

A ABERTURA DA AVENIDA BRASIL E O DESENVOLVIMENTO DOS SUBÚRBIOS NO RIO DE JANEIRO

Renato da Gama-Rosa Costa
Historiador de Arquitetura e Urbanismo
Casa de Oswaldo Cruz
Doutorando PROURB/FAU/UFRJ

I - Introdução

A história da abertura da Avenida Brasil está diretamente vinculada ao processo de expansão do Rio de Janeiro para as áreas de periferia da cidade, ocorrido na primeira metade do século XX, face ao desenvolvimento das economias urbanas e da industrialização da nação brasileira. Desde os primeiros anos desse século, mais precisamente durante a gestão de Pereira Passos na prefeitura da Capital Federal (1903-1906), se estudava uma forma de ligar o centro da cidade àquelas áreas, tendo como ponto de partida a Avenida Rodrigues Alves e o cais do porto.

Podemos afirmar que a história da av. Brasil está, ainda, vinculada ao desenvolvimento do rodoviarismo brasileiro, mais precisamente à estrada Rio-Petrópolis, uma das primeiras abertas no Brasil especialmente para o uso do automóvel. A avenida/rodovia, aberta como sua variante, passando ao longo do litoral da Baía de Guanabara, seria o caminho alternativo aos tradicionais percursos realizados pelo mar ou de trem, para se chegar à antiga estrada União-Indústria (1860), que durante muitos anos foi a via carroçável mais utilizada para se chegar à região das Minas Gerais.

Através deste estudoⁱ, procuraremos analisar o processo de transformação de parte das estruturas urbanas da cidade diante de uma nova tecnologia de circulação e transporte, com a difusão do automóvel, buscando observar o processo que levou a que sua abertura possa ser vista como um momento-chave e de ruptura na forma de suburbanização do Rio de Janeiro, bem como do desenvolvimento do rodoviarismo no Brasil.

O próprio processo em que se deu sua abertura nos coloca diante de alguns desafios para escrever sua história. Primeiro, ao estudar sua abertura como uma avenida, estamos relacionando-a à história das políticas de expansão do perímetro urbano do Rio de Janeiro,

e sua influência na formação dos espaços de periferia.

Depois, ao estudar sua relação com a Rio-Petrópolis, nos leva a associar sua abertura ao desenvolvimento do rodoviarismo no Brasil. Neste caso optamos de assim fazê-lo através do estudo dos atores e das instituições e das políticas públicas de abertura de estradas de rodagem, levadas a cabo pelos governos e instituições como o Automóvel Clube do Brasil, que se detiveram no projeto e na realização de sua abertura.

Procuraremos demonstrar, ao longo da tese e em parte neste trabalho, que o estudo da Avenida Brasil contribuirá para entender que as preocupações com o meio urbano, acarretada pela invenção do automóvel entre finais do século XIX e início do XX, e a sua presença cada vez mais constante no meio urbano, mais intensamente a partir dos anos 1920 no Brasil, desencadeou reações diversas dos planejadores urbanos, que trabalhavam simultaneamente em duas escalas de intervenção: a ao nível interno da cidade (a escala intra-urbana) e a ao nível regional, ou seja, entre as cidades (escala interurbana).

A vinculação a diferentes escalas de investigação em história urbana, proporcionada pelo próprio objeto, nos leva a abordar a abertura da Avenida Brasil, primeiro, ao nível da cidade e da metrópole, ao estudá-la como eixo de ligação entre o centro e os bairros da periferia da cidade do Rio de Janeiro, pensado desde os anos 1910, e que na década de 1940, ao mesmo tempo que representava uma opção de acesso à estrada Rio-Petrópolis, pretendia contornar os problemas de trânsito em áreas da zona norte da cidade. Da mesma forma, buscava urbanizar uma área de baixa concentração demográfica a época, a Baixada Fluminense. Essa escala de análise possibilita que a estudemos como uma via *intra-urbana*, como uma *avenida*.

