fachadas dos edifícios próximos foram retratadas como massas vazias e anônimas, proporcionando um cenário teatral. Se em Nova York e em Chicago, os edifícios altos eram por si sós objetos de fascínio, no Rio foram reduzidos a um pano de fundo para compor o cenário.

Todo o espaço é regido pelas regras da perspectiva, e cada plano ou superfície é achatado para realçar o efeito da Igreja. Mesmo do ponto mais distante da Avenida, a Igreja encerra a perspectiva, mas não foi feita apenas para ser admirada como um espaço fixo, mas para ser apreciada a partir de um veículo em movimento e, para tal, a contribuição dos edifícios altos era fundamental. Como Carl Schorske observou no caso da Ringstrasse de Viena, a

perspectiva do Barroco foi atualizada com uma dimensão mais dinâmica de percepção do espaço pelo rápido movimento circular ao seu redor.

O conjunto construído reproduziu integralmente as sensações expressas por essas representações. Os edifícios altos formam padrões repetitivos e uniformes, quase emulando as aberturas, frontões, nichos e colunas da igreja. Os edifícios do lado norte foram inseridos de forma mais anônima na trama. No lado sul, o tempo de construção dos edifícios levou a respostas distintas, com edifícios representando suas diferentes décadas. Essa preocupação com a criação de cenários ao longo da avenida também esteve presente na remodelação da Praça da República.

A Avenida expressava claramente a intenção do regime de exaltar seu poder, expondo um conflito entre o discurso técnico e racional e as aspirações monumentais e simbólicas. Embora os autores afirmassem constantemente que o único aspecto considerado era um sistema de trânsito racional, é impossível dissociar essa intervenção de intenções estéticas.²⁵

Somente um governo autoritário poderia fazer essas reformas, já que “não havia políticos para

nos perturbar e as pessoas sabiam que estávamos fazendo o melhor para elas".²⁶ Críticas ao empreendimento foram silenciadas, os protestos dos expropriados foram pouco divulgados e poucos profissionais se arriscaram a expressar suas opiniões, mesmo que não favoráveis ao empreendimento.²⁷ Críticas, no entanto, começaram a surgir em 1945, quando a posição de Vargas se tornava mais frágil. Quando Dodsworth e Passos estavam deixando o cargo e o clima político estava se amenizando, Adalberto Szilard criticou duramente Vargas e Dodsworth como megalomaníacos por criarem uma avenida monumental para a qual não havia veículos para circular nem prédios suficientes para preenchê-la, deixando expostas imensas superfícies de concreto sem qualquer uso, exceto para aquecer a cidade (Szilard, 1950, p. 51). A vastidão perturbadora do espaço, retratada nas primeiras fotos após a construção, não desapareceu em poucos anos, pois ainda persistia no final da década de 1950.

A Avenida foi concluída em um curto período de três anos e tornou-se o cenário perfeito para Vargas. Embora a maioria dos edifícios fosse composta por escritórios de empresas privadas e institutos estatais, a avenida tinha um caráter cerimonial mais poderoso do que o Distrito do Castello. Enquanto o Castello, embora abrigasse sedes ministeriais, conciliava interesses diversos e estava mais integrado à cidade, a Avenida Presidente Vargas, emoldurada por edifícios altos, tornou-se o *locus* máximo de poder. Vargas tentou simbolizar o advento de um Novo Brasil e marcar o *Estado Novo* como um marco crucial. Suas ambições, no entanto, duraram pouco, pois no ano seguinte, ele foi forçado a renunciar e o país retornou à democracia.

