

A TRAJETÓRIA DA REVISTA MUNICIPAL DE ENGENHARIA, O PLANEJAMENTO URBANO

e a Circulação de Novas Ideias Urbanistas no
Rio de Janeiro (1930-1945)

PEDRO SOUSA DA SILVA*

RESUMO

Este artigo se propõe a pensar as transformações no debate sobre o planejamento de cidades no Rio de Janeiro durante as décadas de 1930 e 1940. Para compreendermos a trajetória destes debates nossa análise destaca as principais mudanças no campo do urbanismo através da trajetória da Revista Municipal de Engenharia. Durante estes anos a revista, criada pelos engenheiros da Secretaria de Viação e Obras, foi um dos principais periódicos de divulgação dos debates sobre planejamento urbano. Analisaremos a transformação, após o golpe do Estado Novo, do periódico em meio oficial de promoção das obras realizadas pela administração municipal.

Palavras-chave: Urbanismo; Engenharia; Rio de Janeiro.

ABSTRACT

This article proposes to think about the transformations in the debate about the planning of cities in Rio de Janeiro during the 1930s and 1940s. To understand the trajectory of these debates our analysis highlights the main changes in the field of urbanism through the path of the Revista Municipal de Engenharia. During these years, the magazine, created by the engineers of the Secretaria de Viação e Obras, was one of the main journals disseminating urban planning debates. We will analyze the transformation, after the coup of Estado Novo, of the newspaper in an official way of promoting the works carried out by the municipal administration.

Keywords: Urbanism; Engineering; Rio de Janeiro.

*Mestre em História pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense.
E-mail: pedrosousadasilva13@gmail.com

Introdução

Em 1927 o Prefeito Antônio Prado Junior (1926-1930) contratou o urbanista francês Alfred D. Agache para formular o Plano de Extensão e Transformação da Cidade do Rio de Janeiro. A elaboração da proposta, posteriormente conhecida como Plano Agache, foi um marco do processo de consolidação do urbanismo na cidade. Finalizada no final de 1930, o momento de entrega das propostas do urbanista francês não favoreceu a sua implantação. Com a queda da Primeira República, o Rio de Janeiro entrou em um período de forte agitação; novas pautas dominaram o campo político carioca e o debate sobre intervenções urbanísticas ficou em segundo plano¹.

Ainda que o debate sobre o Plano da Cidade não desapareça do meio técnico ou da pauta de entidades da sociedade civil², a realização de grandes intervenções urbanas só teve vez após o golpe do Estado Novo quando o prefeito Henrique Dodsworth (1937-1945) reinstaurou a Comissão do Plano da Cidade e iniciou a implantação de um plano de obras que incluía a abertura da Avenida Presidente Vargas, a urbanização da Esplanada do Castelo e a construção da Avenida Brasil, obras que transformaram a circulação viária da cidade. Nas próximas páginas analisaremos o debate sobre o urbanismo no Rio de Janeiro entre o fim da Primeira República e a queda do Estado Novo, em 1945. Nosso foco estará na circulação³ das ideias elaboradas por urbanistas dos Estados Unidos da América e sua apropriação pelos engenheiros da Prefeitura do Distrito Federal. Com tal finalidade, analisaremos também a trajetória da *Revista Municipal de Engenharia*, periódico, fundado em 1932, pelos engenheiros da municipalidade, que possuiu circulação constante em todo o nosso período de análise.

O urbanismo dos anos 1930 em debate: o caso do Rio de Janeiro

As gestões municipais surgidas após a Revolução de 1930 secundarizaram os grandes projetos de intervenção urbana sinalizados nos planos de Alfred Agache. O curto mandato de Adolfo Bergamini (1930-1931) foi tomado por inquéritos administrativos e se limitou, no campo de obras públicas, a instaurar uma comissão para avaliar a viabilidade do plano encomendado ao urbanista francês⁴. Ainda que a proposta de Alfred Agache apresentasse, em sua conclusão, a necessidade da criação de uma “Repartição do Plano Diretor”, de caráter permanente e destinada a auxiliar na implementação dos projetos⁵, a proposta aprovada pelo interventor tinha um caráter diferente.

A comissão convocada por Bergamini tinha a tarefa de avaliar o próprio Plano Agache

1 SARMENTO, Carlos Eduardo. *O Rio de Janeiro na era Pedro Ernesto*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001.

2 FARIA, Rodrigo de. *O urbanista e o Rio de Janeiro: José de Oliveira Reis, uma biografia profissional*. São Paulo: Alameda: 2013.

