

URBANISMO NO BRASIL 1895 - 1965

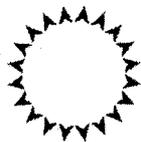
Coletânea de artigos e um Guia de Fontes de oito cidades brasileiras:
São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Salvador, Recife, Porto Alegre,
Niterói e Vitória

Maria Cristina da Silva Leme
organizadora

Ana Fernandes
Antonio Heliodório Lima Sampaio
Carlos Roberto Monteiro de Andrade
Célia Ferraz de Souza
Eneida Maria Souza Mendonça
Fábio José Martins de Lima
Fernando Diniz Moreira
José Francisco Bernardino Freitas
José Geraldo Simões Jr.
Marco Aurélio A. de Filgueiras Gomes
Maria Soares de Almeida
Marlice Nazareth Soares de Azevedo
Martha Machado Campos
Renata Hermann de Almeida
Sylvia Ficher
Vera F. Rezende

Handwritten signature and text:
Leme, out-99

FUPAM



Studio
Nobel

Copyright © 1999 by Maria Cristina da Silva Leme

Universidade de São Paulo

Reitor: Prof. Dr. Jacques Marcovitch

Pró-reitor de pesquisa: Prof. Dr. Hernan Chaimovich

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Diretora: Profa. Dra. Maria Ruth A. de Sampaio

Fundação para Pesquisa Ambiental

Presidente: Arnaldo Martino

Projeto gráfico

Helvio Tadashi Kanamaru

Produção gráfica e impressão

Laboratório de Programação Gráfica da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – LPG

711.4 Urbanismo no Brasil – 1895-1965/

U1 [coordenadora] Maria Cristina da Silva Leme. – São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.
600 p.: il.; 17 x 24 cm.

1. Urbanismo – História – Brasil.
2. Urbanistas – Biografias. I. Leme, Maria Cristina da Silva, coord. II. Universidade de São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. III. Fundação para Pesquisa Ambiental, São Paulo.

Ficha catalográfica preparada pelo Serviço de Biblioteca e Informação da FAUUSP

Livros Studio Nobel Ltda.

Rua Maria Antônia, 108

01222-010 – São Paulo – SP

Tel./Fax: (011) 257-7599

e-mail: studionobel@livrarianobel.com.br

Distribuição/Vendás

FUPAM/FAUUSP

Seção de publicações

Rua do Lago, 876 – Cidade Universitária

05508-900 – São Paulo – SP

Tel.: (011) 818-4815

e-mail: fupam@fupam.br

Livraria Nobel S.A.

Rua da Balsa, 559

02910-000 – São Paulo – SP

Tel.: (011) 3931-2822

Fax: (011) 3931-3988

ÍNDICE

APRESENTAÇÃO	12
<i>Maria Cristina da Silva Leme</i>	

ARTIGOS

A FORMAÇÃO DO PENSAMENTO URBANÍSTICO NO BRASIL, 1895-1965	20
<i>Maria Cristina da Silva Leme</i>	

EVOLUÇÃO DA PRODUÇÃO URBANÍSTICA NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 1900-1950-1965	39
<i>Vera F. Rezendê</i>	

A CONSTRUÇÃO DA CIDADE NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO 20: NITERÓI, ESPELHO DO RIO	71
<i>Marlice Nazareth Soares de Azevedo</i>	

TRAJETÓRIAS DO URBANISMO EM PORTO ALEGRE, 1900-1945	83
<i>Célia Ferraz de Souza</i>	

GESTORES DA CIDADE E SEUS REGULAMENTOS URBANÍSTICOS Porto Alegre de 1893 a 1959	102
<i>Maria Soares de Almeida</i>	

PENSAMENTO E PRÁTICA URBANÍSTICA EM BELO HORIZONTE, 1895-1961	120
<i>Marco Aurélio A. de Filgueiras Gomes e Fábio José Martins de Lima</i>	

A AVENTURA DO URBANISMO MODERNO NA CIDADE DO RECIFE, 1900-1965	141
<i>Fernando Diniz Moreira</i>	

A CONSTITUIÇÃO DO URBANISMO MODERNO NA BAHIA, 1900-1950: construção institucional, formação profissional e realizações	167
<i>Ana Fernandes, Antonio Heliodório Sampaio e Marco Aurélio A. de Filgueiras Gomes</i>	

O TRAÇADO DE NOVOS BAIRROS EM VITÓRIA: REPERCUSSÕES DO PROJETO DE UM NOVO ARRABALDE	183
<i>Eneida Maria Souza Mendonça</i>	

"NOVO ARRABALDE": O DESENHO DE UM NOVO MODO DE VIDA	196
<i>Carlos Roberto Monteiro de Andrade</i>	

MELHORAMENTOS NA ÁREA CENTRAL DE SÃO PAULO o caso da renovação da rua Líbero Badaró, 1911-1918	205
<i>José Geraldo Simões Junior</i>	

GUIA DE FONTES

1 - PLANOS E PROJETOS URBANÍSTICOS

1.1 – PROJETO PARA AS NOVAS CIDADES CAPITAIS

BELO HORIZONTE 222
Plano urbanístico de Belo Horizonte

GOIÂNIA 226
Projeto original – Projeto de Attílio Corrêa Lima e de Armando de Godoy em 1933

BRASÍLIA 230
Brasília e seu Plano Piloto

1.2 – A REFORMA DOS PORTOS

RIO DE JANEIRO 242
Porto do Rio de Janeiro e desmonte e urbanização da área do morro do Senado

RECIFE 244
Projeto de reaparelhamento e modernização do Porto, 1909-1926
Projeto de ampliação do porto do Recife, 1932

SALVADOR 248
Projeto de modernização do Porto da Bahia, 1905-1930

PORTO ALEGRE 250
Construção do porto de Porto Alegre (Mauá), 1911-1921 (1ª fase)

NITERÓI 252
O porto de Niterói

1.3 – PLANOS E PROJETOS DE SANEAMENTO

VITÓRIA 256
Projeto de um Novo Arrabalde dotado dos serviços de abastecimento de água e de drenagem, para Vitória, capital de estado do Espírito Santo, Francisco Saturnino Rodrigues de Brito, 1896

SALVADOR 260
Saneamento da cidade da Bahia, Theodoro Sampaio, 1906
Saneamento da Bahia (Cidade do Salvador), Francisco Saturnino Rodrigues de Brito, 1926

Plano de arruamento da área adjacente ao porto, Diógenes Rebouças, cerca de 1958 Projetos de Loteamentos, 1932 a 1976	
RECIFE	263
Plano de Saneamento do Recife, Francisco Saturnino de Brito, 1909-1915	
SÃO PAULO	267
Os projetos de retificação e canalização para o rio Tietê	
RIO DE JANEIRO	271
Melhoramentos da área e saneamento da Lagoa Rodrigo de Freitas	
PORTO ALEGRE	273
A infra-estrutura em Porto Alegre	
1.4 – OS MELHORAMENTOS DAS ÁREAS CENTRAIS	
NITERÓI	276
Praça Gomes Carneiro (Praça do Rinque) Campo de São Bento Praça da República	
SALVADOR	280
Plano geral de melhoramentos em parte da cidade do Salvador, 1910 Derrubada da Sé	
SÃO PAULO	282
Os projetos para o vale do Anhangabaú de 1907 a 1912	
RECIFE	287
A reforma urbana do bairro do Recife, 1909-1913 O Plano de remodelação do bairro de Santo Antônio de Domingos Ferreira, 1927 O Plano de Fernando de Almeida, 1932	
RIO DE JANEIRO	294
Urbanização da área de desmonte do morro do Castelo	
PORTO ALEGRE	296
Melhoramentos na área central	
1.5 – CIDADE-JARDIM – A DIFUSÃO DE UM MODELO	
SÃO PAULO	300
Os bairros-jardins em São Paulo	

RECIFE	304
A urbanização da Campina do Derby, 1922-26	
A Liga Social Contra o Mocambo, 1938-1945	
PORTO ALEGRE	309
Os aterros do centro de Porto Alegre	
BELO HORIZONTE	313
Bairro cidade-jardim	
1.6 – BAIRROS, ATERROS, A EXTENSÃO DA CIDADE	
SALVADOR	316
Melhoramentos municipais, 1912-1916	
Estudos e projeto para uma cidade nova (A Cidade Luz)	
Urbanização de Mont-Serrat, 1924-1927	
Plano de urbanismo da cidade de Itaparica, 1937	
RIO DE JANEIRO	322
Urbanização da área resultante do desmonte do morro de Santo Antônio e aterro do Flamengo	
Cidade Universitária	
Vias arteriais e plano piloto para a baixada de Jacarepaguá	
NITERÓI	330
Aterrado Praia Grande	
RECIFE	332
Cidade Universitária	
BELO HORIZONTE	334
Cidade Universitária	
Cidade Industrial	
PORTO ALEGRE	338
VITÓRIA	340
Projeto de urbanização da esplanada capixaba	
Fazenda Maruipe planta parcial e projeto de urbanização	
Ante-projecto para construção de uma villa balnearia em Cambury – Maruhype	
Camburi – urbanização	
1.7 – AVENIDAS E AVENIDAS-PARQUES	
PORTO ALEGRE	344
As avenidas perimetrais e radiais	