Conclusões

A modernização de uma cidade envolve a adição de novas redes de trânsito, serviços e elementos urbanos, como arranha-céus, ruas e praças, ao

tecido urbano existente. No Rio de Janeiro, essas mudanças às vezes rompiam com o antigo tecido urbano, mas acabaram sendo integradas à vida cotidiana. Os códigos de construção desempenharam um papel crucial na formação do desenvolvimento, orientando arquitetos, usuários e autoridades em direção a uma paisagem urbana unificada de arranha-céus. Estes se viram seu papel icônico como objetos isolados que tinham nas cidades norte-americanas ser reduzido a uma peça dentro de uma orquestrada composição. A Esplanada do Castelo e a Avenida Presidente Vargas proporcionam uma visão valiosa do papel do arranha-céu na transformação do Rio em uma cidade moderna

A construção de uma cidade moderna é um mosaico complexo no qual atores interagiram, conflitos ocorreram e diferentes interesses foram conciliados. A construção do Rio moderno expôs múltiplos níveis de mediação e negociação entre diferentes visões de mundo, profissões (arquitetos, engenheiros, urbanistas) e níveis de poder (federal e local).

As reformas de Dodsworth materializam o ideal do *Estado Novo de Vargas* para a cidade. Considerando que a ordem social poderia ser moldada pela ordem espacial, os planejadores urbanos redesenharam o centro do Rio, construindo novas avenidas e arranha-céus e criando cenários urbanos para impor valores como disciplina e eficiência. Esses urbanistas claramente se basearam nas ideias de Agache, incluindo as galerias, os padrões dos edifícios e as características de seus planos. No entanto, essas ideias foram reinterpretadas de uma maneira particular, na qual apenas características de seu plano foram implementadas. A transformação do Rio de Janeiro, no entanto, baseou-se muito mais em imagens fragmentadas de uma suposta cidade moderna, particularmente expressa por edifícios altos, do que na modernização da cidade real com suas redes de infraestrutura, direitos sociais e serviços.

Notas

¹ A rivalidade mais notável entre o Edifício Martinelli de São Paulo e o Edifício A Noite do Rio. Reagindo às notícias vindas do Rio sobre a altura de seu rival; os construtores do Martinelli iam aumentando a altura do Edifício Martinelli levando a preocupações com sua estabilidade que causaram interrupções, mas a pressão política permitiu que o trabalho continuasse criando o edifício mais alto do país.)

² Também nesse período, as ideias de Le Corbusier e do CIAM começaram a ser introduzidas no Brasil. As visitas de Le Corbusier ao Rio de Janeiro influenciaram os arquitetos brasileiros. Essa influência, no entanto, restringiu-se a um grupo de arquitetos, que viria a ser conhecido como Escola Carioca, e que desenvolveu interpretações frutíferas dessas ideias, levando em consideração a cultura e o clima locais.

³ Fortaleceu-se o poder federal, reduzindo a influência das oligarquias locais e implantando regulações racionais para vários setores. Foram criados institutos para controlar a produção e exportação de café, açúcar, cacau e outros produtos, enquanto indústrias estratégicas — como siderurgia, mineração e refino de petróleo — surgiram com apoio estatal, e reservas minerais foram nacionalizadas. Vargas centralizou e reorganizou a máquina pública, criando ministérios e agências.

⁴ Durante o Estado Novo, consolidou-se uma ideologia trabalhista (trabalhismo) que valorizava o trabalho e moldava a identidade do “operário produtivo”, essencial para a industrialização nascente. A cidadania passou a depender da condição de trabalhador, visto como célula do corpo da nação, ideia influenciada pelas políticas trabalhistas do fascismo italiano

⁵ Nascido em uma rica família local, Dodsworth foi educado na França e no Rio de Janeiro como médico e advogado, mas desenvolveu sua carreira assumindo cargos no sistema de ensino público (Macedo, 1955).

⁶ A nova CPC era composta por arquitetos e engenheiros do município: José de Oliveira Reis (diretor), Hermínio de Andrade e Silva, Armando Stamile, Aldo Botelho, Nelson Nevaes, David Xavier de Azambuja e Edwaldo Moreira de Vasconcellos (Reis, 1977, p.110).