3 Um longo debate na historiografia do urbanismo tem antagonizado as noções de “tradução”, “transferência” ou “influência” à noção de “circulação”. Pela noção de “circulação” ampliar as possibilidades de questionamento de uma origem pura das ideias ela será adotada neste artigo. Sobre os trabalhos que utilizam a noção de transferência ver: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; PECHMAN, Robert. (Org.). *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. Sobre a noção de “circulação” ver: BRESCIANI, Maria Stella (org.). *Palavras da Cidade*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2001.

4 CONIFF, Michael L Política urbana no Brasil: ascensão do populismo 1925-1945. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2006.P. 122-14, e STUCKENBRUCK, Denise Cabral. *O Rio de Janeiro em questão: o Plano Agache e o ideário reformista dos anos 20*. Rio de Janeiro: IPPUR: FASE, 1996, p.11-114.

5 AGACHE, Alfred D. *Cidade do Rio de Janeiro: extensão, remodelação e embelezamento*. Paris: Foyer Bresilien, 1930, p.321.

e resolver as polêmicas que o documento suscitou no campo da engenharia e arquitetura⁶. Para chefiar a Comissão do Plano Diretor foi escolhido Armando de Godoy, engenheiro da municipalidade e principal elo de ligação entre o escritório de Alfred Agache e a Prefeitura durante a confecção do plano⁷. Os demais membros não eram ligados diretamente ao quadro de funcionários da municipalidade: o arquiteto Lúcio Costa, elevado a Diretor da Escola Nacional de Belas Artes, após a chegada de Getúlio ao poder, era acompanhado por Raul Pederneiras e Arquimedes Memória, ambos professores da mesma instituição. Memória foi arquiteto de um amplo leque de obras no Rio de Janeiro dos anos 1920, participando da construção do Palácio Tiradentes e do prédio da Câmara dos Vereadores na Cinelândia⁸. A comissão ainda contava com a colaboração do engenheiro Henrique de Novais, ligado ao Clube de Engenharia, e dos arquitetos Ângelo Bruhns e Affonso Eduardo Reidy⁹, além de José Mariano Filho, médico participante da Rede Rotary e liderança da campanha pela contratação de Alfred Agache¹⁰. A escolha de Armando de Godoy para a chefia da Comissão do Plano da Cidade não se deu apenas devido à sua proximidade com o escritório de Agache, mas também devido ao seu papel como relator da Comissão encarregada de elaborar o Regulamento Municipal das Construções em 1925¹¹.

Principal defensor da nascente ciência do urbanismo entre os técnicos municipais, Armando de Godoy teceu relações com diversas entidades da sociedade civil ao longo de sua trajetória. Nascido em Minas Gerais, formou-se engenheiro pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro em 1903, ano em que também ingressou no Colégio Militar, como professor. Godoy era filiado ao Clube de Engenharia, desde 1918, e participou de iniciativas da Inspeção de Luta Contra a Seca junto a lideranças do Clube, como Sampaio Correia e Maurício Joppert¹². A preocupação com a malha viária e as questões de tráfego também o levaram a participar da comissão técnica e da direção do Automóvel Club do Brasil, onde exerceu importante papel na organização dos Congressos Brasileiros e Pan-Americanos de Estradas de Rodagem. No Governo Federal, Godoy também participou da elaboração do anteprojeto que criou o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Estas experiências levariam o engenheiro a atribuir um caráter unificador e civilizatório às rodovias em suas diversas obras¹³. Fora do Rio de Janeiro, o engenheiro também atuou na construção de Goiânia em associação com a empresa Coimbra & Bueno Cia. Ltda¹⁴. Armando de Godoy desenvolveu um largo trabalho de propaganda sobre urbanismo e a necessidade do planejamento de intervenções urbanas ao longo das décadas de 1920 e 1930, esforço reunido em livro no ano de 1943, com o título "A *Urbs* e seus problemas". Sua prolifera trajetória como propagandista do urbanismo foi interrompida em 1938, quando um derrame lhe afastou da vida pública¹⁵. Tal fato não encerrou sua influência evocada, tanto pelos técnicos alocados na Comissão do Plano da Cidade, recriada no governo de Dodsworth, quanto por figuras como Francisco Baptista de Oliveira, engenheiro próximo a Godoy, que

6 SILVA, Lúcia Helena Pereira da. *História do Urbanismo no Rio de Janeiro – Administração municipal, Engenharia e Arquitetura dos anos 1920 à Ditadura Vargas*. Rio de Janeiro: E-Papers Serviços Editoriais, 2003, p.104.

