

DO DISCURSO AO PLANO: O AUTOMÓVEL NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO (1900-1946)ⁱ**Renato Gama-Rosa Costa**

Historiador da arquitetura e do urbanismo

Dr. em Urbanismo PROURB/FAU/UFRJ.

Pesquisador COC/FIOCRUZ

rgrc@fiocruz.br**RESUMO**

Este artigo é parte da tese de doutorado *Entre avenida e rodovia: a história da avenida Brasil (1906-1954)*, defendida em junho de 2006 no Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, sob orientação da Prof^a Dr^a Margareth da Silva Pereira. Neste artigo buscamos compreender as origens do uso predominante do automóvel em nossas cidades e como a forma urbana foi se moldando a partir da hegemonia do meio de transporte individual em detrimento do coletivo. Analisamos essa questão por meio da participação histórica de determinadas categorias de atores sociais, a saber, os engenheiros, os políticos e os urbanistas, nas ações em defesa do automóvel como meio de transporte urbano por excelência, sejam elas vinculadas ao automobilismo, ao rodoviarismo e/ou ao urbanismo. Nos interessa analisar os discursos e as práticas desses atores particularmente na Cidade do Rio de Janeiro, durante as quatro primeiras décadas do século XX. Tal estudo foi de suma importância para que entendêssemos o contexto em que foi aberta a Avenida Brasil, no Rio de Janeiro, entre os anos de 1939 e 1947. Nosso estudo espera, dentro da linha da recente história urbana carioca e brasileira, contribuir para que se compreenda como o planejamento urbano – ou a falta dele – levou a fazer dos eixos rodoviários, como a Avenida Brasil em particular, um dos emblemas da vida moderna.

PALAVRAS-CHAVE

Automobilismo; História; Rio de Janeiro.

ABSTRACT

This article is part of our Doctorat thesis *Entre avenida e rodovia: a história da avenida Brasil (1906-1954)*, presented in june 2006 at the Post-Graduation Program in Urbanism by the Faculdade de Arquitetura e Urbanismo from Universidade Federal do Rio de Janeiro, with orientation from Margareth da Silva Pereira. This article aims to search the origins of the predominant use of the automobile in our cities and how the city urban form was being modeling by the hegemony of the individual transport in detriment of the collective one. We analyse this matter by means of the historical participations of some specific categories of social actors, as to know, the engineers, the politicians and the urbanists, in the actions in deffense of the automobile as a legitimy urban way of transport, such as the ones linked to the automobilism, rodoviarism and/or to urbanism. We are interested in analyse the discourses and the actions of these actors mainly in the city of Rio de Janeiro during the first four decades of the XXth Century. This study was very important for us to understand in what context was opened the Brasil Avenue, in Rio de Janeiro, between 1939 and 1947. Finally, our study aims to contribute in the re-

searches of brazilian recent urban history to the comprehension of how the urban planning – or the lack of it – could make the streets, as the Brazil Avenue in particular, one the symbols of modern life.

INTRODUÇÃO

Na historiografia brasileira, a abertura de estradas e o desenvolvimento da indústria automobilística estão associados ao governo do Presidente Juscelino Kubitschek (1955-1960), que culminou na transferência da Capital Federal no Rio de Janeiro para Brasília e o deslocamento do polo administrativo nacional para o interior do país.

De fato, ao longo da década de 1950 e, sobretudo durante o governo Kubitschek, o culto ao automóvel pôde ser sentido em diversos setores, como no plano urbanístico da nova capital ou na implantação de fábricas de veículos automotores, como a Volkswagen e a Ford (1953)ⁱⁱ ou ainda na manutenção da importação de veículos estrangeiros.

É fato, também, que naqueles anos, a abertura de novas vias de comunicação no interior do país e a própria localização central da nova capital no território brasileiro, engendraram uma associação entre as rodovias, os automóveis e as idéias de integração nacional. Entretanto, um exame da história brasileira em um período temporal mais longo, mostra que alguns aspectos deste processo datam de mais de um século.

Desde o início do século XIX, por exemplo, as dimensões do território brasileiro passaram a ser consideradas um agente desagregador da unidade do estado e da Nação, e levaram tanto às discussões da transferência da capital, quanto às políticas de transportes ancoradas, à época, na malha ferroviária. A adoção do automóvel como elemento substitutivo do trem veio acompanhada dos discursos de modernização, civilização, integração e urbanização, e começaram a se fazer sentir desde os primeiros anos do século XX, com a própria organização da indústria automobilística em alguns países e com a chegada dos primeiros automóveis ao Brasil.

Este trabalho pretende, assim, locar as interpretações dominantes sobre o “pensamento rodoviarista” no Brasil, em suas associações com a questão da integração nacional, da ocupação territorial e do desenvolvimento urbano, apoiado nos automóveis.

O recorte temporal que enfocamos abarca a primeira metade do século XX, iniciando com a chegada do primeiro automóvel com motor a explosão ao Brasil, em 1900ⁱⁱⁱ, e finalizando com a abertura da Avenida Brasil, inaugurada em 1946 e aqui mostrada tanto como símbolo do processo de abertura de rodovias, quanto de expansão urbana e de novas formas de percepção da própria cidade do Rio de Janeiro.