SÃO PAULO	346
Circuito de <i>parkways</i> por Barry Parker em 1919 e por Prestes Maia em 1930	
RIO DE JANEIRO	348
Avenida Mato Grosso	
RECIFE	349
A construção da avenida Beira-Mar, 1924-26	
A abertura da avenida 10 de Novembro, atual Guararapes, pela Comissão do Plano da Cidade, 1937-1943	
SALVADOR	353
Avenida Centenário	
Avenida de Contorno	
NITERÓI	354
Avenida Ernani do Amaral Peixoto	
BELO HORIZONTE	356
Avenidas Radiais	
1.8 – PLANOS DE CONJUNTO	
RIO DE JANEIRO	358
Plano de Melhoramentos Pereira Passos	
Plano Agache	
Plano de Obras da Comissão do Plano da Cidade (Administração Henrique Dodsworth)	
Plano de realizações da superintendência de urbanização e saneamento – SURSAN (Administração Negrão de Lima)	
Metropolitano do Rio de Janeiro	
Plano Doxiadis	
PORTO ALEGRE	378
Plano de Melhoramentos de João Moreira Maciel, 1914	
Contribuição ao estudo de urbanização de Porto Alegre, 1938	
Plano de urbanização, administração Loureiro da Silva, 1938-1943	
Plano Diretor de Porto Alegre, 1954-1959	
NITERÓI	384
Avant projet d'aménagement et extension de la ville de Niterói au Brésil	
VITÓRIA	386
Plano geral da cidade organizado pela prefeitura municipal, 1917	
Plano de urbanização de Vitória, 1931	

Levantamento cadastral e plano de urbanização da cidade de Vitória. Relatório dos trabalhos. ETUC – Empresa de Topografia, Urbanização e Construções Ltda., supervisão de Hubert Alfred - Agache, 1945

SÃO PAULO 392

Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo, Francisco Prestes Maia, 1930

Os melhoramentos de São Paulo, Francisco Prestes Maia, 1945

Programa de melhoramentos públicos para a cidade de São Paulo, Robert Moses, 1950

Planejamento: Prefeito Adhemar de Barros, 1957-1961

RECIFE 401

Plano de remodelação e extensão da cidade do Recife, 1932

Plano de remodelação do Recife, Atílio Corrêa Lima, 1936

As sugestões de Ulhôa Cintra, 1943

Idéias sobre o sistema viário do Recife, 1954

BELO HORIZONTE 411

Plano de urbanismo da cidade de Belo Horizonte

SALVADOR 412

Plano de urbanismo do EPUCS – Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador, 1943-1947

1.9 – PLANOS E PROJETOS MODERNISTAS

PORTO ALEGRE 418

Bairro residencial praia de Belas, 1951

RIO DE JANEIRO 419

Estudos de Le Corbusier para o Rio de Janeiro.

Parque Guinle

BELO HORIZONTE 424

Pampulha

Cidade-jardim Eldorado

1.10 – O MOVIMENTO ECONOMIA E HUMANISMO: UM MÉTODO E UMA FORMAÇÃO

RECIFE 430

Diretrizes para um plano regional para o Recife, 1951

Idéia de um zoneamento e de vias rápidas para o Recife, 1956

SÃO PAULO 435
Estrutura urbana da aglomeração paulistana. (Estruturas atuais e estruturas racionais)

BELO HORIZONTE 438
Estrutura urbana de Belo Horizonte, 1958-1959
Relatório do Plano Diretor de Belo Horizonte, 1961

2 - URBANISTAS: TRAJETÓRIAS GEOGRÁFICAS E PROFISSIONAIS

2.1 – A PRIMEIRA GERAÇÃO – OS PIONEIROS: ENGENHEIROS CIVIS E ENGENHEIROS MILITARES 443

Francisco Pereira Passos

Francisco de Paula Bicalho

Augusto Carlos da Silva Telles

Aarão Leal de Carvalho Reis

Theodoro Sampaio

João Pereira Parobé

José Joaquim Seabra

André Gustavo Paulo de Frontin

Francisco Saturnino de Brito

Samuel das Neves

Victor da Silva Freire

Pedro Campofiorito

João Moreira Maciel

Armando Augusto de Godoy

Manuel Itaquí

Lourenço Baeta Neves

2.2 – A SEGUNDA GERAÇÃO: ENGENHEIROS CIVIS E ENGENHEIROS-ARQUITETOS 465

Américo Furtado de Simas

Alexandre de Albuquerque

Bruno Simões Magro

Fructuoso Theodoro Sampaio

Heribaldo Siciliano

Jeronymo Teixeira de Alencar Lima

João Florence d'Ulhôa Cintra

Paulo Guedes

Henrique de Novaes

Cristiano Stockler das Neves

José Estelita

Jayme Cunha da Gama Abreu

Luiz Ignácio Romeiro de Anhaia Mello
Benno Hoffmann
Napoleão Albuquerque
Fellipe dos Santos Reis
Francisco Prestes Maia
José Otacílio Saboya Ribeiro
Carlos Roberto Gomes Cardim Filho
Lincoln de Campos Continentino
Atílio Corrêa Lima
Rino Levi
Lúcio Ribeiro da Costa
José de Oliveira Reis
Arnaldo Gladosch
Carmem Velasco Portinho
Mário Leal Ferreira

**2.3 – A TERCEIRA GERAÇÃO: ENGENHEIROS CIVIS, ENGENHEIROS- 509
ARQUITETOS, ARQUITETOS, SOCIÓLOGOS, GEÓGRAFOS**

Carlos Brasil Lodi
Luiz Arthur Ubatuba de Faria
Affonso Eduardo Reidy
Jerônimo e Abelardo Coimbra Bueno
Milton da Rocha Oliveira
Paulo Peltier de Queiroz
Edvaldo Pereira Paiva
Luis Saia
Leo Ribeiro de Moraes
Diógenes de Almeida Rebouças
Antônio Baltar
Demétrio Ribeiro
Lauro Bastos Birkholz
Marcos Kruter
Danilo Francisco Ambrósio
Roberto Cerqueira Cesar
Walter Machado
Francisco Riopardense de Macedo
Hélio Modesto
Enilda Ribeiro
Radamés Teixeira da Silva
Ismaíla de Moura Nunes
Martin Francisco Coelho Andrada
Moacyr Moojem Marques
Carlos Maximiliano Fayet

2.4 – URBANISTAS ESTRANGEIROS QUE ATUARAM NO BRASIL 543

Joseph Antoine Bouvard
Alfred Hubert Donat Agache
Charles Edouard Jeanneret – Le Corbusier
Gaston Bardet
Constantinos A. Doxiadis

3 - REVISTAS

BELO HORIZONTE	552
PORTO ALEGRE	554
RECIFE	557
RIO DE JANEIRO	560
SALVADOR	565
SÃO PAULO	569
VITÓRIA	576

4 - ACERVOS

BELO HORIZONTE	578
NITERÓI	580
PORTO ALEGRE	583
RECIFE	585
RIO DE JANEIRO	591
SALVADOR	593
SÃO PAULO	595
VITÓRIA	598

A FORMAÇÃO DO PENSAMENTO URBANÍSTICO NO BRASIL, 1895-1965

Maria Cristina da Silva Leme

Apresentação

O trabalho propõe uma análise da formação do urbanismo nas cidades brasileiras no período de 1895 a 1965. A fonte documental utilizada foi o levantamento sobre urbanismo e planejamento urbano no Brasil, desenvolvido em oito cidades brasileiras: Rio de Janeiro, Salvador, São Paulo, Recife, Porto Alegre, Belo Horizonte, Niterói e Vitória¹.

Esta pesquisa, iniciada em 1992, permitiu levantar de forma sistemática a produção intelectual de alguns dos mais importantes urbanistas que atuaram em cidades brasileiras.

Alguns já eram conhecidos fora das fronteiras de seus estados, caso do engenheiro sanitarista Francisco Saturnino de Brito, que atuou no saneamento de um grande número de cidades brasileiras. Outros eram conhecidos além do meio técnico como Prestes Maia, prefeito por duas vezes de São Paulo, pela primeira vez no Estado Novo e na segunda vez por eleição direta na década de 60. Neste caso divulga-se para um público mais amplo o Plano de Avenidas, de sua autoria, um dos documentos mais importantes de planejamento urbano para São Paulo.