Sua abertura vinculada às estradas Rio-Petrópolis e Rio-São Paulo, possibilita, entretanto, que a estudemos, ao longo do período cronológico adotado, também, como uma via de ligação, primeiro entre duas importantes cidades do Distrito Federal (Rio e Petrópolis) e num segundo momento, entre importantes regiões econômicas (Rio de Janeiro e Minas Gerais; e mais tarde, Rio e São Paulo). Ao longo do processo que culminaria em sua efetiva abertura, entre os anos de 1926 e 1946, a Avenida Brasil passou a representar a resposta à

criação de um canal de ligação entre as metrópoles das regiões norte e sul do país e a partir de um dado momento, a ligação entre a Capital Federal e as demais capitais do continente americano. Isso nos leva a estudar a história de sua abertura às origens do rodoviarismo brasileiro. Essa segunda escala permite que a estudemos como uma *auto-estrada*.

Nosso estudo poderia adotar uma ou outra escala de investigação, mas não seria correto a partir da própria história do objeto em questão. Escolher uma escala seria desvalorizar, desrespeitar a história do que ainda é considerada a "porta" de entrada do Rio de Janeiro. Mesmo por que estas noções de escalas diversas não eram assim tão estanques para os atores envolvidos em sua construção. Podem estas duas escalas representar apenas *uma* visão de cidade, ou, de desenvolvimento urbano? Senão, como justificar que Washington Luiz, que construiu sua carreira política em cima do rodoviarismo, tenha sido o responsável pela vinda do urbanista Alfred Agache ao Rio de Janeiro?

II- A Rio-Petrópolis e sua variante

A primeira tentativa sem sucesso para a abertura de um acesso à região de Petrópolis e à União-Indústria, que atendesse à circulação de veículos automotores, data de 1906. Durante as duas décadas seguintes seu projeto foi discutido em diversos *fóruns*, como nos primeiros congressos brasileiros de estrada de rodagem, iniciados em 1916, realizados na então Capital Federal, e organizados pelo Automóvel Club do Brasil, órgão criado em 1907, ele próprio ligado à gênese do rodoviarismo brasileiro. Muitas tentativas foram feitas para a abertura deste caminho. Entretanto, ainda no início da década de 1920, a abertura daquela rodovia continuava apenas um projeto, e em 1922, partindo do centro do Rio, foi finalmente empreendida a primeira viagem de carro a Petrópolis, a cargo dos sócios desta entidade. Devido à distância e às dificuldades impostas pelo trajeto, a viagem levaria alguns dias. Entretanto, este caminho seria aproveitado em grande parte pelos futuros projetos de uma nova Rio-Petrópolis.

Os projetos para a nova rodovia foram realizados, então, entre 1926 e 1927, durante

a presidência de Washington Luiz (1926-1930), ele próprio um membro ativo do Automóvel Club do Brasil, e que faria desta estrada, juntamente com a Rio-São Paulo, as grandes realizações de seu governo, desenvolvido à base do rodoviarismo : “Governar é abrir estradas”. Inicialmente foram pensados quatro trajetos para a nova rodovia, a cargo da equipe do Ministério de Viação e Obras Públicas. O menos exequível à época, segundo os próprios técnicos, o pelo litoral, daria origem à variante e à futura Avenida Brasil.

Este trajeto também foi pensado pelo projeto de urbanização do bairro industrial de Manguinhos (1927), proposto pelo engenheiro Jorge Macedo Vieira, onde a futura Avenida Brasil aparece como Avenida do Norte. Saturnino de Britto ao dar parecer sobre o projeto do bairro industrial, faz menção à esta ligação. Esta deveria ter entre 32 e 35 metros de largura, saindo de Manguinhos, atravessando os distritos de Inhaúma, Bonsucesso, Ramos e Penha, com destino a Petrópolis: *“No caso de Manguinhos grande parte do terreno vai ser obtido por aterros; morros que existem serão escavados até onde o preço do serviço seja compensador, salvando-se desta violência à natureza o morro em que se ergue o Instituto Oswaldo Cruz ou de Manguinhos, onde no projeto antigo e no substituto por feliz idéia formar-se-á um parque.”*ⁱⁱ

A nova Rio-Petrópolis seria então inaugurada, juntamente com uma nova Rio-São Paulo, em 1928, aproveitando em muito o trajeto feito pelo Automóvel Club. Este começava em Benfica, seguia por um pequeno trecho da Avenida Suburbana, e depois pela rua dos Democráticos e pela rua Uranos, para daí acompanhar a linha de trem da Leopoldina até encontrar o Rio Sarapuí. Nos planos para a cidade do Rio de Janeiro, propostos pelos urbanistas franceses Donat-Alfred Agache (1927-1930) e Le Corbusier (1929), a Rio-Petrópolis aparece, novamente junto à Rio-São Paulo, como a principal via de penetração na Capital do Distrito Federal. A abertura definitiva da variante, com seu trajeto pelo litoral, ocorreria quase vinte anos depois, durante o governo do Estado Novo, de Getúlio Vargas (1937-1945), responsável também pela sua designação de Avenida Brasil.