O trabalho é parte de reflexões desenvolvidas no grupo de pesquisa cultural urbana e pensamento urbanístico no Brasil e de levantamentos de dados que realizamos para a nossa tese de Doutorado em História do Urbanismo, *Entre avenida e rodovia: a história da avenida Brasil (1906-1954)*, defendida em junho de 2006 no Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, sob orientação da Profª Drª Margareth da Silva Pereira. Focamos três grupos de atores sociais: os engenheiros, os políticos e os novos profissionais do “urbanismo” nascente. As ações destes grupos, e a pesquisa, procurarão demonstrar que elas não se deram de forma isolada.

A documentação primária analisada é composta de relatórios anuais do Ministério da Viação e Obras Públicas; publicações de entidades associadas ao automobilismo, como o periódico *A Bandeira*, do Clube dos Bandeirantes; artigos de engenheiros, como Armando Augusto de Godoy; e de planos urbanísticos para a cidade do Rio de Janeiro, como os realizados pelo engenheiro Jorge Macedo Vieira e os urbanistas franceses Donat-Alfred Agache e Le Corbusier.

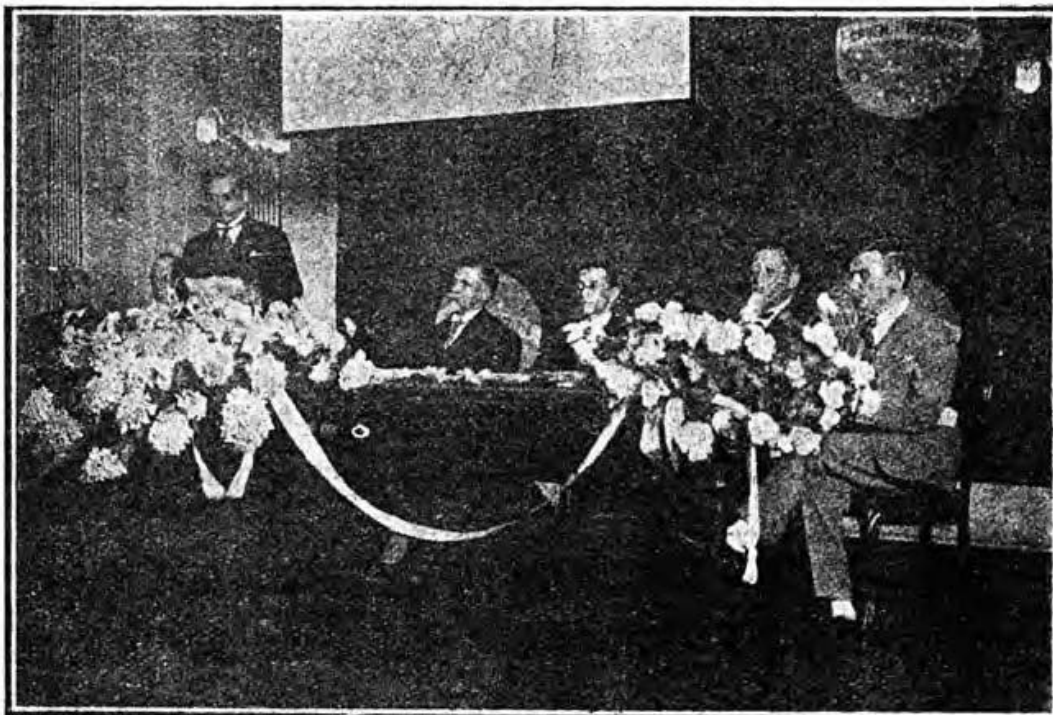
OS ENGENHEIROS

A primeira estrada de rodagem brasileira se deu em 1861, com a construção da Estrada União-Indústria, que ligava o Rio de Janeiro a cidade de Juiz de Fora, em Minas Gerais. A primeira tentativa sem sucesso para a abertura de uma estrada diretamente para o uso do automóvel data de 1906: foi a ligação entre a Capital e Petrópolis. A ideia de construção da estrada ressurgiu dez anos mais tarde durante o primeiro Congresso Brasileiro de Estradas de Rodagem, ele próprio um marco nas discussões sobre o novo papel do automóvel no país. Entretanto ainda no início da década de 1920, a abertura daquela rodovia continuava apenas um projeto e em 1922, um grupo de “desbravadores” do Automóvel Clube conseguiu realizar a primeira viagem de carro até Petrópolis, que, dadas às dificuldades do terreno levou alguns dias. O caminho seria inaugurado oficialmente em 1926, financiado pelos sócios do Automóvel Clube, pelo Governo Federal e dos Estados do Rio e de Minas. (GERSON, 2000:391,392).

A Avenida Brasil, já mencionada, seria aberta entre 1939 e 1946, como uma variante desta estrada, um marco visível da presença do automóvel na vida das cidades e nos discursos sobre a própria modernização do país.