Utilizamos os dados biográficos de três gerações de urbanistas que atuaram de forma expressiva nas cidades brasileiras: os pioneiros, os engenheiros civis e arquitetos e os planejadores urbanos. A vasta produção destes urbanistas encontra-se publicada em revistas especializadas e em livros. São, também, documentos técnicos como planos, projetos e plantas, elaborados para partes ou para o conjunto das cidades. Reuni-los nos permitiu desvendar o conjunto expressivo do que se pensou e muitas vezes se sonhou para as cidades brasileiras.

Observaremos que apenas uma pequena parte passou do terreno das idéias para o das realizações. Desenvolvemos no trabalho a hipótese que a história das idéias urbanísticas nos permite estabelecer questões e procurar os nexos entre o proposto e o realizado. Algumas respostas foram encontradas na própria lógica interna, como se organizou o urbanismo e o planejamento urbano como disciplina e como profissão – a estrutura de ensino das escolas de engenharia, de arquitetura, a criação de instituições e os órgãos de classe, os veículos de divulgação das idéias e das práticas profissionais.

Observa-se uma especificidade na atuação do profissional de urbanismo e de planejamento urbano no Brasil – a dupla inserção profissional: em instituições de ensino e nos órgãos públicos. Estes dois vínculos estão na origem desta profissão e se mantêm até hoje. Estabelecem relações entre os sistemas de chefias nos órgãos públicos e as antigas cátedras das escolas e faculdades e, se não resolve o

descompasso entre o proposto e o realizado, mantém este tema em permanente debate.

As cidades estudadas diferem muito entre si e são, por isto mesmo, uma amostra significativa do urbanismo no Brasil. São diferentes quanto à posição geográfica, a origem e o período de formação. Diferem quanto ao papel que desempenharam na história econômica e política do Brasil e que se reflete no ritmo de transformação de cada uma. A comparação entre elas nos permitiu avançar em termos teóricos e conceituais sobre a formação do urbanismo no Brasil.

A organização do material documental, relativa aos planos e projetos urbanísticos, foi realizada a partir de uma proposta de periodização, o início sendo definido pelo projeto de Belo Horizonte, primeira cidade planejada, que denota a ressonância do urbanismo moderno nos meios técnicos brasileiros. O final do levantamento documental foi definido pela criação, em 1964 do SERFHAU, órgão federal que passa a centralizar e comandar a política urbana no Brasil.

Identificamos três períodos: o primeiro de 1895 a 1930; o segundo de 1930 a 1950; e o terceiro até 1964. Utilizamos como critério, em primeiro lugar, a temática central dos planos e das intervenções urbanas. Observamos o aparecimento de técnicas para resolver as questões da cidade: o saneamento, a circulação, a legislação urbanística. A organização dos espaços públicos – praças, avenidas, edifícios correspondendo a referências estéticas. As formas que assumem a intervenção, o lugar objeto da intervenção e a escala. Ao analisarmos os documentos – os planos, os artigos publicados em revistas especializadas – estudamos as palavras, o que designavam, quem as formulavam, quando foram introduzidas e porque eram utilizadas.

Exploramos, ainda de forma inicial, a relação do discurso com a realização; que remete à relação do conteúdo do plano à cidade real. Os interesses em jogo, no discurso e na prática.

Em segundo lugar, observamos os urbanistas. Fomos buscar nas biografias os dados sobre a formação, a inserção social, a relação com o serviço público, com a universidade, com as instituições de classe. Em cada cidade foram criadas sociedades, instituições, revistas que se constituíram como fóruns para a divulgação das idéias conferindo, inclusive, credibilidade ao urbanismo e ao planejamento urbano. Procuramos, por fim, estabelecer a trajetória desta área de conhecimento, que no Brasil, tem sua origem nos cursos de engenharia-civil e engenharia-arquitetura, se mantêm nas novas escolas de arquitetura criadas na década de 40 e atraem a partir dos anos 60, outras disciplinas como por exemplo, as ciências sociais, a geografia, a economia.

É importante destacar que durante este período – do final do século 19 aos anos 60 – foram se configurando duas linhas de urbanismo: uma que se iniciou nos planos de melhoramentos que, em seguida, se ampliaram para o conjunto da área urbana, para a aglomeração e receberam como denominação, já na década de 70, de planos diretores de desenvolvimento integrado.

A outra linhagem é aquela que tem origem no movimento modernista e se difunde com os Congressos do CIAM. No Brasil a construção de Brasília será a ressonância principal deste movimento. As duas linhagens são diferentes em seus princípios e objetivos. Envolvem diferentes saberes, penetram de forma diferente nas instituições de ensino, nas instituições de classe e estão presentes em quase todas as escolas de arquitetura. Procuramos traçar a trajetória, principalmente, do planejamento urbano, observando o aparecimento e o distanciamento do urbanismo modernista.

O primeiro período, 1895 a 1930

No primeiro período foram propostos e realizados melhoramentos localizados em partes das cidades. Projetando sobre a cidade existente, tratava-se ainda de melhorá-la. A primeira geração de profissionais que atuava neste período era formada em cursos de engenharia, nas antigas Escolas Militares na Bahia, Pernambuco e no Rio de Janeiro ou na Escola Central no Rio de Janeiro. Alguns eram formados no exterior. Ocupavam cargos públicos nas estruturas administrativas que estavam em formação nas prefeituras das principais cidades e no governo do estado.

Participavam da criação e do primeiro corpo docente das Escolas Politécnicas de Engenharia em São Paulo, na Bahia, no Rio. Os principais campos de trabalho foram a construção de ferrovias e as obras de infra-estrutura das cidades: saneamento, abertura e regularização do sistema viário. Elaboraram projetos urbanísticos para áreas centrais.

Pressionados pelas epidemias que estavam assolando as cidades, a questão do saneamento era central e os engenheiros eram chamados para elaborar o projeto e chefiar comissões para a implantação de redes de água e de esgoto. No levantamento realizado destacam-se Saturnino de Brito, Theodoro Sampaio, Lourenço Baeta Neves. Saturnino de Brito inicia sua atuação no final do século 19, e projeta sistemas de esgotamento sanitário e abastecimento de água para mais de 20 cidades brasileiras. Tanto Theodoro Sampaio como Lourenço Baeta Neves têm uma atuação mais localizada, o primeiro atua principalmente em São Paulo e na Bahia, o segundo em Minas Gerais.

A circulação era outra questão extremamente importante, mobilizando todas as cidades tratavam-se de transformar as estruturas urbanas herdadas de uma economia colonial em que a circulação se fazia mais como passagem entre as cidades e os centros produtores. Alargavam-se as ruas adequando-as aos novos meios de transporte, principalmente, o bonde.

As referências eram as grandes reformas das cidades européias no século 19: Paris e Viena. A ênfase central estava na técnica e a estética estava presente em alguns projetos, em particular, naqueles realizados para as áreas centrais das cidades. O termo utilizado nos textos é melhoramento designando questões diversas, tanto aquelas relativas

ao projeto e à construção de obras de infra-estruturas, projetos e ajardinamento de parques de praças, como também a elaboração de uma legislação urbanística.

A reforma e ampliação dos portos marítimos e fluviais

A reforma e ampliação dos portos aconteceu nas principais cidades litorâneas nas duas primeiras décadas do século 20. O porte destas reformas estende-se, como é o caso do Rio de Janeiro², do Recife³, de Salvador, de Niterói⁴ no embelezamento e remodelação de praças e na abertura de largas avenidas. Estas obras viárias arrasaram quadras inteiras, eliminando edifícios e marcos históricos da cidade. No lugar de sobrados e vielas encortiçadas grandes edifícios. No Rio, as avenidas estabelecem a ligação entre o centro e os bairros na zona norte e na zona sul, iniciando a expansão da cidade.

Na cidade de Vitória, o projeto de reforma do porto, no final do século 19, era parte de uma estratégia de recuperação econômica da região. Pretendia-se romper com a estagnação econômica herdada ainda do período colonial, quando era proibida a penetração para o interior do Brasil. A produção do estado se fazia através do porto do Rio de Janeiro.

A principal obra proposta era a construção de um ramal ferroviário ligando as regiões produtoras a Vitória. Para mudar a feição colonial e acolher o futuro desenvolvimento da cidade foi encomendado ao engenheiro Saturnino de Brito o projeto de extensão da cidade. Brito projeta três núcleos urbanos: o principal denominado Novo Arrabalde, o bairro operário Vila Monjardim e entre os dois a Vila Hortícola⁵. Os três somavam uma área seis vezes maior do que a ocupada por Vitória na época. O projeto do Novo Arrabalde tem características que denotam a concepção urbanística que Saturnino de Brito vai imprimir em seus projetos e que destaca da produção da época: a implantação no terreno, adequação às condições naturais do terreno e o aproveitamento de elementos da paisagem.