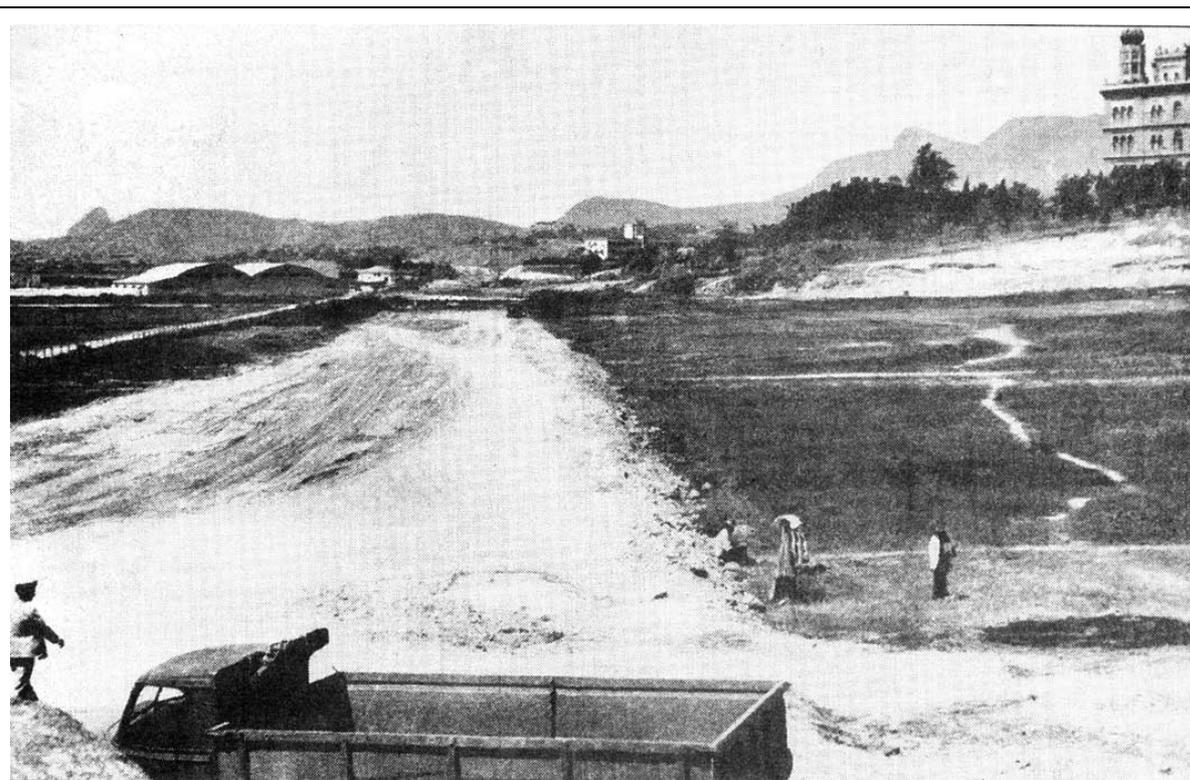
Neste período, diferentemente do que havia sido pensado em 1926, o trajeto pelo litoral representava a melhor opção, inclusive para se resolver os problemas de trânsito nas

áreas internas dos bairros da zona da Leopoldina, como atesta José de Oliveira Reis: *“Antes da abertura da Avenida Brasil, a saída e entrada do Rio de Janeiro efetuavam-se pelas chamadas Estradas Rio-São Paulo e Rio-Petrópolis. Constituíam antes um verdadeiro suplício, pela travessia da região suburbana, tanto da Central quanto da Leopoldina. O trajeto era feito através de ruas estreitas com um tráfego cada vez mais intenso. O novo trajeto, realizado em região inteiramente livre, às margens da Baía, foi a solução mais lógica, inteligente e econômica.”*ⁱⁱⁱ