Os Congressos Brasileiros de Estradas de Rodagem, realizados entre 1916 e 1939, foram justamente importantes fóruns nacionais de discussão sobre as iniciativas para a abertura de estradas e a construção desta nova mentalidade. O primeiro foi realizado no Estado do Rio de Janeiro, sob o patrocínio do Automóvel Clube do Brasil, e contou com o apoio do Ministério da Viação. Os discursos dos participantes chamavam a atenção para o papel das estradas como uma comunicação rápida e barata entre centros produtores e mercados consumidores (TELLES, 1993: 593), tecendo esta associação entre rodovia e desenvolvimento.

Neste primeiro congresso surge em destaque o trabalho de Armando Augusto de Godoy (1876-1944), propondo uma tributação especial destinada exclusivamente à construção e conservação de estradas de rodagem (Idem, TELLES). Fato que só ocorreu 10 anos mais tarde, como veremos mais adiante.



A meza que presidiu os trabalhos do congresso

Foto da mesa de abertura do IV CNER, de 1926. Ao centro, Washington Luís. *Revista Brazil-Ferro-Carril*, Rio de Janeiro, ano XVII, n. 483, dez. 1926: 724.

Ocorreram ainda outros seis congressos (1922, 1924, 1926, 1933, 1936 e 1939), onde se discutia desde novos modelos de automóveis, a novos revestimentos para as estradas, questões de tráfego, projetos de engenharia rodoviária, etc. A ideia de criação de um

órgão nacional que regulamentasse as estradas de rodagem e impulsionasse seu desenvolvimento, começou a surgir nos quarto e sexto congressos, o que de fato aconteceu em 1937, com a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, DNER. Pode-se dizer que até mesmo pela regularidade que estes eventos alcançaram, a década de 1920 representa um primeiro momento de consolidação do pensamento rodoviarista no Brasil.



Vista de uma corrida disputada na Avenida Beira-Mar, durante a I Exposição Automobilística. Na placa, agradecimentos ao diretor A. Porto d'Ave. Acervo Rodolfo Porto d'Ave.

Em 1925, através do Automóvel Clube do Brasil, é organizado pelo engenheiro Adels-tano Porto d'Ave, a Primeira Exposição Automobilística do Rio de Janeiro. Esta expo-sição reunia representantes de indústrias européias e norte-americanas que expunham seus automóveis e acessórios, como óleos, pneus, gasolina, etc. Chama a atenção nesta exposição a presença do *stand* da firma francesa *G. Voisin*, que financiaria um projeto urbano de Le Corbusier para a Paris, batizado de Plano Voisin.

A nossa pesquisa recuperou o nome de dois engenheiros para exemplificar a participa-ção da classe nas questões relativas às estradas de rodagem: Armando Godoy e A. Porto d'Ave. Godoy se formou pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro em 1903 e foi um dos pioneiros na discussão do planejamento urbano. Dentre as diversas atividades em sua carreira profissional, trabalhou na revisão de planos urbanísticos para cidades brasi-

leiras, foi funcionário da Prefeitura do Distrito Federal no Rio de Janeiro, antes da criação de Brasília, participou ativamente dos Congressos de Estrada de Rodagem, e do Automóvel Clube do Brasil, do qual foi diretor (LEME, 1999: 459, 460).

Entre junho de 1926 e novembro de 1936, Godoy escreveu diversos artigos para um importante jornal carioca, o *Jornal do Commercio*, reunidos no livro *A Urbs e seus problemas*, de 1943. Um dos artigos mais importantes a serem aqui analisados é o intitulado *A rodovia sob o ponto de vista do urbanismo*. Neste artigo o engenheiro explica o por que da importância das rodovias:

Conforme indica o radical desta (...) palavra [cidade], civilização se irradia dos agrupamentos urbanos; portanto, com a construção de rodovias, ligando as cidades ao campo, a influência civilizadora que elas desenvolvem, é muito maior e alcança melhores resultados. (...) As rodovias modernas que partem dos centros urbanos, diminuem as desigualdades existentes entre o homem da cidade e o que lavra e cultiva a terra. Elas constituem verdadeiros bulevares, desenvolvendo-se além dos limites naturais das vilas, impulsionando a sociabilidade por onde elas passam, intensificando a vida espiritual dos moradores do campo. E é esta a função mais nobre e delicada que lhes reservou o destino (GODOY, 1943: 256).

A maior contribuição de Godoy, entretanto, seriam seus esforços em empreender um Plano de Remodelação para a cidade do Rio de Janeiro. A primeira vez que Godoy falou nesse plano foi no I Congresso Brasileiro de Higiene, que ocorreu no Rio de Janeiro em outubro de 1923, onde apresentou o trabalho “Algumas idéias sobre a remodelação das cidades”, associando esse plano às questões de saneamento e higiene da cidade e suas habitações. E o engenheiro foi um dos que mais reclamavam que, para se conceber um plano desta magnitude, era necessária a vinda de um especialista, um urbanista “de nome”. Godoy afirmava que este tipo de profissional não era encontrado ainda no Brasil. Apesar dos esforços que os médicos sanitaristas e engenheiros empreenderam durante todo século XIX até o início do século XX, ele entendia que esta tarefa cabia a quem se formasse em um ramo complexo da engenharia,

(...) a que deram o nome de Urbanismo – Town-planning entre os ingleses, no qual se estudam as principais leis e regras relativas aos fenômenos ur-

banos, e somente quem possui tais conhecimentos pode presidir à organização de um plano de remodelação de uma cidade, (...) (GODOY, 1943: 38).