⁷ O programa do município também incluía outras importantes vias de ligação das zonas sul e norte ao perímetro central, o que incluía a construção de túneis sob os morros rochosos. (Reis, 1942, p.204-207; Plano Diretor, 1943, p.157-160).

⁸ Ver PA 1791 de 26 de junho de 1928; PA 1805 de 21 de outubro de 1928; PA 1871, de 6 de agosto de 1929. Esses projetos de urbanização do Castello, seguindo o plano de Agache, estabeleceram as primeiras quadras no limite leste da Avenida Rio Branco e na parte sul do Castello ao redor das Avenidas Presidente Wilson, Calógeras, Beira Mar (Reis, 1977, p.95).

⁹ De fato, esse código foi aprovado em junho de 1937, um mês antes de Dodsworth assumir o poder. Havia poucas diferenças de zoneamento entre esse código e o plano de Agache.

¹⁰ Código de Obras do Distrito Federal, Decreto 6000, 07/01/1937”; título II, inciso I, Art 10.

¹¹ Código de Obras, título III, seção II, Art. 14, II. Como o código admitia um limite de 100 metros, as torres deveriam ser cercadas por blocos menores para fazer a transição para um bloco padrão de 40 metros voltado para a rua, mas este caso não ocorreu no Rio.

¹² Código de Obras., título III, inciso II, Art 14, III, n.4.

¹³ Código de Obras., título III, inciso II, Art 14, III, n.6.

¹⁴ A famosa sede do Ministério da Educação e Saúde Pública (1936-1943) projetado pela equipe liderada por Lucio Costa, com consultoria de Le Corbusier, foi um desses edifícios para abrigar sedes de ministérios. Outro marco da arquitetura moderna brasileira foi o Aeroporto Santos Dumont (1937-1944), projetado pelos irmãos Roberto.

¹⁵ O financiamento para esta operação foi garantido por meio de títulos, cada um atribuído a um lote, resgatáveis após a construção. Veja o Decreto 2.722 de 30 de outubro de 1940 (Decreto 2.722 de 1941) e o Decreto 3.532 de 21 de agosto de 1941 (Decreto 3.532 de 1941).

¹⁶ Ver PA 3254 de 17 de outubro de 1939 (Projeto para o quarteirão entre as Avenidas Antonio Carlos, Nilo Peçanha, Almirante Barroso e Rua Debret de Olivera Reis e Edwaldo Vasconcellos). Reis, 1977, p.195

¹⁷ Ver PA 3477 de 12 de dezembro de 1940 (Projeto dos quarteirões entre as ruas Nilo Peçanha, São José, Bittencourt da Silva, Largo da Carioca e Assembleia de José de Oliveira Reis e Edwaldo Vasconcellos (Reis, 1977, p.195). Este PA substituiu um PA anterior (n. 3.340) de março de 1940.

¹⁸ Ver PA 3414 para as quadras I e Z entre as ruas São Joaquim, Quitanda, Erasmo Braga México, Chile e Avenida Nilo Peçanha, projetada por Oliveira Reis e Andrade e Silva em outubro de 1940.

¹⁹ A equipe era chefiada por Oliveira Reis e Hélio de Alves Brito (direção técnica). Além disso, a equipe também incluía Nelson Nevares, Hermínio Andrade Silva, Armando Stamile, Edvaldo Vasconcellos, Aldo Botelho, Hélio Mamede e Domingos Paula Aguiar (Reis, 1977, p.111-2).

²⁰ Andrade Silva e Rosário defendiam uma nova forma de ocupação do solo urbano, substituindo quarteirões por novas torres isoladas e deixando áreas verdes abertas. (Andrade e Silva, Rosário, 1942), p.12-20.

²¹ Nos poucos relatos oficiais sobre a avenida, após enfatizar a necessidade vital da mesma, os relatos passaram a focar em sua grandiosidade e então passaram diretamente a explicações longas e secas de detalhes técnicos, como corte de pedras e pavimentação. (Reis, 1994, Brito, 1944, p.3-4, Brito, 1945, p.54-69).