7 COSTA, Renato da Gama-Rosa. *Entre "avenida" e "rodovia": a história da Avenida Brasil (1906-1954)*. Rio de Janeiro: FAU/UFRJ, 2006 (Tese de Doutorado), p.156-161.

8 Memória, Archimedes. *Dicionário de Artistas do Brasil*. Disponível em <http://www.brasilartesenciclopedias.com.br/nacional/primeira.htm#memoria_archimedes.htm>. Acesso em 15/01/2017.

9 SILVA, *op.cit.*, p.105.

10 *Idem*.

11 *Idem*, p.57-69

12 ENGENHEIRO Armando Augusto de Godoy, *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, 1945, Vol. XII, Nº 1, p.4.

13 COSTA, *op.cit.*, p.158.

14 A elaboração do Plano Piloto de Goiânia foi realizada pelo arquiteto Attilio Corrêa Lima, importante figura no campo da Arquitetura carioca entre os anos 1920 e 1940. Sobre a trajetória de Corrêa Lima ver: VIEIRA, Patrick de Almeida. "Attilio Corrêa Lima e o Planejamento de Goiânia – um marco moderno na conquista do sertão brasileiro", *Urbana*. Campinas, Vol. 4, Nº 4, 2011, p.52-66.

15 ENGENHEIRO, *op.cit.*, p.4.

comandou os trabalhos de organização do Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo.

Apesar de alguns membros da Comissão do Plano da Cidade, notadamente Ângelo Bruhns e José Mariano Filho, apresentarem atritos com Alfred Agache, entre os anos de 1928 e 1930, tal fato não impediu que o órgão oferecesse um parecer favorável à oficialização das propostas contidas no Plano Agache¹⁶. Contudo, o destino do plano diretor ficou a cargo da gestão seguinte, pois o desgaste de Adolfo Bergamini com o Governo Provisório aumentou ao longo do ano de 1931, o que levou o presidente Getúlio Vargas a forçar sua demissão¹⁷.

O governo seguinte foi comandado pelo médico pernambucano Pedro Ernesto, que dirigiu a prefeitura entre 1931 e 1936 como interventor e prefeito eleito. Ao longo deste mandato, a elaboração de um programa de grandes obras foi secundarizada por uma ampla reforma na educação e saúde¹⁸. Ainda que a gestão de Pedro Ernesto oficializasse as recomendações da Comissão do Plano da Cidade, o governo acabaria por descartar o Plano Agache sob a alegação de que ele não seria executável nem em cinquenta anos¹⁹. Desprestigiada, a comissão comandada pelo engenheiro Armando de Godoy se dissolveu ao longo do ano de 1932.

Contudo, este processo não significou a desarticulação do debate sobre o urbanismo iniciado na década anterior. No âmbito da sociedade civil, os anos 1930 assistiram à formação de uma série de canais em que a discussão sobre o urbanismo continuou a ser articulada através de entidades, como o Centro Carioca e o Clube de Engenharia, na realização de congressos ou na fundação de publicações especializadas, como a Revista Municipal de Engenharia²⁰. A demanda pela instauração de um plano diretor na Capital Federal não envolvia apenas agentes e frações de classe locais. Por conta da importância política do Distrito Federal, o impasse em que se encontrava o Plano Agache afetava nacionalmente os interesses de empresas de projetos de engenharia interessadas em explorar o nascente mercado de planejamento urbano. Abelardo Coimbra Bueno, engenheiro, que participou da construção da nova capital do estado de Goiás, expôs como a situação do Rio de Janeiro criava empecilhos aos seus negócios:

Uma das maiores dificuldades para o desenvolvimento do urbanismo no Brasil é o caso do plano da Capital Federal. Conversando, escutando opiniões nos lugares mais variados e longínquos do Brasil temos ouvido sobre a conveniência do plano a objeção quase sistemática: "Na capital federal fizeram um plano que não deu em nada" É inadmissível que isso seja verdade! (...) Todas as campanhas sociais e educativas de qualquer cidade do Brasil inteiro sofrem consequências do impasse em que se encontra o plano do Rio de Janeiro²¹.