O engenheiro Francisco Saturnino de Britto (1864-1929), parecia partilhar da mesma opinião. No seu parecer de 1927 sobre o projeto de melhoramentos para a região do bairro industrial de Manguinhos, uma das áreas por onde passaria a Avenida Brasil, Britto afirma textualmente:

Quando tivermos ‘Urbanistas’ com a educação técnica e estética necessária, as coisas far-se-ão de modo acertado, sem os descuidos e exageros que ainda se observam aqui e noutros países. Os nossos aspirantes a town-planner geralmente se apresentam como estetas; cuidam quase que exclusivamente do belo efeito do desenho; desprezam os aspectos utilitários e preocupam-se com pormenores secundários (...) (BRITTO, 1944: 258).

Godoy, pelas suas próprias palavras, lamentava o fato do Rio de Janeiro não ter seguido o exemplo de Barcelona, que em 1903 iniciava um plano de remodelação e expansão, proposto por Léon Jaussely em 1902. Evidentemente ele próprio, tanto quanto Saturnino de Britto, não se consideravam “urbanistas”, mas também desqualificavam com os seus discursos, a atuação de outros engenheiros e arquitetos, no Rio e em São Paulo, que vinham desenvolvendo planos ou propostas de expansão para as cidades brasileiras desde o século XIX e principalmente a partir do século XX.

Um destes engenheiros foi Jorge Macedo Vieira, autor do projeto para o Bairro Industrial de Manguinhos, aparentemente duramente criticado por Britto no seu parecer de 1927. Nesta proposta já estava prevista a abertura da Avenida Norte, como um prolongamento ou variante da recém-aberta Rio-Petrópolis, mostrando mais uma vez que a abertura da Avenida Brasil já era um projeto bem antes de sua efetiva conclusão.

A tarefa de pensar o primeiro plano de conjunto para o Rio de Janeiro moderno e, portanto a cargo de um “urbanista”, caberia ao francês Donat-Alfred Agache (1875-1959), fundador e Secretário-Geral da Sociedade Francesa dos Arquitetos Urbanistas durante a gestão de Eugène Hénard, que se notabilizara por vários planos urbanos desde o concurso para Canberra, em 1911. Sobre este plano falaremos mais adiante.

A inclusão do engenheiro Porto d’Ave nesta pesquisa se dá pelo fato de ter sido Diretor tanto do Automóvel Clube do Brasil, quanto do Clube dos Bandeirantes do Brasil, entre

1925 e 1929. A importância do Clube dos Bandeirantes na história política brasileira ainda está para ser aprofundada, mas pelos dados que conseguimos reunir até agora demonstra que este grupo teve importante atuação nos ideais políticos da década de 1920 e nos debates sobre o desenvolvimento do país.

O Clube dos Bandeirantes publicava um periódico chamado *A Bandeira*, com artigos e opiniões de caráter reconhecidamente nacionalista sobre a Terra e o Homem brasileiros. O projeto de defesa nacional deste grupo estava vinculado a propostas de toda a sorte que objetivassem a organização e integração do país, indo desde a valorização do homem como fator de produção ao desenvolvimento dos meios de comunicação e transporte (CARVALHO, 1998: 91).

Esta entidade, com sede no Rio de Janeiro e filiais em São Paulo e Nova York, reunia médicos, políticos, engenheiros, arquitetos, educadores, escritores, etc. Faziam parte dela figuras como o próprio Washington Luís e Getúlio Vargas, então Ministro da Fazenda. Como se sabe, Getúlio Vargas seria o principal personagem da Revolução de 1930, pondo fim à chamada “República Velha”, cujo último governo foi justamente o de Washington Luís. Estes períodos são estudados normalmente como de ruptura dentro da historiografia brasileira, mas a partir da análise dos ideais do Clube dos Bandeirantes e de seus sócios, podemos constatar que algumas idéias foram levadas adiante, e pelo contrário, algumas como o próprio rodoviarismo, ganharam uma força política ainda maior, não obstante as mudanças ideológicas.

OS POLÍTICOS

Data de 1905 a primeira lei federal a conceder auxílio para a construção de estradas de rodagem. Certamente as também primeiras tentativas de abertura da ligação entre Rio e Petrópolis, que como vimos datam de 1906, já se apoiavam nesta lei de incentivo. Mas as iniciativas ainda dependiam fortemente das ações de entidades pioneiras ligadas ao automobilismo, ou de ações públicas concentradas nos Estados, de alcance local.

Em 1926 tem-se a criação, no Estado de São-Paulo, do primeiro órgão rodoviário brasileiro: a Diretoria de Estradas de Rodagem, fruto já da campanha do Presidente da República Washington Luís, que havia realizado pelo seu estado de origem, diversas ações relativas à abertura de rodovias.