A análise do processo para a modernização do porto de Recife (1909-1926), nos permite desvendar as esferas de decisão e as formas de gestão das obras de infra-estrutura na época. De acordo com levantamento realizado por Diniz Moreira *“apenas em 1909 é criada uma subcomissão dentro dos quadros da Comissão Fiscal e Administrativa do porto do Rio de Janeiro, chefiada pelo engenheiro carioca Alfredo Lisboa. O financiamento consistiu em um sistema idêntico ao do Rio de Janeiro – empréstimos levantados pela União através de contrato com a empresa selecionada por concorrência, no caso de Recife, a empresa Societé de Construction du Port du Pernambouc, associação entre o empresário e deputado francês Edmond Bartissol com instituições de capital financeiro francês e com o deputado carioca Demétrio Nunes Ribeiro. As obras do porto compreenderam a construção e reforço de diques e muralhas, construção de armazéns, serviços de dragagem e de aterros, implantação*

de calçamento e linhas férreas urbanas para maior evacuação e circulação de produção de mercadorias"⁶.

A remodelação dos portos e a expansão das cidades se fez, em todos os casos estudados, com o aterramento de áreas conquistadas ao mar e também aos rios como no caso de Porto Alegre. Ferraz de Souza⁷ nos descreve o processo de formação e expansão da cidade de Porto Alegre, em estreito promontório sobre o estuário Guaíba. No lado norte, com melhores condições de navegabilidade estava situado o porto, lado da primeira expansão da cidade. Desde meados do século 19 a expansão da cidade se faz através de aterros, primeiro do lado norte e a partir dos anos 40 do século 20, no lado sul.

Melhoramentos nas áreas centrais

Os projetos de melhoramentos valorizam novas áreas, próximas aos centros comerciais tradicionais, e dão início ao processo de descentralização. Em 1903, Niterói reassume a condição de capital do estado do Rio de Janeiro, passa por uma série de reformas e melhoramentos para reunir no centro da cidade os prédios da administração estadual. *"A localização deste conjunto, a princípio cogitada para a praça Gomes Carneiro, foi transferida para o Campo Sujo, área pantanosa, porém bem localizada, junto ao centro da cidade. Em 1913, foi feito então o projeto, pelo arquiteto francês Emílio Tessain juntamente com seu auxiliar, o arquiteto italiano Pedro Campofiorito. Com o retorno de Tessain para a Europa, Campofiorito deu continuidade às obras."*

Foram elaborados, então, os projetos para a Assembléia Legislativa, Palácio da Justiça, Secretaria de Polícia e Escola Normal, prédios ecléticos, de linhas classicizantes, com influência renascentista italiana, estilo inglês e francês, de acordo com a finalidade da edificação.

Campofiorito adotou para o jardim da praça o estilo italiano, com influência francesa, com composição de sentido cartesiano, traçado geométrico preciso e caminhos ao longo de eixos cruzados. Seus canteiros são baixos, alinhados com ervas e arbustos, dispostos em padrão simples e simétrico. As árvores são de baixo porte, sempre aparadas. Em 1927, a obra da praça foi concluída, com o nome de praça da República⁸.

A valorização de novas áreas levou ao abandono e à transformação de moradias da burguesia em cortiços. Em São Paulo os projetos para o vale do Anhangabaú (1906 - 1912) integram as duas encostas do vale, de um lado a colina onde se formou a cidade de São Paulo, e do outro lado o emergente bairro comercial valorizado pela construção do Teatro Municipal. A transformação do vale é radical passando de área ocupada por fundos de lote para um jardim de alamedas e canteiros plantados para o passeio de pedestres. Este parque era cortado por uma via de traçado ligeiramente curvo em sentido longitudinal, que estabelece a ligação do vale com o restante da cidade.

A questão da circulação já está presente na definição de posturas para o alinhamento de edifícios, na abertura, alargamento e prolon-

gamento de vias. Mas não é apenas para fluidez do tráfego que servem estas normas. Está sendo elaborado um novo modelo de cidade com ruas largas, casas alinhadas, praças e parques com desenhos definidos de canteiro. Não é mais o acaso, mas o projeto do engenheiro que define as áreas centrais das cidades.

Obras de saneamento e a formação em engenharia

Francisco Saturnino de Brito é contratado pelo governo estadual do Pernambuco em 1909 para assumir o cargo de engenheiro-chefe da Comissão de Saneamento – órgão recém-criado responsável pela construção de uma nova rede de esgotos da cidade.

Na mesma forma como havia desenvolvido de forma integrada o saneamento e a expansão para outras cidades brasileiras, como Vitória e Santos, Saturnino de Brito propôs para Recife um plano para o serviço de abastecimento de água potável. A proposta incluía, também, um plano de expansão da cidade, porém, problemas financeiros impossibilitaram a realização do plano e atrasaram as obras de abastecimento de água, só concluídas 3 anos depois das do esgoto, em 1918⁹.

A primeira geração de urbanistas atua neste período na transformação dos antigos cursos de engenharia civil e militar no Rio de Janeiro, Recife, e Salvador em Escolas Politécnicas. No caso de São Paulo, a criação da Escola Politécnica, em 1894, seguiu o modelo alemão. Como observa Ficher¹⁰, o modelo adotado na estrutura curricular da Escola Politécnica em São Paulo aproxima-se mais do modelo germânico, que unificava o ensino do curso fundamental e dos cursos especiais em uma única escola, diferenciando-se da organização das escolas francesas em que o curso fundamental de 3 anos era dado na École Polytechnique e os cursos especiais nas escolas de Ponts et Chaussées ou de Mines. Por esta razão que em São Paulo, da mesma forma que em Zurique e Karlsruhe a arquitetura é inicialmente uma especialização da engenharia, diferente do Rio de Janeiro onde como em Paris, o arquiteto é formado pela Escola de Belas Artes.

As escolas e faculdades isoladas só serão reunidas em universidades a partir dos anos 20. O modelo do Rio de Janeiro, reunindo engenharia, medicina e direito é seguido em outros estados. Em São Paulo, a primeira formação da universidade incluiu também a Faculdade de Filosofia Ciências e Letras¹¹.

O segundo período, de 1930 a 1950

O segundo período de 1930 a 1950, é marcado pela elaboração de planos que têm por objeto o conjunto da área urbana na época. Com uma visão de totalidade, são planos que propõem a articulação entre os bairros, o centro e a extensão das cidades através de sistemas de vias e de transportes. Neste período são formuladas as primeiras propostas

de zoneamento. Organizam-se os órgãos para o planejamento urbano como parte da estrutura administrativa das prefeituras das principais cidades.

Ressalve-se que os planos de saneamento para as cidades existentes, em particular os elaborados por Saturnino de Brito, desde o final do século 19, já eram elaborados com uma visão de totalidade, tanto da área urbana existente como a sua integração a uma área de expansão. Esta visão integrada inerente aos projetos de sistemas em rede de infra-estrutura só serão ampliados para o sistema viário e de transportes para a maioria das cidades brasileiras a partir dos anos 30. Também a legislação urbanística controlando o uso e a ocupação do solo será proposta a partir desta data.

Pode se afirmar que, a partir da década de 30, observa-se uma nova fase de afirmação do urbanismo no âmbito da universidade, expansão da atuação para a maioria das cidades brasileiras, portanto, a consolidação enquanto área de conhecimento e de prática profissional.

O Plano de Avenidas, elaborado por Francisco Prestes Maia para São Paulo em 1930, é um exemplo expressivo desta nova forma de planejar a cidade. Propondo um sistema articulado de vias radiais e perimetrais, este engenheiro, formado pela Escola Politécnica de São Paulo, transforma a comunicação entre o centro da cidade e os bairros e dos bairros entre si e a cidade. Projeta a cidade que se expande de forma extensiva sobre pneus, substituindo a cidade de alta concentração de atividades e pessoas em que o transporte coletivo se faz através do metrô ou do bonde. O Plano de Avenidas vai ser citado como referência para outras cidades.

A circulação de idéias: transferências e traduções

A circulação de idéias urbanísticas no meio profissional se fez através da contratação de técnicos para a elaboração de pareceres e de planos. Em alguns casos, estudos expostos em congressos desdobraram-se em planos. A contratação de especialistas incluiu de diversas formas os urbanistas estrangeiros.

As formas variaram conforme o compromisso do técnico com a formação de profissionais. Em muitos casos tratava-se apenas, para o especialista contratado, de expansão do campo de atuação profissional. Foi o caso de Joseph-Antoine Bouvard nos projetos para o vale do Anhangabaú, em São Paulo, na primeira década ou o caso do urbanista francês Donat Alfred Agache no Rio de Janeiro no final dos anos 20. Em alguns casos esta atuação se somava à de formação, é o caso de Gaston Bardet que ministrou um curso em Belo Horizonte no final da década de 40 e também do padre dominicano Joseph Lebret, que veio difundir o Movimento Economia e Humanismo, desenvolver um método e formar escritórios de pesquisas.