Mesmo que o destino do Plano Agache gerasse desconfianças em governos e setores da imprensa, as queixas de Abelardo Coimbra Bueno podem ser vistas mais como uma estratégia de pressão de engenheiros para a adoção de políticas públicas para o planejamento urbano do que como um diagnóstico da situação do setor. A própria firma Coimbra Bueno & Cia. Ltda. cresceria ao longo do Estado Novo, quando arrebata uma série de contratos, com o interventor Amaral Peixoto, para o planejamento de cidades do interior do estado do Rio de Janeiro²². A implantação

16 STUCKENBRÜCK, *op.cit.*, p.112.

17 CONNIF, *op.cit.*, p.131.

18 CARVALHO, Wesley Rodrigues de. *Saúde e política no Rio de Janeiro de Pedro Ernesto (1931-1936)*. Dissertação (mestrado em História). Universidade Federal Fluminense, ICHF/PPGH, Niterói, 2012, p.147-159

19 ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. 4ª edição. 4ª reimpressão. Rio de Janeiro: IPP, 2013, p.90-115.

20 FARIA, *op.cit.*, p.78.

21 COIMBRA BUENO, Abelardo. *Alguns aspectos do problema do urbanismo. Urbanismo e Viação*. Nº 13. Rio de Janeiro, 1941, p.34-36.

22 AZEVEDO, Marlice Nazareth Soares de. "O espaço fluminense e a intervenção urbana no Estado Novo" In: REZENDE, Vera F. (org.) *Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras*. Niterói: Intertexto/EDUFF, 2012. p.187-194.

de grandes intervenções urbanísticas não foi uma exclusividade do Distrito Federal: diversas capitais passaram por grandes processos de reforma urbana nos anos da ditadura varguista, cujo maior exemplo é a concretização do Plano das Avenidas pelo prefeito Prestes Maia, em São Paulo²³. Ao longo da década, também ocorreu uma proliferação inédita de instituições responsáveis pelo planejamento urbano, quando diversas capitais instituíram Comissões de Planos: Recife fundou sua comissão em 1931, Belo Horizonte em 1934, e Salvador em 1935²⁴.

O urbanismo norte-americano e os engenheiros cariocas

As pesquisas de Sarah Feldman e Vera Rezende apontam para uma mudança estrutural no ideário urbanístico brasileiro, com a crescente circulação das ideias urbanísticas elaboradas por técnicos estadunidenses durante a década de 1930. Esta transformação não foi fruto de uma ação isolada de um urbanista, mas sim parte de um movimento mais geral de transformação da máquina administrativa brasileira. Neste período, o modelo administrativo americano se tornou referência na reestruturação de diversos órgãos governamentais²⁵. A circulação de ideias da escola urbanista francesa, predominante na década de 1920, tem um ponto alto na contratação de Alfred Agache na gestão de Prado Junior. O urbanismo francês também se fez presente através da divulgação dos princípios do modernismo, propagado através das visitas realizadas por Le Corbusier em 1929 e 1936. Para Margareth Pereira da Silva, as propostas de Le Corbusier ficaram restritas ao campo da arquitetura²⁶. A base desta visão é a pouca citação aos estudos do urbanista francês nos referenciais teóricos reivindicados pelos profissionais brasileiros daquele momento. Pesquisas mais recentes, como a empreendida por Rodrigo de Faria, têm mostrado, contudo, que os ensinamentos de Le Corbusier exerceram uma influência maior do que a identificada nos estudos da década de 1990²⁷. Ainda que as referências teóricas sobre planejamento regional, zoneamento e comissões de planos fossem buscadas nas experiências norte-americanas, a influência de Le Corbusier teve eco na produção de profissionais envolvidos nas comissões de planos do período cujo maior exemplo é a obra do arquiteto Affonso Eduardo Reidy²⁸.

O olhar sobre a experiência americana já aparece no final dos anos 1920, na produção do engenheiro paulista Luiz Anhaia Melo, vereador e prefeito de São Paulo, em 1931-1932, que, posteriormente, fundaria a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo na Universidade de São Paulo em 1948²⁹. A produção de Anhaia Melo era referência constante nos textos de José Octacílio Saboia Ribeiro, Mario de Souza Martins e Armando de Godoy, engenheiros que mantiveram estreita colaboração com a Prefeitura do Distrito Federal³⁰.

Dentre o leque de questões tratadas pelos urbanistas estadunidenses, alguns tópicos

23 LEME, Maria Cristina da Silva. "São Paulo: conflitos e consensos para construção da metrópole: 1930-1945" In: REZENDE, *op.cit.*, p.121-140.

24 FELDMAN, Sarah. "As comissões de Planos da Cidade na Era Vargas" In: REZENDE, *op.cit.*, p.30.

25 *Idem*.

26 PEREIRA, Margareth da Silva. "Pensando a metrópole moderna: os planos de Agache e Le Corbusier para o Rio de Janeiro" In: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; PECHMAN, Robert. (Org.). *Cidade, povo e nação-gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996, p.373.