Desde 1908, W. Luís empreende ações neste sentido, quando assume a Secretaria de Justiça e Segurança Pública do Estado de São Paulo. Luís prosseguiria seus esforços

quando se torna Deputado Estadual entre 1913 e 1915, ocasião em que seu projeto de lei é aprovado, determinando o aproveitamento da mão-de-obra penitenciária para os serviços de construção e conservação de estradas. (GOULART REIS) Esta lei reconhecia “(...), *pela primeira vez, a competência do governo estadual para construir, conservar e melhorar estradas em regime de administração direta*” (SILVA apud GOULART REIS: 56). Luís assumiria ainda a Prefeitura da Capital (1915-1920) e o Governo do Estado de São Paulo (1920-1926), antes de assumir a Presidência da República (1926-1930).

No primeiro relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas do governo de W. Luís, é criticada justamente a ineficácia dos governos anteriores em relação às estradas de rodagem. É certo que, enquanto o número de veículos importados chegava a 600 em 1908, e que entre este ano e 1913, este número passaria para 9.915 veículos, e em 1923 para 12.995, (e em 1929 para a impressionante marca de 53.928), o quadro da situação das estradas nacionais pouco evoluía. É certo, também que, o tom do relatório que fora elaborado por um governo eleito sob a égide do automobilismo, não podia ser diferente.

Também não poderia ser diferente, pelas mesmas razões, o reconhecimento, por parte do relatório, que os Estados possuíam uma política de construção de sistemas rodoviários independente do Governo Federal, apoiados principalmente pela tradição de atuação do automobilismo. Na visão do relator, a ação do Governo Federal estava *entramada*, principalmente devido à burocracia, ou falta de interesse, que impedia a liberação de recursos somente para estes fins. Mas, “(...) *outro tanto não aconteceu com os Estados, que se foram logo entregando seus sistemas rodoviários, tirando partido do aperfeiçoamento do automobilismo*” (BRASIL, 1926: 29).

Ao mencionar as ações empreendidas pelos Estados e pelas associações de automobilismo, como o Automóvel Clube do Brasil, do qual Washington Luís fora diretor em 1913, o relatório realçava as atuações políticas anteriores do novo Presidente da República.

Uma taxa destinada apenas para a construção e manutenção das rodovias seria uma das primeiras criações de seu governo e incidiria sobre a importação de automóveis, acessórios, sobressalentes e gasolina, exatamente como havia sugerido Armando de Godoy no primeiro Congresso de Estradas de Rodagem, como visto anteriormente. Segundo o relatório essas taxas permitiriam fornecer:

(...) recursos para o início da execução de um programa rodoviário que redundará em benéfico estímulo progressista às populações do interior, às pequenas lavouras e às pequenas indústrias de zonas não atingidas pelos traçados ferroviários, intensificando a produção e, logo, a permuta de valores(...) (idem).

No relatório de 1927, percebe-se uma forte mudança de política pública, e as estradas de rodagem aparecem como componente acelerador da evolução das novas vias de comunicação, graças à fé depositada no automóvel. Segundo o relatório, o veículo motor possuía a vantagem de poder trafegar a qualquer hora, e em qualquer direção, gerando, portanto, “(...) a força disseminadora das boas estradas de rodagem” (BRASIL, 1927: 31).

Na mensagem apresentada ao Congresso Nacional pela abertura do ano legislativo de 1927 Washington Luís, menciona o que o seu governo havia feito em relação às estradas Rio-Petrópolis e Rio-São Paulo, possibilitadas pela criação do imposto especial, concluindo: “*Governar é povoar; mas não se povoa sem se abrir estradas, e de todas as espécies. Governar é, pois, fazer estradas*” (BRASIL, 1927: 57). Esta última frase, simplificada para *Governar é abrir estradas* seria a marca de seu governo.



Viaduto da Estrada Rio-Petrópolis. *Revista Brasil Rotário*, 1929.

Ainda em 1927 o Governo Federal funda a Comissão de Estradas de Rodagem Federais. O financiamento veio também do mencionado imposto especial. Esta comissão, porém, é extinta em 1931, pela Revolução que depôs a República Velha. Em 1932, este imposto passa a ser incorporado ao orçamento da União. Em 1933, durante ainda o Governo Provisório, cria-se um grupo de trabalho, do qual o coordenador era mais uma vez o engenheiro Armando de Godoy, numa tentativa de se recuperar fóruns de discussão sobre as estradas de rodagem e para elaborar o projeto de lei que resultaria, alguns anos mais tarde, na criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, o DNER. Este fato comprova o interesse de Getúlio Vargas sobre estas ações desde os anos em que fazia parte, juntamente com W. Luís, do Clube dos Bandeirantes do Brasil, como vimos anteriormente e que assumiria uma proporção ainda maior durante o seu governo como presidente durante o regime do Estado Novo (1937-1945).

O DNER foi criado com a intenção de apenas conservar as estradas ainda realizadas na década de 1920, como as mencionadas Rio-São Paulo e Rio-Petrópolis. Mas suas atividades foram sendo ampliadas, segundo o relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas do ano de 1937, de acordo com o programa estabelecido pelo Governo Federal e os recursos alocados. Neste relatório já aparecem estudos para a ampliação da Rio-Petrópolis que resultaria na abertura da Avenida Brasil alguns anos depois, e a construção de novas estradas, ligando o Distrito Federal a outros Estados, como a Bahia, situada na Região Norte do país.