²² O projeto foi aprovado pelo decreto 6.897, de 8 de dezembro de 1940. Antes disso, o decreto 6.747, de 7 de agosto de 1940, estabelecia as desapropriações para a construção da Avenida. Os valores a serem pagos pelos imóveis desapropriados foram estipulados por decreto em 13 vezes o valor anual do aluguel. Trechos da Avenida foram desapropriados anteriormente pelos decretos 6.368 e 6.368, de dezembro de 1938, e 6.630, de 29 de novembro de 1940.

²³ 10 de novembro foi o dia em que ocorreu o golpe do Estado Novo.

²⁴ Esta garantia foi instituída pelo Decreto-Lei 2722/1940 e pelo Decreto Municipal 6896/1940. Reis, 1977, p.112.

²⁵ A maquete, exibida pela primeira vez em 1938, convenceu Vargas rapidamente, como Oliveira Reis

confessou mais tarde: “Visitando a inauguração da Exposição, o Presidente Vargas ficou impressionado com a maquete da Avenida. Sorrindo, olhou para Dodsworth e Passos e simplesmente exclamou: ‘Vamos lá!’” (José de Oliveira Reis, Entrevista em 13 de maio de 1992. Silva, 1993, p. 48).

²⁶ José de Oliveira Reis, Entrevista em 7 de julho de 1992. Silva, 1993, p.142.

²⁷ Como confessou Oliveira Reis: “A pressão sobre Dodsworth era dura, mas com o apoio do Presidente esses obstáculos foram removidos e a conclusão garantida.” (Reis, 1977, p.111).

Referências

Agache, A. (1930). *Cidade do Rio de Janeiro: Remodelação, extensão e embelezamento*. Foyer Brésilien.

Albuquerque Filho, L. (agosto, 1959). A obra do urbanista Agache: sua atuação no Brasil. *Revista do Club de Engenharia*, 276, 37-59.

Andrade e Silva, H., Rosário, F. (novembro 1942). Redivisão de quadras, condomínios e espaços livres. *Revista Municipal de Engenharia*, 9, 12-20.

Atividades e realizações da Secretaria Geral de Viação, Trabalhos e Obras Públicas, 1937-1939. (julho, 1939). *Revista Municipal de Engenharia*, 6, 364-388.

Brito, H. (julho /outubro, 1944). Obras da Avenida Presidente Vargas. *Revista Municipal de Engenharia*, 11(3-4), 100-111.

Brito, H. (abril, 1945). Avenida Presidente Vargas. *Revista Municipal de Engenharia*, 12, (2), 54-69.

Cabral, M. C. (2022). Vida vertical: um modo de vida moderno. *17ª Conferência Internacional Docomomo*. C. Such, M. Figueres, A. Tostões, U. Pottgiesser (Comps.) (pp. 374-381). Valência: UPV.

Comissão do Plano da Cidade (janeiro, 1938). Decreto 6022 de 8 novembro de 1937. *Revista Municipal de Engenharia*, 6, 22-24.

Decreto 2722 de 30 de outubro de 1940 (julho, 1941). *Revista Municipal de Engenharia*, 8, 213-223.

Decreto 3532 de 21 de agosto de 1941 (novembro, 1941). *Revista Municipal de Engenharia*, 8, 329-332.

Decreto 6898 de 28 de dezembro de 1940 (novembro, 1941). *Revista Municipal de Engenharia*, 8, 327-329.

Ficher, S. (1994). Edifícios Altos no Brasil. *Espaço & Debates* (37), 61-76.

Freitas, M. L. (2011). *Modernidade Concreta: as grandes construtoras e o concreto armado no Brasil, 1920 a 1940*. [Ph.D. Dissertação, não publicada]. Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.

Godoy, A. (1943). *A urbs e seus problemas*. *Jornal do Commercio*.