27 FARIA, *op.cit.*, p.47-53.

28 FREIRE, Américo; Oliveira Lúcia Lippi (org.). *Capítulos da Memória do Urbanismo carioca*. Rio de Janeiro: Folha Seca, 2002, p.14-48.

29 MAZA, Fábio. "Engenharia e sua relação com o pensamento tecnocrático" In: PAULA, Dilma Andrade de; CORRÊA, Maria Letícia. *Intelectuais e desenvolvimento: perspectivas da pesquisa em História*. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2015, p.17-68.

30 REZENDE, Vera F. "A Era Vargas, o planejamento de cidades e a circulação de ideias" In: REZENDE, *op.cit.*, p.77-80.

eram enfatizados pelos profissionais brasileiros neste processo de circulação de ideias, em especial as soluções para problemas do tráfego de automóveis; o surgimento dos arranha-céus; o financiamento de programas de urbanização e das instâncias administrativas responsáveis pelo planejamento urbano. A questão do desenvolvimento urbano e do tráfego nas cidades dos Estados Unidos recebeu atenção especial da gestão de Dodsworth. Em 1939 tanto Edison Passos, Secretário de Viação e Obras, quanto José de Oliveira Reis, presidente da Comissão do Plano da Cidade, participaram de viagens aos EUA com o objetivo oficial de “observar e estudar nos Estados Unidos da América do Norte, no período de seis meses, matéria relativa à sua especialidade, apresentando oportunamente, circunstanciado relatório”³¹. Posteriormente, José de Oliveira Reis apresentou na Revista Municipal de Engenharia o artigo “Uma síntese sobre as principais vias do Plano Diretor”, no qual a solução para os problemas de circulação entre as zonas da cidade era sugerida através da construção de um amplo conjunto de avenidas para uso de veículos automotores, solução similar à adotada nas metrópoles estadunidenses³².

As visitas técnicas do corpo de engenheiros nacionais aos Estados Unidos já eram defendidas por Armando de Godoy no início da década de trinta. Diagnosticando que o corpo de engenheiros nacionais sofria com “atrasos” e “defasagem técnica”, Godoy propôs como solução, em entrevista ao jornal *A Noite* em 1933, o estudo da experiência norte-americana:

Entre os meios mais eficientes de instrução figuram as excursões e as viagens através de países onde os problemas técnicos tenham sido atacados com energia e criatividade superior. (...) Os Estados Unidos constituem a esse respeito um exemplo admirável. E é por isso que muitos homens de governo europeus resolveram se inspirar nos exemplos e nos métodos norte-americanos ao organizar os vastos programas de realizações ao que deram o nome de planos quinquenais e decenais. (...) A ocasião é, pois, magnífica para que se organize uma caravana de engenheiros brasileiros para visitar aquele país. Com isso lucrará enormemente o nosso país, onde a classe dos engenheiros há merecido dos nossos homens de governo, os quais, com raras exceções, ainda não souberam cuidar dos nossos problemas fundamentais³³.

Godoy realizou visita técnica naquele país em 1935 e, como consequência, elaborou uma série de textos, com destaque para “Urbanismo nos Estados Unidos”, publicado em 1934 na *Revista Municipal de Engenharia*, e “As consequências sociais e econômicas dos princípios do urbanismo”, publicado em novembro de 1935 na Revista do Clube de Engenharia, nos quais traçava um panorama do urbanismo praticado nos EUA e citava entusiasticamente iniciativas como a lei de zoneamento de New York de 1916 e o processo de elaboração do *Regional Plan of New York and its Environs*, a cargo do urbanista Thomas Adams. O Engenheiro da Prefeitura do Distrito Federal destinava grande quantidade de elogios tanto ao governo de Herbert Hoover, nos EUA, quanto as ditaduras de Mussolini e Salazar. Regimes heterogêneos, mas que, segundo o engenheiro, tinham ao seu favor o fato de “haver patenteado mais preocupações executivas do que legislativas e eleitorais.”³⁴

A defesa de uma forte intervenção do Estado nas questões urbanas não era traço exclusivo de Armando de Godoy. José Octacílio de Saboia Ribeiro, engenheiro que atuou como consultor da Comissão do Plano da Cidade na gestão de Dodsworth, refletia em seus textos o desejo por uma administração técnica e um Estado forte, antiliberal, que resolvesse os grandes problemas urbanos³⁵. Em decênios marcados pelo declínio da

31 PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL. Portaria Municipal Nº 64, 10 de junho de 1939 *apud* FARIA, *op. cit.*, p.130.