Com o decreto-lei 8.463, de 27 de dezembro de 1945, do Ministério de Viação e Obras Públicas, o DNER consegue uma autonomia técnica e financeira que permite que, de 423 km de rodovias pavimentadas, em 1945, se passe para, em apenas cinco anos depois, 968 km. No final dos anos 60 praticamente todas as capitais estavam ligadas por estradas federais.

No período da Ditadura de Getúlio Vargas (1937-1945), as políticas para as estradas de rodagem passam a ser implementadas em uma parceria entre Governo Federal e os Estados da Federação. Esta divisão de responsabilidades foi possibilitada pelo governo centralizador do Estado Novo, que nomeava diretamente seus pares para o cargo de interventor em cada Estado e, com isso, pôde desenvolver, de modo consensual, certas ações, como as de abertura de estradas, que no nível da municipalidade do Rio de Janeiro, estavam subordinadas à Secretaria Geral de Viação e Obras, bem como ações referentes à abertura e conservação de ruas. O projeto e o acompanhamento das obras para a

abertura de uma variante da ligação Rio-Petrópolis, foi desenvolvido pela Comissão de Obras Novas desta Secretaria, entre 1939 e 1946.

Em 1948 é criado o Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal, tomando a seu cargo todas as estradas e caminhos até então cuidados pela Secretaria, deixando clara a separação entre vias locais (ruas e avenidas) e vias de ligação intermunicipal e interestadual (estradas). É de se supor que por sua posição estratégica, a Avenida Brasil tenha desencadeado a criação deste departamento. Ela se tornaria, então, a principal estrada da Rede Rodoviária do Estado, e conseqüentemente a do país, como BR-01.

OS URBANISTAS

Convidado pelo Prefeito Antônio Prado Júnior, também um ativo membro do Automóvel Clube do Brasil, Agache realiza o primeiro Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento da Cidade do Rio de Janeiro, entre 1927 e 1930, no governo de Washington Luís. O título do Plano remete imediatamente à primeira lei francesa sobre *“L’Aménagement, l’embellissement et l’extension des villes”*, de 14 de março de 1919 e modificada em 19 de julho de 1924. O texto desta lei foi elaborado a partir de 1911, pela Sociedade Francesa dos Urbanistas, sob a direção de Jules Siegfried, justamente da qual Agache fazia parte. Sendo assim, Agache parecia ser a pessoa mais indicada a atender às exigências dos engenheiros em relação à atuação do que eles consideravam ser um “urbanista”.

Seu plano teve o mérito de alargar as questões do urbanismo, antes restritas aos problemas viários locais, para questões mais amplas, pensando a cidade como um conjunto. O engenheiro Armando de Godoy, que se envolveria com a elaboração desse plano, dizia que entre os elementos que mais influenciaram as cidades para que elaborassem seus planos de remodelação encontrava-se o problema do tráfego.

Na introdução de seu plano para a cidade do Rio, Agache procura explicar o termo “urbanismo” e a diferença entre o trabalho do arquiteto, do engenheiro e do urbanista. Para Agache, *“(…) para ser urbanista, não há necessidade de ser engenheiro ou arquiteto. O urbanista nasce urbanista: é um dom inato, que, evidentemente, cumpre cultivar e desenvolver”* (AGACHE, 1930: 13). É de se supor que o rápido incremento do número de veículos em circulação entre 1928 e 1929, também tenha precipitado a intervenção de um técnico novo das questões urbanas como Agache.

As propostas apresentadas no Plano-Diretor constituíam os principais elementos para resolver a questão de circulação e mobilidade na cidade e foram apresentadas em três partes. A primeira tratava da estética e o futuro da cidade, e enfocava a legislação e regulamentos urbanos, habitação e zoneamento. A segunda parte, defendida por ele como a ossatura do plano, discutia a penetração na cidade das estradas regionais e os grandes cruzamentos na cidade futura, reorganizava ainda os transportes e propunha a criação do Metropolitano. A última parte tratava dos elementos funcionais do Plano-Diretor, ou seja, mostrava a divisão da cidade em zonas de acordo com as funções: administração pública, comércio, habitação, indústria, lazer e bairros universitários. (REIS:, 1977: 91)

As duas grandes avenidas de penetração na cidade, citadas no Plano eram justamente a Rio-São Paulo e a Rio-Petrópolis, que funcionariam como os dois eixos principais e as vias dominantes do sistema circulatório proposto. Estas duas estradas seriam as responsáveis por canalizar as maiores correntes de veículos automotores que buscassem a cidade do Rio, vindo da região serrana do Estado, ou dela partindo para os centros populosos do interior, do qual concordava Godoy (GODOY, 1943: 199).