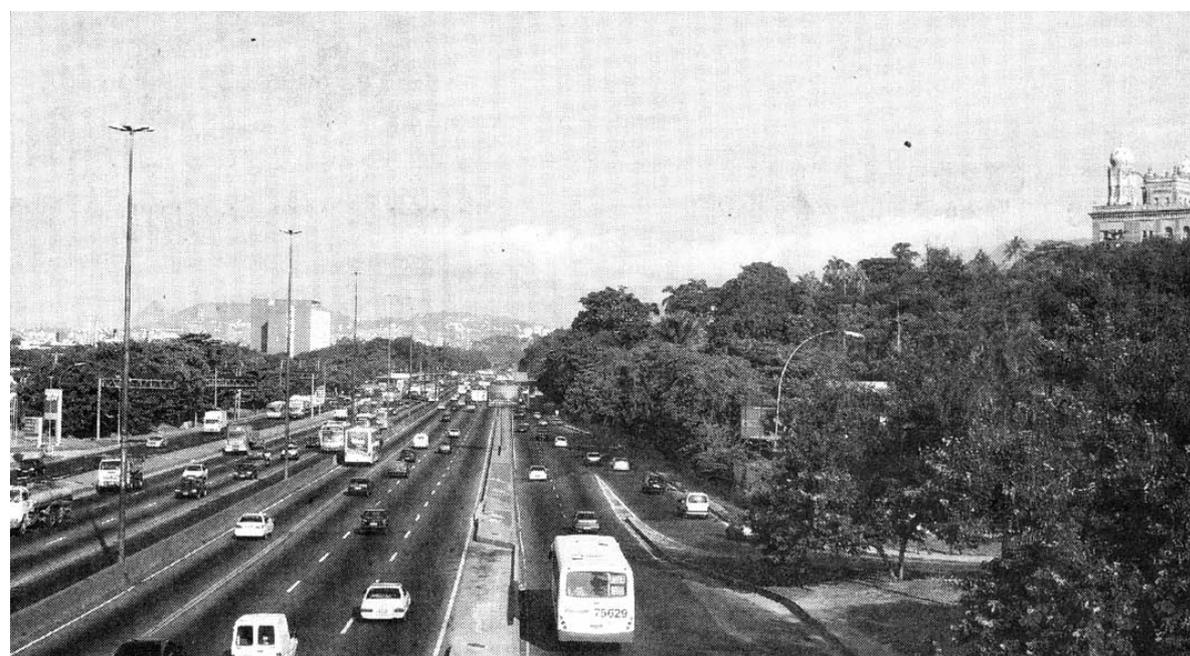
As obras couberam ao prefeito Henrique Dodsdown, através da Comissão de Obras Novas da Secretaria Geral de Viação e Obras. Ela teria 15 km, indo do cais do porto até Parada de Lucas, se encontrando com a Rio-Petrópolis. Inicialmente construída em *“(…) quatro pistas centrais de concreto para grande velocidade, com 10,05 m de largura cada uma, e duas ruas laterais de 6,00 m de caixa destinadas ao tráfego local. Com (...) largura total de 60 m.”*^{iv}

Em 1948 a Avenida Brasil foi classificada como primeira estrada federal (BR 01), pela Secretaria Geral do Ministério de Viação e Obras Públicas, devido a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER), em 1943 e da criação, em 1945, do Fundo Rodoviário Nacional.

A Avenida Brasil continuaria a desenvolver um papel estratégico no processo de expansão do Rio, bem como em seus planos rodoviários pelos próximos anos, como no Plano Rodoviário do Distrito Federal, que, em 1951 projetaria um anel viário em torno do perímetro urbano do Rio de Janeiro, onde a avenida apareceria mais uma vez com destaque. Em 1955, finalmente, seria inaugurado o Trevo das Missões, facilitando a ligação das estradas Rio-Petrópolis e Rio-São Paulo às avenidas das Bandeiras e Brasil, tornando realidade a ligação tão desejada desde os primeiros anos do século.