32 REIS, José de Oliveira. “Uma síntese sobre as principais vias do Plano Diretor”, *Revista Municipal de Engenharia*, julho de 1942, Nº 4, p.204-210.

33 GODOY, Armando de. “Uma excursão de técnicos a América do Norte” sugestões do Engenheiro Armando Godoy”, *A Noite*, 8 de maio de 1933, p.4.

34 *Idem, ibidem*.

35 REZENDE, *op.cit.*, p.106.

democracia liberal no ocidente³⁶, outros engenheiros de destaque defendiam, abertamente, a experiência desenvolvida na Alemanha nazista, por conta da recuperação econômica e apoio aos grandes empreendimentos de engenharia promovidos por Hitler, como faz Maurício Joppert em relato sobre sua visita técnica à Alemanha realizada em 1936³⁷.

A questão do financiamento para a urbanização dos grandes centros também foi influenciada pela experiência norte-americana. Conforme explicaria, o Prefeito Henrique Dodswoth, no planejamento das obras da Avenida Presidente Vargas e desmonte do Morro de Santo Antônio, os técnicos da Prefeitura se inspiraram no instrumento de financiamento conhecido como *Excess Condemnation*, proposto por urbanistas estadunidenses, para formular propostas como a desapropriação por zona e a emissão de títulos no valor do terreno³⁸.

Outro ponto que marca este processo de apropriação das experiências urbanísticas americanas no Brasil é a proliferação das Comissões de Planos da Cidade em diversos municípios do país. Ainda que o Plano Agache recomendasse a criação de uma instituição que discutisse o planejamento urbano de forma permanente³⁹, as bases teóricas e os exemplos adotados pelos propagandistas do urbanismo no Brasil tinham como seu exemplo o processo desenvolvido nas cidades da América do Norte⁴⁰. Segundo Godoy, com a "implantação de "City Comissions", estes órgãos funcionariam como intermediários entre governo e opinião pública"⁴¹. Para José Octacílio Saboia Ribeiro, as comissões brasileiras deveriam seguir o exemplo das existentes em cidades como New York. A principal tarefa de tais órgãos seria desvincular o urbanismo da política e da administração pública, pois seus membros deveriam vir de fora dos quadros da municipalidade. Para cumprir tal desígnio, Saboia Ribeiro chegou a propor a criação de uma figura técnica, independente de vinculações políticas que seria responsável pelo comando da comissão⁴².

As Comissões de Planos aparecem como as entidades por excelência para a discussão sobre urbanismo nos Estados Unidos desde as primeiras décadas do século XX, como demonstra a pioneira Comissão do Plano Cidade de Chicago, criada em 1910⁴³. O modelo que se expandiu por centenas de cidades americanas no início do século era o de comissões compostas por consultores voluntários, de fora dos quadros das administrações das cidades; em geral tais cidadãos tinham ligações com entidades como a rede Rotary ou Câmaras de Comércio. Este modelo se transformou a partir dos anos 1920, quando aconteceu uma aproximação com o Executivo e as comissões passaram a contar com elementos oriundos da municipalidade⁴⁴. A forma adotada por estas instituições nas cidades brasileiras se aproximou do modelo americano dos anos 1920, reunindo membros de Associações comerciais e entidades do campo da Engenharia, como ocorre em Salvador a partir de 1935⁴⁵, ou através do estabelecimento de comissões de colaboração, com membros alheios à administração pública, em paralelo a instâncias

36 HOBBSAWM, Eric J. *Era dos Extremos: o breve século XX: 1914-1991*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p.113-144.

37 SILVA, Maurício Joppert. "Relato de uma visita técnica à Alemanha", *Revista do Clube de Engenharia*, Nº 28, jan. 1937, p.1179.

38 DODSWORTH, Henrique. *Avenida Presidente Vargas: aspectos urbanísticos, jurídicos e administrativos de sua realização*. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio. 1955, p.22.

39 AGACHE, *op. cit.*, p.320-325.

40 FELDMAN, Sarah. *Os anos 1930 e a difusão do urbanismo americano no Brasil*. Disponível em < <https://goo.gl/ETI39j>> acesso em 15/07/2015, p.4-10.

41 GODOY, Armando de. *A Urbs e seus problemas*. Rio de Janeiro: Jornal do comércio, 1943, p.309.

42 RIBEIRO, José Octacílio de Saboia. *A cidade e o Estado, urbanismo, problema político, evolução urbana do Brasil*. Rio de Janeiro. [s/d], p.89.