Entretanto no meio dos “urbanistas” franceses, outras visões contemplando as rodovias e o automóvel merecem ser cotejadas com a de Agache. De fato, durante a própria estadia de Agache para o desenvolvimento dos seus estudos para o Rio, a cidade recebe a visita de Le Corbusier que realiza uma série de conferências em 1929, na cidade de São Paulo, e em 1929 e 1936, no Rio de Janeiro. Le Corbusier foi recebido entre homens públicos e arquitetos como um “grande mestre”. Sua passagem pelo Brasil cristalizou processos de ruptura com a arquitetura e urbanismo realizados até então. Sua figura de mito emerge destes eventos fortemente solidária ao nascimento de uma expressão arquitetônica genuinamente brasileira que, embora reconhecida de forma autônoma, é considerada profundamente tributária das suas teorias. (SANTOS et al, 1987: 10)

As suas idéias em relação às cidades modernas estão marcadas por seus trabalhos desenvolvidos a partir, sobretudo de sua proposta para *Uma Cidade Contemporânea de Três Milhões de Habitantes*, exposta no Salão de Outono de Paris, em 1922 e retomadas no Plano Voisin de Paris, de 1925. Em 1926 Le Corbusier toma conhecimento do projeto criação de uma nova Capital Federal Brasileira, discutida com ênfase na década de 1920 e efetivada com a construção de Brasília em 1960. Le Corbusier vê nestes debates a possibilidade de tornar realidade sua proposta sobre a Cidade Contemporânea (idem).

Tanto para a proposta de 1922 quanto para a de 25, Le Corbusier vê no automóvel o principal meio de transporte para a cidade moderna. Esta fé no automóvel o fará crer que *“a city made for speed is made for success”*.

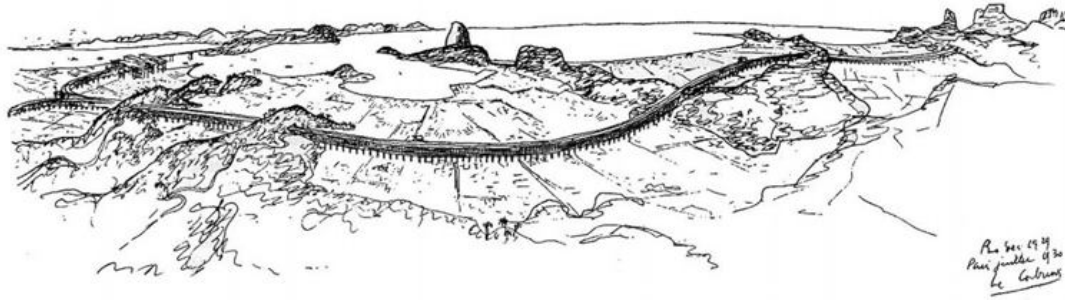
A passagem de Le Corbusier no Brasil coincide com o momento em que Agache executa seu plano urbanístico para o Rio. Le Corbusier não suspende suas conferências, mas deixa claro que a presença de seu conterrâneo o deixava incomodado, levando-o a fazer críticas, por diversas vezes, ao trabalho do colega. Le Corbusier jamais perdoaria o “atraso” com que chegou ao Rio.

Sua proposta para a cidade revela sua admiração pela paisagem carioca, considerada por ele *violenta e sublime* (LE CORBUSIER, 1930, *apud* SANTOS *et al.*, *op. Cit.*: 96). Apesar de toda a devoção à linha reta, o urbanista francês tira partido da natureza da cidade, espremida entre as montanhas sinuosas e o mar, que dão a forma à cidade. Seu projeto pode ser resumido a uma extensa fita serpenteante colada aos morros, ao qual ele chamou de *auto-estrada*. A idéia era que a auto-estrada ficasse a 100 metros do solo para não *atrapalhar ninguém*, sustentada por blocos de edifícios, interligando a cidade à região serrana e à São Paulo. (*Idem*: 95)

Os apartamentos teriam, assim, toda a vista do mar e da baía da Guanabara, que para ele era uma das mais belas do mundo. Sua descrição sobre a tipologia dos apartamentos reserva um grande papel ao automóvel:

[O apartamento] *é quase o ninho de um pássaro planador. ‘A rua no ar’ a cada piso; os elevadores; sobe-se; chega-se na garagem, situada sob a auto-estrada; uma rampa de partida; do lado, leva-o com seu carro, até a beira da auto-estrada. Ali, a cem por hora, ‘zunindo’ a caminho do escritório, da cidade, do interior, do campo, das florestas, das montanhas*” (CORBUSIER, 1929, *apud* SANTOS, *op. Cit.*: 95).

Usando de poesia, conclui: *“O avião está prestes a ficar ciumento”*.



Projeto da Auto-estrada para o Rio de Janeiro. SANTOS, 1987: 103.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As primeiras ações para a abertura de rodovias no Brasil foram empreendidas pelos amantes do automobilismo e pelos clubes e associações automobilísticas, fundadas por engenheiros. No ano de 1906, o fato de trinta e cinco habitantes possuírem automóveis, motivou a criação, em 1907, do Automóvel Clube do Brasil, com sede no Rio (GONÇALVES). A evolução do automobilismo e das ações de abertura de estradas no Brasil, durante as primeiras décadas do século XX, estaria para sempre vinculada à história desta associação. Os políticos tomaram a frente destas ações, principalmente a partir da Presidência de Washington Luís (1926-1930), usando-as como força política de suas campanhas eleitorais e propostas de governo, perdurando até a década de 1960, passando por diferentes sistemas de governo, ideologias e partidos políticos.