Bouvard esteve em São Paulo em 1911, para estudos sobre investimentos imobiliários e projetos de loteamentos¹². Encarregado

dos serviços de arquitetura nas exposições universais de Paris. Em 1889, estava encarregado do Palais des Expositions Diverses¹³. Levantamos a hipótese que tenha nesta ocasião conhecido o senador Antonio Prado, encarregado pela princesa Isabel a pôr em execução um programa de despesas para a realização da exposição do Comitê Franco-Brasileiro na Exposição¹⁴. Quando se dá a disputa entre projetos concorrentes para o Anhangabaú, Bouvard é chamado para dar sua opinião e apresenta um projeto que conciliava as diferentes propostas.

Mas não apenas os especialistas estrangeiros eram contratados, alguns engenheiros e arquitetos, como Prestes Maia, Atílio Corrêa Lima, Armando de Godoy foram chamados para dar consultorias em outras cidades. Os projetos para o bairro de Santo Antônio, na área central da cidade de Recife, são um exemplo de projetos polêmicos que envolveram equipes locais e as disputas ultrapassaram as fronteiras do estado.

Em 1927, Domingos Ferreira, engenheiro da Seção Técnica da Prefeitura do Recife propõe um projeto de abertura de avenidas e desapropriações no bairro. Este projeto é submetido ao parecer de uma Comissão do Clube de Engenharia que apresenta duras críticas¹⁵.

Sabendo desta polêmica, o engenheiro-arquiteto, Nestor de Figueiredo, pernambucano radicado no Rio de Janeiro e que já havia trabalhado com Agache, entra na discussão ao apresentar um esboço de um plano urbanístico para a cidade no IV Congresso Panamericano de Arquitetos, realizado no Rio de Janeiro em 1930. Este trabalho lhe vale um convite do prefeito Lauro Borba para vir ao Recife proferir uma palestra sobre suas idéias acerca da remodelação do bairro. Nestor de Figueiredo terminou por conseguir firmar um acordo, sem ônus para a prefeitura, no qual apresentaria um plano para o bairro de Santo Antônio.

Em janeiro de 1932, Figueiredo apresenta seu Plano de Remodelação do bairro de Santo Antônio. Tal plano consistiu basicamente em um novo desenho para o bairro, que, segundo ele, deveria ser estudado em função da cidade como um todo. Neste plano, segundo Diniz, podemos encontrar uma forte influência de Agache: o aspecto maciço, cênico, com muitas perspectivas e visuais, avenidas em Y, praças e conjuntos monumentais e, sobretudo, a idéia de que o edifício forma a cidade. Outros temas de Agache, constantes no plano para o Rio de Janeiro estão também presentes como a Entrada do Brasil e a idéia de criar-se um bairro exclusivamente de negócios.

Figueiredo apresentou, ainda, um plano para o Recife "Plano de Remodelação e Extensão da Cidade do Recife" que constava basicamente de zoneamento e sistema viário. Em relação a este último, foi adotado pela primeira vez o sistema viário radial-perimetral, comunicando zonas urbanas periféricas a partir de um conjunto de avenidas que se cruzavam em praças e nós espalhados por vários pontos do território. Em relação ao zoneamento, Figueiredo propõe zonas comerciais e de serviços diferenciadas para o bairro do Recife e para o

de Santo Antônio. Propõe ainda zona industrial e zonas residenciais, segundo a densidade urbana. Propõe ainda um bairro universitário nas imediações do Parque 13 de Maio, um sistema de parques e jardins, uma proposta de legislação e um bosque margeando o canal principal, que marcaria o limite entre o centro expandido e a zona estritamente residencial.

O plano de Figueiredo é submetido ao parecer do engenheiro Francisco Prestes Maia de São Paulo e Washington de Azevedo do Rio, a pedido da prefeitura de Recife. Após a não aprovação do plano de Figueiredo pela prefeitura, é chamado o urbanista Atílio Corrêa Lima para novo projeto. Em agosto do mesmo ano, ele apresenta o plano para a cidade. O sistema viário é também o radial-perimetral, procurando sempre que possível conservar a estrutura existente. O urbanista alega que desta forma diminuiria os custos, eliminaria a excessiva convergência para o centro e reduziria o tráfego. O ponto marcante do projeto foi a disposição das perimetrais, seis ao todo, enquanto as duas primeiras situavam-se ainda no núcleo central, perfazendo uma espécie de perímetro de irradiação, outras três ligavam bairros então suburbanos e a última cortava zonas periféricas extremas não adensadas. Partindo das duas primeiras perimetrais encontraria-se um conjunto de cinco vias radiais, que se dirigiriam para o interior, estruturando o território urbano.

Atílio Corrêa Lima também chegou a propor um zoneamento para a cidade. Como podemos observar na descrição do plano¹⁶ as zonas são as mesmas, porém referem-se a partes diferentes da cidade. Também o plano de Atílio Corrêa Lima não é aprovado.

Em 1943, a Comissão do Plano da Cidade chama o urbanista paulista João Florence de Ulhôa Cintra. Ele procura identificar da mesma forma como o fizera para São Paulo em 1924, um circuito de avenidas existentes ou a projetar para formar o que denomina o perímetro de irradiação. Este perímetro era inspirado no esquema desenvolvido por Eugène Hénard, para Paris¹⁷.

Enquanto que em São Paulo existiam os vales para dificultar a implantação do perímetro, em Recife a dificuldade era imposta pelos rios que cortam a cidade. Assim, para rearticular os bairros centrais, Cintra propôs um aterro em cima dos bancos de areia por vezes emergentes na bacia de Santo Amaro.

Comparando os planos de Nestor de Figueiredo, Atílio Corrêa Lima e Ulhôa Cintra, Pontual acentua os pontos de convergência que ao final não são apenas de Recife, mas dos planos elaborados para as cidades neste período: o modelo radial-perimetral é constante, a presença de sistemas de parques e jardins. Acrescentaria a estes pontos a separação entre os diferentes tipos de transporte: a circulação do automóvel e ônibus a diesel sobre pneus e a circulação sobre trilhos por bonde e por trem.

Destaca-se, também, a influência da escola francesa que havia formado o Institut d'Urbanisme de Paris. O arquiteto Donat Alfred

Agache, secretário geral da Société Française des Urbanistes, professor do Instituto foi contratado pelo prefeito para uma série de palestras e em seguida para desenvolver um plano para a cidade do Rio de Janeiro. Outra forma de contato e difusão das idéias é a formação em escolas no exterior, como o fez em 1930, Atílio Corrêa Lima que defendeu sua tese, *Avant Projet d'Aménagement et d'extension de la ville de Niterói*, no Institut d'Urbanisme de Paris, sob orientação de Henri Prost. Este estudo desenvolvido no Instituto se fazia no contexto profissional francês como uma resposta a uma demanda às exigências da Lei Cornudet, que passara a exigir das cidades de mais de 20.000 habitantes, planos de Aménagement, *embellissement et extension*. Estes planos serão feitos para cidades na França e estudos para cidades em países da América Latina e da África, orientados por professores franceses.

No caso do plano para o Rio de Janeiro, Agache mantém durante 3 anos, um escritório técnico no Rio para elaborar os estudos e propostas. Esta extensão de atividades além-mar pode ser interpretada como a procura de novos mercados de trabalho e também pela possibilidade que países, como o Brasil, com legislações urbanísticas menos consolidadas representavam para experimentação de novos instrumentos urbanísticos.

Ele fora escolhido entre quatro nomes para dar uma série de palestras. O tema central é urbanismo. Para Antonio Prado Jr., prefeito do Rio, que o contratara, ele estaria convencendo a opinião pública sobre a necessidade de disciplinar o futuro¹⁸. Para o meio técnico profissional brasileiro ele estava divulgando um conceito ainda recente e de uso restrito e que estava substituindo gradualmente a palavra melhoramentos. Tratava-se, entretanto, de tarefa mais ambiciosa, não se referia apenas à intervenção na cidade. Propunha conceituar uma área de conhecimento na confluência da ciência e da arte. *“É uma ciência e uma arte e sobretudo uma filosofia social. Entende-se por urbanismo, o conjunto de regras aplicadas ao melhoramentos das edificações, do arruamento, da circulação e do descongestionamento das artérias públicas. É a remodelação, a extensão e o embelezamento de uma cidade, levados a efeito, mediante um estudo metódico da geografia humana e da topografia urbana sem descurar as soluções financeiras.”* Uma ciência para a compreensão do funcionamento das cidades, que teriam funções análogas às do corpo humano e o plano enfocaria as três funções: respirar, circular e digerir.

O plano para o Rio é muito mais completo do que os elaborados no mesmo período, para as outras cidades brasileiras. Em primeiro lugar se vale de uma série de estudos preliminares, que incluem a história econômica e social e levantamentos aerofotogramétricos do sítio. Sobre esta base cartográfica ele traça os principais eixos do sistema de circulação (ruas, avenidas auto-estradas, transportes urbanos coletivos, metrô, ferrovias) aeroporto e projeta a repartição de espaços públicos (edifícios e praças) sistema de parques incluindo um parque nacional.