43 PEREIRA, Margareth da Silva. "Localistas e cosmopolitas: a rede Rotary Club Internacional e os primórdios do urbanismo no Brasil (1905-1935)" In: *Encontro Nacional da ANPUR*, 12, 2007, Belém, 2007. Disponível em: < <https://goo.gl/PQ5tOh>> acesso em 15/06/2016, p.19.

44 FELDMAN, *op.cit.*, p.35.

45 *Idem, ibidem*.

formadas exclusivamente por técnicos municipais como proposto no decreto municipal Nº 6092, que instaura a Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro em novembro de 1937⁴⁶.

A trajetória da Revista Municipal de Engenharia

A articulação dos debates sobre a elaboração de intervenções urbanas também ocorreu através da criação de revistas técnicas especializadas. Uma das principais publicações que divulgava as ideias do urbanismo na década de 1930 foi a *Revista da Diretoria de Engenharia*. Fundado em 1932, o periódico circulou bimestralmente durante toda a gestão de Henrique Dodsworth, momento em que o seu título foi alterado para *Revista Municipal de Engenharia*. Ao longo do Estado Novo, as páginas do periódico foram transformadas em órgão oficial, em que eram veiculadas as grandes obras realizadas pela Prefeitura e os detalhes técnicos das propostas elaboradas pela Comissão do Plano da Cidade⁴⁷.

Surgida por conta da iniciativa dos engenheiros alocados da Diretoria de Obras e Viação, a revista se definia como um “órgão destinado a contribuir para o desenvolvimento das questões técnicas e teóricas da administração e engenharia municipais através da divulgação de artigos, projetos e relatórios”⁴⁸. Diante da oposição do Prefeito Pedro Ernesto em dar continuidade aos projetos de obras, aprovados pela Comissão do Plano da Cidade, a *Revista Municipal de Engenharia* defendeu enfaticamente a adoção de medidas de planejamento urbano mostrando o interesse do corpo dos engenheiros da municipalidade em continuar os debates sobre o urbanismo. Como prova disso, a revista já publicava em seu primeiro número o artigo “Considerações sobre o urbanismo”, de João Augusto Penido. Os pontos centrais do Plano Agache foram publicados entre os anos de 1933 e 1935. As questões técnicas sobre obras rodoviárias, outro tema constante da publicação, também já estavam em sua primeira edição, com considerações de Carlos Schwerin Filho sobre a pavimentação de rodovias.

Além de ser vendida ao público em geral, a *Revista Municipal de Engenharia* era distribuída gratuitamente entre as autoridades municipais e enviada às repartições de engenharia de estados, do Governo Federal e de uma grande quantidade de prefeituras. O corpo de anunciantes dos primeiros números era formado majoritariamente por empresas do ramo da construção civil, que atuavam em empreitadas junto ao poder público, como a alemã Companhia Construtora Nacional e a Companhia Auxiliar de Viação e Obras, empresa que era uma das mais constantes fornecedoras de materiais para a administração municipal⁴⁹ e atuava como empreiteira em obras de pavimentação desde o período de Pereira Passos⁵⁰. Outros empresários que exploravam o setor de obras no Distrito Federal também eram anunciantes, como Freire e Sodré Engenheiros; Antonio Cid Loureiro; Manoel José Pinto Filho & C. Engenheiros, Architectos e Construtores; Eduardo V. Pederneiras e a Companhia Brasileira Melhoramentos e Construções.

A primeira edição contou com a direção de Everardo Backheuser, engenheiro

46 COMISSÃO do Plano da Cidade, *Revista Municipal de Engenharia*, Vol. V, Nº 1, 1938, p. 22.

47 DODSWORTH, Henrique. “Problemas da cidade”, *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, 1943, n.1, p.3-5.

48 RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). *Instruções a que se refere o decreto N. 6040, de 18 de agosto de 1937. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal*, Rio de Janeiro, v.3, out-nov, 30 de out. 1937, p.415.