Homem, M.C.N. (1984). *O prédio Martinelli: a ascensão do imigrante e a verticalização de São Paulo*. Projeto.

Macedo, R. (1955). *Henrique Dodsworth*. DASP/Imprensa Nacional.

Marins, P.G. (2013). Diálogos verticais: Arranha-céus a paisagem urbana brasileira. Em Z. Alvim, I. Raposo (Eds.), *Os céus como fronteira: a verticalização no Brasil* (pp.64-91). Grifo.

Melo, M.A. (1991). O Estado, o boom do século e a crise de habitação. Em M.A. Gomes, A. Fernandes (Eds.), *Cidade e História* (pp.151-159). UFBA.

Moreira, F. D. (2007). Urbanismo e modernidade: reflexões em torno do Plano Agache para o Rio de Janeiro. *Revista Brasileira De Estudos Urbanos E Regionais*, 9(2), 95-114. <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2007v9n2p9595>

Organização dos Serviços da Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas

- (novembro, 1937). *Revista Municipal de Engenharia*, 4, 415-419.
- Passos, E. (julho, 1941) Plano de Melhorias da Cidade do Rio de Janeiro. *Revista Municipal de Engenharia*, 8, 217-222.
- Plano de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro (julho, 1941). *Revista Municipal de Engenharia*, 8, 224-232.
- Plano Diretor (julho, 1943). *Revista Municipal de Engenharia*, 10, 157-160.
- Prefeitura do Distrito Federal (1943). *Prefeito H. Dodsworth, Relatório sobre as atividades da Prefeitura do Distrito Federal, julho de 1937 a julho de 1943*. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.
- Reidy, A. E. (setembro, 1938). Urbanização da Esplanada de Castelo. *Revista Municipal de Engenharia*, 5, 604-607.
- Reis, J.O. (1977). *O Rio e seus prefeitos*. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.
- Reis, J.O. (dezembro, 1994). 50 anos da Avenida Presidente Vargas. *Revista Municipal de Engenharia*, 62, 23-39.
- Silva, L. (1993) O Rio de Janeiro e a reforma urbana da gestão de Dodsworth (1937-1945). *Anais do V Encontro Nacional da ANPUR*. ANPUR.
- Szilard, A. (1950). *Urbanismo no Brasil*. O Construtor.
- Somekh, N. (1999). *A cidade vertical e o urbanismo modernizador*, São Paulo, 1920-1935. Nobel/ Edusp.
- Somekh, N. (2013). Verticalização em São Paulo: a produção da cidade difusa e excludente. Em Z., Alvim, I. Raposo (Eds.), *Os céus como fronteira: a verticalização no Brasil*. (pp.92-131). Grifo.
- Sullivan, L. ([1896], 1947) Os edifícios altos artisticamente reconsiderados *Bate-papos de jardim de infância e outros escritos*. Wittenborn, Schultz.
- Vaz, L., Segre, R. (2013). Cidade do Rio de Janeiro: entre o mar e as montanhas, em direção das alturas. Em Z. Alvim, I. Raposo, (Eds.), *Os céus como fronteira: a verticalização no Brasil*. (pp.132-169). Grifo.
- Vilas Boas, N., Segre, R. (2007). Os caminhos projetuais até Agache: propostas para ocupação da Esplanada do Castelo no Rio de Janeiro (1920-1928). *Anais do V Encontro Nacional da ANPUR*. ANPUR.

Fernando Diniz Moreira

Arquiteto pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Historiador pela UNICAP. Mestre em Desenvolvimento Urbano pela UFPE e em Arquitetura pela University of Pennsylvania. Ph.D. em Arquitetura pela University of Pennsylvania. Professor Titular do Depto de Arquitetura e Urbanismo da UFPE e Pesquisador 1-D do CNPq. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pernambuco, Brasil.

fernando.diniz.moreira@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-1387-4036>