Na década de 1930, os arquitetos e urbanistas tomaram para si o planejamento do espaço urbano antes confiado aos engenheiros. Com Agache as rodovias haviam chegado ao coração das cidades. Com Le Corbusier os protagonistas se tornam os próprios veículos com tudo que emblemizam de rapidez e mobilidade, e passam a ressignificar o próprio imaginário americano de liberdade e autonomia, como os criadores do Clube dos Bandeirantes desde muito antes tão bem deslumbraram.

De fato, independente do grupo de atores envolvidos, o discurso para a implementação de um projeto nacional visando a abertura de rodovias, teve sempre um cunho progressista, confiando ao automóvel o papel de integrador e de portador do progresso à nação. Ao longo do século XX, esta confiança no automóvel levou a um lento e gradual desmantelamento da malha ferroviária. Hoje as cidades brasileiras dependem basicamente do automóvel e das rodovias como meio de transporte nacional e urbano. A cidade do Rio de Janeiro não é diferente, possuindo um sistema de trens urbanos e metropolitanos

muito aquém de suas necessidades. Nosso objetivo foi buscar as razões históricas e os grupos sociais que fizeram do automóvel o principal meio de locomoção brasileiro. Mais que isso, espera-se que a maior contribuição das reflexões desenvolvidas aqui seja para a própria compreensão da forma urbana do Rio de Janeiro moderno, construída par e passo com o desenvolvimento dos conceitos de mobilidade associados ao automobilismo.

BIBLIOGRAFIA

- BRASIL. *Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas*. Ano: 1926. Seção de Periódicos. Biblioteca Nacional. Rio de Janeiro.
- BRASIL. *Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas*. Ano: 1927. Seção de Periódicos. Biblioteca Nacional. Rio de Janeiro.
- BRASIL. *Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas*. Ano: 1937. Seção de Periódicos. Biblioteca Nacional. Rio de Janeiro.
- BRASIL. *Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas*. Ano: 1945-46. Seção de Periódicos. Biblioteca Nacional. Rio de Janeiro.
- A Bandeira*. Órgão do Club dos Bandeirantes do Brasil. Rio de Janeiro, 1927-1929. (Periódico).
- BRITTO, Francisco Saturnino de. *Obras Completas*. Pareceres. Volume XVI. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944.
- CARVALHO, Marta Maria Chagas de. *Molde nacional e fôrma cívica*. Bragança Paulista, SP: EDUSF, 1998.
- CORBUSIER, Le. *Urbanismo*. 2ª edição. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- GERSON, Brasil. *História das ruas do Rio*. 5ª edição. Rio de Janeiro: Lacerda, 2000.
- GODOY, Armando Augusto de. *A URBS e seus problemas*. Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943.
- GODOY, Armando Augusto de. Algumas idéias sobre a remodelação de cidades. IN *Annaes do Primeiro Congresso Brasileiro de Higiene*. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas de Inspetoria Demográfica Sanitária, 1926.
- GONÇALVES, Vergniaud Calazans. O automóvel no Brasil in *História do Automóvel*. 2º Vol. Editora Boa Leitura.
- GOULART REIS, Nestor. *Memória do transporte rodoviário. Desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo*. CPA, São Paulo.
- LEME, Maria Cristina da Silva. *Urbanismo no Brasil (1895-1965)*. (Coordenadora). São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.
- REIS, José de Oliveira. *O Rio de Janeiro e seus prefeitos. Evolução urbanística da Cidade*. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977.
- SANTOS, Cecília Rodrigues dos; PEREIRA, Margareth Campos da Silva; PEREIRA, Romão Veriano da Silva; SILVA, Vasco Caldeira da. *Le Corbusier e o Brasil*. São Paulo: Tessela: Projeto Editora, 1987.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da engenharia no Brasil. Século XX*. Rio de Janeiro: Clavero Editoração, 1984-1993.

ⁱ Uma versão em inglês deste texto (*From Discourses to Plans: the automobile in the City of Rio de Janeiro*) foi apresentado durante a *I International Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility*, organizada pelo *European Center of Mobility* e realizada na cidade de Eindhoven, Holanda, de 06 a 09 de novembro de 2003, durante a realização do doutorado sob a supervisão da Prof^a Dr^a Margareth da Silva Pereira.

ⁱⁱ A montagem de veículos com peças importadas começou ainda bem antes. Em 1919 a Ford iniciava sua linha de montagem no Brasil com a unidade de São Paulo. Em 1925 a General Motors começou a fazer o mesmo. Entretanto as primeiras fábricas de fabricação de veículos em território brasileiro surgiram na década de 1950. (GOULART REIS: 55)

ⁱⁱⁱ O automóvel era da marca Decauville. (TELLES, 1993: 558) Alguns autores divergem sobre a chegada do primeiro automóvel ao Brasil. Nestor Goulart afirma ter sido em 1891, importado por Alberto Santos Dumont. Gonçalves cita o ano de 1893, e Telles afirma ter sido em 1895, importado pelo abolicionista José do Patrocínio. Preferimos adotar o dado de Telles, quando se refere ao primeiro automóvel com motor a explosão a chegar no Brasil e não a vapor, como seria de se supor em relação aos já citados.