Agache reúne, também, os estudos anteriores elaborados, o que lhe valeu uma polêmica acusação de plágio¹⁹. Propondo pela primeira vez

um "plano diretor" reúne as previsões necessárias de adução de água, esgoto, controle de inundações. Desenvolve a característica de grande porto industrial e comercial criando novas bacias na Baixada Fluminense destinadas ao comércio, depósitos, construção naval e também um vasto espaço perto da Ilha do Governador para um aeroporto. Resolve a questão ferroviária organizando uma estação central no lugar da Estação Leopoldina e prevendo a ligação direta com o bairro de Copacabana²⁰.

Do plano, as propostas de conjuntos monumentais são, talvez, as mais conhecidas e divulgadas no meio profissional. Refiro-me não apenas às aquarelas do conjunto de prédios, avenidas e praça para a Esplanada do Castelo mas, também o uso de imagens quando projeta no Rio. As portas do Brasil. "*M. Agache tem a ambição de dotar o Rio de Janeiro de um conjunto monumental, que dará às obras na cidade a nota grandiosa que lhe falta enquanto capital de um país e oferecerá ao visitante chegando pelo mar, uma fachada correspondente à importância da cidade.*"²¹ Inflama a imaginação de urbanistas de outras cidades que procuram reproduzir imagens com igual apelo é a "Sala de Visitas" para o Vale do Anhangabaú, em São Paulo, projetada por Prestes Maia em referência explícita ao Rio de Janeiro.

Encontra-se no Rio, no mesmo período, Le Corbusier atraído pela possibilidade de projetar uma nova capital para o Brasil, Planaltina como era chamada na época. As redes de relações dos dois urbanistas são bastante diferentes. Agache era reconhecido no meio acadêmico. As notícias chegaram a Le Corbusier através do escritor francês Blaise de Cendrars que, em correspondência, lhe falava das possibilidades abertas para o projeto de uma nova cidade, capital do Brasil. Le Corbusier, entusiasmado, recorre à intermediação de Paulo Prado para uma viagem ao Brasil.

Na passagem pelo Rio, Le Corbusier faz também conferências e fica extremamente interessado em realizar trabalhos na cidade²². Em sua argumentação não hesita em desqualificar o trabalho que Agache realizava naquele momento, no Rio, demonstrando claramente que pertenciam a círculos bastante diferentes na França.

Observe-se que representam linhagens diferentes de urbanismo. Agache pertence a uma escola que vem da tradição da sociologia aplicada do Museu Social e que vai procurar formular a intervenção na cidade em bases científicas - elaborando extensos levantamentos para poder realizar projeções.

Le Corbusier, em seu primeiro trabalho completo de urbanismo, o plano para uma cidade de 3 milhões de habitantes, apresentado em 22 no Salão de Outono projeta uma nova cidade sobre a antiga. Os croquis que elabora em sua viagem à América do Sul, em 1929 "*evocam concepções inteiramente novas de urbanização, utilizando as técnicas modernas, onde o princípio consiste em estabelecer as grandes circulações de automóveis em cidades inextricáveis e criando volumes consideráveis de habitação.*(...) *No Rio de Janeiro, em particular como o mostram os dois croquis, a operação interliga as diversas baías da cidade sem prejudicar o estado da*

*cidade atual*²³. O projeto compõe-se de um viaduto com habitações que pousa sobre a cidade existente. Uma solução semelhante será depois desenvolvida para Auger.

No período do Estado Novo, transformações radicais na estrutura das cidades

Observamos nas cidades estudadas que a partir de 1937 são realizadas obras que transformam radicalmente as estruturas urbanas, principalmente no que se refere ao sistema viário. Estas obras têm como base os planos elaborados. Em São Paulo, Prestes Maia assume a prefeitura e utiliza o Plano de Avenidas que elaborara 8 anos antes como base para as transformações do sistema viário. No Rio de Janeiro, o Plano de Agache é criticado, assumido em alguns pontos pela Comissão do Plano da Cidade na administração do prefeito Henrique Dodsworth (1937-1945).

Na cidade de Porto Alegre desenvolve-se uma experiência interessante de desenvolvimento de estudos, propostas e realização simultânea de obras. O prefeito de Porto Alegre, José Loureiro da Silva, contrata em 1938 o urbanista Arnaldo Gladosh, que havia participado da equipe de Agache no plano do Rio, para elaborar um Plano de Urbanização. Simultaneamente cria o Conselho do Plano Diretor para discutir os problemas da cidade e as novas propostas. O conselho era composto por representantes de diversos setores da sociedade.

Gladosh elabora propostas com base em estudos anteriores: o plano de Moreira Maciel apresentado em 1914, e as propostas dos engenheiros Edvaldo Paiva e Ubatuba de Faria, apresentadas em 1938. Complementa estes estudos solicitando novos levantamentos (plantas cadastrais e dados demográficos) introduzindo no meio profissional de Porto Alegre a experiência desenvolvida com Agache. À medida que os estudos são realizados, obras vão sendo implementadas.

As experiências do Rio de Janeiro e de Porto Alegre acrescentam novos elementos fortalecendo a hipótese que havíamos levantado para o caso de São Paulo. Afirmávamos quando estudávamos a primeira gestão de Prestes Maia na prefeitura de São Paulo (1938-1945) ter sido neste período, do Estado Novo, que a cidade tem transformada a sua antiga estrutura viária que permitia apenas a comunicação demorada e precária entre as diversas partes da cidade e o centro. As novas avenidas abertas, não apenas em São Paulo, mas também no Rio de Janeiro, Porto Alegre, em menor escala no Recife, permitem a circulação de pessoas e mercadorias preparando as cidades para a nova fase de industrialização que se dará a partir dos anos 50.

O terceiro período, de 1950 a 1964

Entre 1950 e 1964, o terceiro período, são iniciados os planos regionais, dando conta da nova realidade que se configura nesta época:

a migração campo-cidade, o processo crescente de urbanização, o aumento da área urbana e conseqüente conurbação.

No urbanismo, no planejamento urbano e regional constatamos a imbricação, desde a gênese, entre este conhecimento e a prática profissional. Esta relação apresenta-se de forma diferenciada ao longo do tempo. Desde o início, os mesmos profissionais atuaram no ensino superior, na administração pública ou ainda sob contrato do estado ou da prefeitura. A dupla inserção foi fundamental, no início, para a própria formação e consolidação da área. A partir dos anos 40, quando se consolida como área de atuação profissional ficam definidas carreiras com perfil bastante diferenciado.

A vinda do padre dominicano Louis Joseph Lebret ao Brasil em 1946, para difundir o Movimento Economia e Humanismo e fundar os escritórios regionais da SAGMACS em Recife, São Paulo e Belo Horizonte traz uma nova expectativa de inserção e resultados do trabalho profissional. Para os arquitetos, engenheiros, sociólogos, economistas que compõem os escritórios da SAGMACS, esta dupla inserção traz tensão e ambigüidade, em especial porque se colocam expectativas políticas e sociais através desta atuação.

Identificávamos três momentos de penetração das idéias de urbanistas franceses: no início do século, quando o modelo de cidade difundida é Paris das Exposições Universais, nos anos 20 e 30, através dos planos dos arquitetos ligados à Société Française d'Urbanisme e após a Segunda Guerra Mundial quando forma-se uma nova geração de arquitetos, sociólogos e geógrafos que vão atuar no campo profissional do planejamento urbano e regional com grande influência da doutrina do Movimento Economia e Humanismo, trazidos pelo arquiteto e urbanista francês Gaston Bardet e pelo padre dominicano Louis Joseph Lebret.

No Brasil, a década de 50 é um momento de importantes transformações no campo dos estudos urbanos pela emergência de novos temas, a introdução de novos métodos e a participação de profissionais de outras disciplinas que, até aquele momento, não haviam se ocupado da questão urbana.

A temática regional, como objeto de planejamento e intervenção, aparece no período após a Segunda Guerra Mundial. Mais do que constatar esta mudança procuramos investigar o seu significado.

Não são apenas novos temas que emergem, constata-se também novos perfis dos profissionais que passam a atuar na área. Por um lado, na prefeitura de São Paulo, compondo o quadro do Departamento de Urbanismo, como demonstra Feldman (1996)²⁴, um pequeno grupo de engenheiros civis e arquitetos, inicia a construção da legislação de zoneamento de São Paulo. Esta elaboração, se fará em resposta a demandas de interesses pontuais de proteção de qualidade ambiental e de valores imobiliários no quadrante sudoeste, a parte mais valorizada da cidade de São Paulo.