Abertura da Avenida Brasil no terreno do Instituto Oswaldo Cruz. (Revista Municipal de Engenharia. Julho de 1941. Biblioteca Noronha Santos. IPHAN)



Mesma vista em 2004. (O Globo)

III – Considerações finais

Nas metrópoles do século XX, a evolução das técnicas nos meios de transporte com certeza introduziu novas formas de percepção do tempo e dos espaços e da forma urbana. A mobilidade transformou radicalmente a noção de proximidade. Com seu progresso, a proximidade, que até então dizia respeito ao espaço, passa a ser uma questão de tempo^v. O sistema de transportes é considerado como o promotor de uma verdadeira reviravolta na forma de estruturação tradicional das cidades, permitindo a circulação rápida entre centro e periferia^{vi}.

No Rio de Janeiro, a despeito das aberturas das linhas denominadas “vermelha” e “amarela” (década de 1990), a Avenida Brasil permanece até os dias de hoje como a principal via de ligação entre o centro da cidade e alguns de seus bairros suburbanos, que se desenvolveram com o próprio processo de sua abertura. A história de sua abertura nunca foi plenamente contemplada pelos estudos de história urbana carioca. Tampouco foram realizados estudos que privilegiam análises sobre o impacto de sua abertura nas áreas atingidas pelo seu trajeto, ou mesmo estudos sobre outras estradas urbanas. Por outro lado, estudos sobre o impacto da abertura de grandes avenidas na cidade do Rio de Janeiro vem contemplando quase que exclusivamente as Avenidas Rio Branco (antiga Avenida Central) e Presidente Vargas.

Gourdon^{vii} dá a chave interpretativa e pouco analisada do tipo de intervenção que pretendemos abordar. Ele diz que a cidade construída se adaptou à chegada do automóvel, sofrendo transformações morfológicas consideráveis e inutilmente destrutivas. Para Marcel Roncayolo, por exemplo, o crescimento nas cidades respeita menos os tecidos urbanos e suas formas: os destrói, seguramente^{viii}. Nas áreas periféricas, segundo Gourdon, ocorreu o inverso: o automóvel modelou à sua forma, o espaço e o modo de vida periurbano. Podemos concluir que nas cidades (espaço construído) o automóvel destruiu as estruturas urbanas existentes (a exemplo do que ocorreu nas áreas antigas do Rio por onde passaram as avenidas Presidente Vargas e Central). Nas áreas periféricas (espaços a construir) o auto-

móvel ajudou seu desenvolvimento, como pretendemos exemplificar através da história da Avenida Brasil.

A história dos meios de transportes no Brasil, haja visto o livro de Telles sobre a história da engenharia brasileira, se apresenta ainda um campo de atuação dos engenheiros e de historiografia da técnica. Não temos a pretensão de abrir um novo campo de investigação acadêmica, mesmo porquê alguns – poucos - trabalhos apontam neste sentido. Nosso objeto é contribuir com uma narrativa cultural sobre um tema ainda pouco explorado pela historiografia urbana brasileira, apresentando um estudo de caso específico.

Dos discursos aos planos, acredita-se desejável e necessário aprofundar os conhecimentos sobre uma sucessão de iniciativas que dos planos de conjunto e de remodelação levaram as cidades de um modo geral e do Rio, em particular, a fazer dos eixos rodoviários, como a Avenida Brasil, um dos emblemas da vida moderna.

ⁱ Este estudo que ora apresentamos é parte da tese de Doutorado *A Abertura da Avenida Brasil. Discursos, Planos e Obra. 1906-1954*, desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (PROURB), na FAU/UFRJ, orientada pela Prof^a Dr^a Margareth da Silva Pereira.

ⁱⁱ Brito, Saturnino de. *Obras Completas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944. Vol. 16: 258.

ⁱⁱⁱ Reis, José de Oliveira. *O Rio de Janeiro e seus Prefeitos*. Rio de Janeiro, 1977: 112. Nessas medidas não estão incluídas a largura dos passeios.

^{iv} *Revista Municipal de Engenharia*. Março, 1941: 16.

^v CHALAS, Y. *L'invention de la Ville*. Anthropos, 2000.

^{vi} Lepetit, Pumain, 1993; Raminelli, R. *Historia urbana*. In **Domínios da historia**. Cardoso, C. e Vainfas, R. (orgs.). Rio de Janeiro: Campus, 1997.

^{vii} GOURDON, J. *La Rue. Essai sur l'economie de la forme urbaine*. Editions de l'aube, 2001.

^{viii} Roncayolo, Marcel (Dir.). *La Ville Aujourd'hui. Histoire de la France Urbaine*. Editions du Seuil, octobre 1985, septembre 2001: 8.