O saber desenvolvido nesta atividade de proposição legislativa torna-se gradativamente um saber codificado entendido e decifrado por

poucos. Em um período de abertura democrática em que acontece com alguma frequência a substituição de prefeitos, sendo a prefeitura de São Paulo um patamar para alcançar outros cargos políticos, este grupo estável, permanece alheio a estas mudanças. Feldman mostra também que o trabalho se realiza “no gabinete” sem nenhuma forma de respaldo político, nem da Câmara, nem de outros setores da população²⁵.

Trata-se de uma nova geração de urbanistas, formados pelas escolas de engenharia e que ocupam de forma permanente os quadros das prefeituras. Formados a partir dos anos 30, formam a primeira geração de engenheiros e de arquitetos que trabalham em equipes multidisciplinares produzindo planos diretores. Contratados pelas prefeituras e formando os primeiros departamentos de urbanismo. Trabalharam pela separação entre os cursos de engenharia e arquitetura e pela criação de cursos de especialização em urbanismo.

Em São Paulo e no Recife, neste mesmo período, forma-se o grupo de urbanistas ligados ao padre Lebrez e que vão compor o escritório da SAGMACS. Estes profissionais, com formação em diferentes disciplinas têm uma expectativa de transformação social através do trabalho profissional. Este profissional – engajado vai participar de escritórios de consultoria e ingressar no ensino na universidade. Somente nos meados da década de 70 passam a participar de equipes em órgãos da prefeitura.

A série de palestras que Lebrez fez na Escola de Sociologia e Política, em 1947, é segundo Pelletier *“uma etapa chave de seu percurso intelectual. Ela fecha um ciclo aberto, em 1938, ligado aos anos de guerra e à utopia comunitária que marcou o início da Economia Humanismo. Entre um catolicismo marcado pela herança Tomista e o reencontro com o marxismo é assim elaborada uma reflexão econômica, em oposição à tradição clássica, encontrando, pelo viés da pesquisa social e graças ao apoio do CNRS, o esforço de modernização empreendido pelos governos da VI República”*.

A inserção política da SAGMACS era ampla, os contatos na Igreja iam do meio integralista católico a juventude operária católica. Na medida em que se consolidava a ação do grupo pela realização de pesquisas, este leque de alianças se estreitava²⁶.

Por ironia é no retorno de Getúlio Vargas ao poder, e graças à eleição de Lucas Nogueira Garcez ao governo de São Paulo, que é assegurado o início do reconhecimento político à SAGMACS²⁷. O primeiro trabalho contratado é de desenvolvimento regional, um estudo para a bacia Paraná-Uruguaí reunindo oito estados brasileiros sob a coordenação de Garcez. Desenvolvem, também, trabalho de pesquisa no Rio sob a coordenação do pernambucano Josué de Castro.

Em São Paulo e em Belo Horizonte a pesquisa realizada pela SAGMACS, em 57, aborda pela primeira vez a área conurbada propondo diferentes escalas de intervenção e desenvolvimento regional.

Conclusão: as potencialidades de uma pesquisa integrada

Explorar a potencialidade que representa uma pesquisa comparada é sempre um desafio estimulante. Inicialmente nos despertam a atenção as singularidades e as coincidências, atentos, entretanto, para não cair na armadilha da conclusão apressada. Enumerá-las, porém, parece um exercício necessário.

As revistas especializadas, as temáticas abordadas nos artigos nos pareceram um excelente indicador da cultura técnica de cada cidade. Algumas cidades como Salvador as revistas têm uma curta duração. Em outras cidades, Vitória e Niterói não localizamos publicações neste período.

Recife, por sua vez, se assemelharia mais a São Paulo e ao Rio de Janeiro, com maior ressonância de uma cultura técnica. Desde a década de 20, circulam publicações especializadas, importantes fóruns de divulgação de idéias e de debates: o *Boletim de Engenharia*, publicação do Clube de Engenharia; o *Boletim Técnico da Secretaria de Viação e Obras Públicas*.

Encontramos também publicações não especializadas como o *Boletim da Cidade e do Porto do Recife*. Como em Salvador²⁸, a *Revista Arquivos* abordava a documentação referente à vida da cidade e era editada pela Prefeitura Municipal do Recife. A *Revista de Pernambuco* foi editada nos anos de 1924 e 1926 como instrumento divulgador das novas obras da cidade, neste sentido era uma publicação pára-oficial do governo de Sérgio Loreto.

Em Recife colaboraram especialistas cariocas e paulistanos. A contratação de engenheiros para a elaboração de projetos, de planos e de pareceres técnicos remete a duas questões interligadas: a forma como se deu a trajetória deste saber técnico e o quanto contribuiu para a consolidação de um meio técnico local.

Observamos a importância que os engenheiros assumiram no panorama político no Recife e em São Paulo a partir de 1930, chegando muitos a ocupar o cargo de prefeito. Trazem para a administração da cidade as idéias que circulavam até aquele momento apenas no meio técnico.

Em São Paulo, é o caso da rápida passagem do engenheiro Luiz Ignácio de Anhaia Mello em dois momentos na prefeitura da cidade: de dezembro de 1930 a julho de 1931 e de novembro a dezembro de 1931. Neste curto espaço de tempo Anhaia Mello implanta os princípios do zoneamento, regulamentando o uso e ocupação do solo para algumas áreas da cidade. Mais significativo é o caso de Francisco Prestes Maia. Ele foi prefeito de São Paulo, durante o Estado Novo, de 38 a 45. Neste período ele abre avenidas e amplia o sistema viário de acordo com o Plano de Avenidas, plano que havia elaborado como técnico da Secretaria de Obras.

A presença de imigrantes na formação do urbanismo é particularmente importante para o caso de Porto Alegre. Os imigrantes alemães são os

primeiros a chegar a região ainda no início do século 19. Conforme observa Ferraz de Souza, esta migração, diferente de outras regiões do Brasil, se dirige para a ocupação de pequenas propriedades rurais cedidas pelo governo provincial. Os imigrantes alemães, produtores agrícolas expandem suas atividades para o comércio regional e para a manufatura. Vão se constituir em uma parte importante da burguesia local de Porto Alegre ocupando-se inclusive do setor da construção civil. A vinda de técnicos da Alemanha é importante no decorrer do século 19 para o projeto e para a construção de edifícios públicos²⁹. Ao estudarem os acervos de Porto Alegre, os pesquisadores observaram a presença significativa de revistas em alemão, além de manuais e tratados de urbanismo do final do século 19.

Na cidade do Rio de Janeiro, capital da República até meados do século, a presença do Estado é mais visível, ressoa mais que nas outras cidades brasileiras. Para financiar as obras de remodelação do porto, abertura da avenida Central realizadas pelo engenheiro Pereira Passos o governo empresta da Inglaterra quantia equivalente à metade da receita da União³⁰. Comparar estas obras às realizadas em outras cidades guarda portanto diferenças. A importância política destas obras, o impacto de modernização que representaram, o efeito multiplicador em outras cidades.

Para concluir observamos ainda que o Rio de Janeiro se manteve ao longo dos anos como um fórum de discussão dos problemas de outras cidades. Nas revistas cariocas encontrou-se com frequência artigos cujo tema eram planos e projetos elaborados para outras cidades brasileiras.

Esta situação se modifica com a mudança da capital para Brasília em 1960. O golpe e a ditadura militar, a partir de 1964, modificam de forma radical a prática do planejamento urbano e regional no Brasil, instaurando um novo período, com forte atuação do SERFHAU³¹.

Notas

- (1) Este trabalho de pesquisa integrada vem sendo desenvolvido desde 1992 com o apoio do CNPq. Inicialmente em três cidades: em São Paulo, Maria Cristina da Silva Leme, Carlos Roberto Monteiro de Andrade, José Geraldo Simões Jr; em Salvador Ana Fernandes, Marco Aurélio Filgueira Gomes e Antonio Heliodoro Sampaio, no Rio de Janeiro Vera Rezende. Em seguida integraram à rede: Porto Alegre com Celia Ferraz de Souza e Maria Soares Almeida; Recife com Fernando Diniz Moreira e Belo Horizonte com Marco Aurelio Filgueira Gomes e Fabio Lima. Mais recentemente Niterói com Marlice Nazareth Soares Azevedo e Vitória com Eneida Souza Mendonça, José Francisco Freitas, Martha Machado Campos e Renata Hermany de Almeida.
- (2) A reforma do Rio envolveu o governo federal nas obras da reforma do porto e na construção das avenidas Rodrigues Alves, Francisco Bicalho e Central e a prefeitura, que realizou as ligações entre o centro a zona norte e sul e o embelezamento e remodelação das praças da República, XV de Novembro,

- além de obras de canalização dos rios Carioca e Maracanã. Ver nesta publicação: Porto do Rio de Janeiro e Desmonte e urbanização da área do monte do Senado.
- (3) A reforma urbana do bairro do Recife de 1909 a 1913 deu-se dentro do conjunto das obras da reforma do porto. Foram abertas duas grandes avenidas radiais, a avenida Marquês de Olinda (20 metros de largura) e a avenida Rio Branco (24 metros). Esta última aberta sobre um tecido urbano que não coincidia com a mesma. Estas avenidas confluem para uma praça o que possibilita grandes visadas. Foram demolidos os arcos que delimitavam a entrada do bairro, a Matriz do Corpo Santo, o largo da Matriz, conjunto de sobrados. Ver nesta publicação: *A reforma urbana do bairro do Recife, 1909-1913*.
- (4) O livro publicado para a exposição comemorativa da construção do Porto de Nitheroy, descreve obras realizadas no porto e obras decorrentes desta construção: abertura da avenida Feliciano Sodré, arruamento de novas quadras, praça Renascença, Edifício da Estação Central, além de obras resultantes do desmonte de morros no centro da cidade. O traçado das ruas, com a forma de semicírculo, tem os diferentes raios concentrados na praça Renascença (onde está localizada a Estação Central da Leopoldina Railway). As ruas começam e terminam na avenida Feliciano Sodré que complementa a alameda São Boaventura até a rua Visconde do Rio Branco, constituindo uma avenida de aproximadamente 5 km de extensão. Ver nesta publicação: *O porto de Niterói*.
- (5) Para uma análise detalhada ver o texto de Eneida M. S. Mendonça *O traçado de novos bairros em Vitória: repercussões do projeto de um novo arrabalde*.
- (6) Ver nesta publicação: *Recife – Projeto de reaparelhamento e modernização do porto, 1909-1926*.
- (7) Ver nesta publicação: *Construção do porto de Porto Alegre*.
- (8) Ver nesta publicação: *Niterói – Praça da República*.
- (9) Ver nesta publicação: *Plano de saneamento do Recife, Francisco Saturnino de Brito, 1909-1915*.
- (10) Conforme FICHER, Sylvia, que atribue a adoção deste modelo, provavelmente ao fato de que o principal organizador e primeiro diretor, Antonio Francisco de Paula Souza, estudou em Karlsruhe onde se formara engenheiro em 1868, In: *Ensino e profissão – O curso de engenheiro-arquiteto da escola politécnica de São Paulo*. Tese de doutorado FFLCH-USP, Departamento de História, p. 7.
- (11) Ver ALMEIDA, Maria de Soares. *A academia e o urbanismo no Rio Grande do Sul 1900-1972*.
- (12) Juntamente com seu amigo o banqueiro francês Lavelaye e outros investidores como Horácio Belfort Sabino e Cincinato Braga, associam-se a banqueiros londrinos e com o aval de Victor da Silva Freire constituem a Cia. City., Segundo SIMÕES Jr., J. G. *Anhangabaú: história e urbanismo*. Tese de doutorado, FAUUSP, 1995. p. 173.
- (13) Bibliothèque Administrative de la ville Paris, *Les Archives Biographiques Contemporaines Revue Mensuelle Analytique et Critique des Hommes et des Oeuvres no IV*, Paris, sd, p.273-274.
- (14) Conforme NERY, M. F. J. de Santa Anna. *Le Bresil em 1889* BAVP, US 947.
- (15) O parecer do engenheiro José Estelita separa os engenheiros por categorias aqueles funcionários municipais, que se ocupam do dia-a-dia e aqueles, como

- ele, em instituições de classe, capazes de uma visão abrangente. Nas suas palavras, critica entregar “os planos gerais, os planos de embelezamento de uma cidade a funcionários municipais que vivem ocupados com detalhes de cousas diárias (...) jamais terão tempo para grandes reflexões para deliberação muito séria, de alta responsabilidade e que exijam uma larga visão de futuro”.
- (16) Ver nesta publicação: *Plano de remodelação do Recife, 1936*.
- (17) CINTRA, João Florence de Ulhôa. *Sugestões para orientação do estudo de um plano geral de remodelação e expansão da cidade de Recife*. Recife: Prefeitura Municipal Recife, Arquivos, 10 número, 1943.
- (18) Conforme a revista *Le Maître d'ouvreur, Revue Française d'Urbanisme*, n. 33, abr./maio 1929, Numéro spécial sur le Rio de Janeiro, p. 30.
- (19) Ver texto de SILVA, L. A trajetória de Donat Alfred Agache no Brasil. In: RIBEIRO, L. C. e PEHMAN, R. *Cidade povo e nação gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996, p. 405.
- (20) Conforme a revista *Le Maître d'ouvreur, Revue Française d'Urbanisme*, n. 33, abr./maio 1929, Numéro spécial sur le Rio de Janeiro, p. 30 e 31.
- (21) Conforme a revista *Le Maître d'ouvreur, Revue Française d'Urbanisme*, n. 33, abr./maio 1929, Numéro spécial sur le Rio de Janeiro, p. 31.
- (22) Envia cartas a Oswaldo Costa. Em carta datada de 22 de abril menciona “un sujet délicat: les grands travaux de Rio de Janeiro Délicat parce qu'il y a en place au Rio un confrère: Agache (...). Il Faut être de la grand ère machiniste qui commence. Et les villes du Sud Amérique sont celles au monde qui sont arrivés aujourd'hui à l'heure de son destin. Resterez vous au projets dans un style 1925 bouffon? Je dis BOUFFON” FLC Dossier A311 Voyages en Amerique Latine, II 1936, B São Paulo-Correspondência 1929-1930. Em carta de 12 julho de 1930, ele argumenta “Ecoutez, je serai heureux pour l'histoire de ma carrière que mon voyage d'Amérique me fournisse l'occasion d'un oeuvre de grande architecture ou d'urbanisme. Je mourrais comme les autres – bientôt. J'ai travaillé pendant 25 ans a faire les racines. Nos pays ici sont trop vieux. J'ai un besoin de paternité Je suis a l'age où il faut produire. Vous autre de Brésil donnez moi cette occasion” FLC Voyages en Amerique Latine, II 1936, B São Paulo – Correspondência 1929-1930.
- (23) Le Corbusier et Pierre Jeanneret *Oeuvre Complète 1929-1934* publié par W. Boesiger, Zurich (1964) Ed Ginsberger, 1974, 10 ed., p. 138.
- (24) FELDMAN, Sarah: *Planejamento e zoneamento 1947-1972*. São Paulo, 1996, Tese (doutorado) – FAUUSP.
- (25) São duas as constatações importantes da autora: por um lado ao demonstrar que o processo de construção do zoneamento se inicia no pós-guerra, momento de grande crescimento de São Paulo e não como muitos entendiam no final dos anos 60. Associava-se o caráter tecnocrático da forma como foi aprovada a Lei de Zoneamento, sem debate, ao período político autoritário porque passava o Brasil. Este é o outro mito que é desfeito pela autora.
- (26) Uma pesquisa sobre o problema social do menor foi interdita pela intervenção de uma instituição católica e o Jockey Club suspende o financiamento, após uma pesquisa que denunciava a condição miserável dos jockeys. Conforme correspondência Le Duigou-Santa Cruz, 15 maio, 29, julho e 27 novembro 1949, NA 45 AS 104, apud Pelletier, D. “Economie et

Humanisme. De l'utopie communautaire ao combat pour le tiers monde (1941-1966)", les Editions du CERF, Paris, 1996, p. 299.

(27) Getúlio se aliara ao governador de São Paulo Adhemar de Barros para as eleições presidenciais. Eleito Getúlio, Adhemar ocupa o Ministerio de Transportes deixando livre o cargo de governador do estado. Em 50, a coligação PSP de Barros e PTB de Getúlio elege para o governo de São Paulo, Lucas Nogueira Garcez.

(28) Foram encontradas em Salvador três revistas: a *Revista Politécnica* com o primeiro número em 1917, teve curta existência, a segunda denominava-se *Revista Técnica*, vinculada ao Sindicato dos Engenheiros da Bahia, circulou durante 4 anos de 1938 a 1942, a outra, *Revista de Divulgação e Estatística do Município do Salvador*, era uma reedição da *Revista do Arquivo Municipal* que havia deixado de circular em 1905. Arriscaríamos, portanto, a hipótese de que Salvador tem uma tradição menos escrita e mais verbal de transmissão de conhecimentos? Esta hipótese conduziria à pergunta sobre a existência de outras formas para a transmissão de conhecimentos e técnicas.

(29) Conforme observa Ferraz de Souza.

(30) *Nosso Século*, fascículo 2, 1900-1919, São Paulo: Abril Cultural, 1982, p. 34.

(31) O SERFHAU - Serviço Federal de Habitação e Urbanismo é criado pela Lei n. 4380 de 21/8/64, capítulo VII, artigo 54 item g. Entre outras atribuições mais ligadas à habitação é também conferido o papel de atuar no planejamento urbano, dando diretrizes, prestando assessoria aos municípios. A partir deste momento se define uma política nacional de planejamento urbano e os planos são feitos a partir de uma metodologia estabelecida pelo SERFHAU.