49 Boletim da Prefeitura do Distrito Federal 1937-1945.

50 Entre 1905 e 1922 a empresa atuou com o nome *The Nechatel Asphalt Company Limited* quando adotou o nome Companhia Auxiliar de Viação e Obras. No Estado Novo a empresa também atuava na importação de maquinário e tinha filiais em São Paulo e Belo Horizonte. A Companhia Auxiliar de Viação e Obras e os serviços de pavimentação da cidade. Rio Ilustrado, 1941.

professor da Escola Politécnica, fundador da Academia Brasileira de Ciências, que capitaneou uma campanha para a construção de casas populares no início do século XX⁵¹. Armando de Godoy, que já aparecia como redator na primeira edição, assumiu a direção efetiva da publicação a partir da segunda edição, contando com o auxílio de Carmem Portinho e Manoel dos Santos Dias. Godoy permaneceu na direção da revista até 1936 quando foi substituído por Carmem Portinho, uma das primeiras engenheiras formadas no Brasil, com larga trajetória na luta pela institucionalização do voto feminino e que fundou em 1937 a Associação Brasileira de Engenheiras e Arquitetas. Nos primeiros números da revista, Carmem Portinho publicou estudos sobre as cidades da Holanda e, em 1939, a engenheira divulgou seus estudos sobre a transferência da Capital Federal para o Planalto Central. Além de Redatora-Chefe da Revista Municipal de Engenharia, Carmem Portinho participou da direção do Clube de Engenharia no final dos anos 1930, durante a gestão de João Felipe Pereira⁵².

Portinho comandou a publicação até o último trimestre de 1937, quando a revista passou por uma reformulação concomitante às reformas que ocorrem na Secretaria de Viação e Obras. As novas diretrizes estabeleceram que a revista seria comandada por um Diretor-Gerente e um Redator-Gerente indicados diretamente por Edison Passos, Secretário de Viação. Além disso, a revista passou a ser dividida em seções de urbanismo, arquitetura, viação, saneamento, estruturas materiais, organização e administração. Cada seção ficava a cargo de um engenheiro, muitos dos quais envolvidos diretamente com o planejamento de intervenções urbanas da gestão de Dodsworth, como José de Oliveira Reis, responsável pela seção de saneamento, e Hermínio de Andrade e Silva, responsável pela seção de arquitetura, que participavam da Comissão do Plano da Cidade, órgão incumbido de elaborar as grandes obras realizadas no Rio de Janeiro durante entre 1937 e 1945. Entre os projetos aprovados pela comissão se destacam: a abertura da Avenida Presidente Vargas, a duplicação do Túnel do Leme e a construção dos trechos iniciais da Avenida Brasil⁵³.

Quadro 1: redatores da Revista Municipal de Engenharia no Estado Novo⁵⁴

Engenheiro	Seção da Revista
Hermínio de Andrade Silva	Arquitetura
F. Penna Chaves	Estruturas
H. Castro Faria	Organização e Administração
J. de Oliveira Reis	Saneamento
J. de Oliveira Sampaio	Urbanismo
Iberê de Abreu Martins	Viação
A. Monteiro Jr.	Vários

Nesta nova fase, as empresas da construção civil continuavam a ser os maiores e mais constantes anunciantes. Muitas empresas envolvidas nas obras realizadas pela gestão de Henrique Dodsworth anunciavam frequentemente na revista, com destaque para a Sociedade Brasileira de Urbanismo e a Companhia Nacional de Cimentos Portland que ao longo de 1939 e 1940 realizaram uma série de propagandas em conjunto onde ressaltavam as grandiosidade

51 MATTOS, Romulo Costa. *Pelos Pobres! As campanhas pela construção de habitações populares e o discurso sobre as favelas na Primeira República*. Tese (doutorado em História). Niterói: UFF, 2008, p.48-53.

52 NOBRE, Ana Luiza. *Carmem Portinho: o moderno em construção*. Rio de Janeiro: Relume-Dumaré, 1999.

53 DODSWORTH, "Avenida Presidente Vargas", op. cit. 32-35.

54 *Revista Municipal de Engenharia*, 1938-1941.

e potencial turístico dos trabalhos da Avenida Tijuca, obra executada em grande parte pela empreiteira⁵⁵. Grandes fabricantes de maquinário da construção civil como a Caterpillar figuravam entre os anunciantes da revista. Empresas que exploravam loteamentos na periferia da cidade, como a Companhia Predial S.A., propriedade da família de banqueiros Rocha Miranda, também eram anunciantes habituais da publicação, junto a companhias estrangeiras como a Shell, General Eletric, Esso e firmas envolvidas na importação de equipamentos para obras.

Por conta do aniversário da posse do Prefeito, a partir de 1939 as edições do mês de julho apresentavam balanços das realizações da Secretaria Geral de Viação e Obras. Nesta primeira edição comemorativa a nova diretriz da publicação era exposta de forma explícita: “Por intermédio da Revista Municipal de Engenharia, órgão de publicidade técnica da Secretaria Geral de Viação, são apresentadas ao meio técnico em geral as principais realizações desta Secretaria⁵⁶. Dois anos depois, quando os grandes projetos de intervenção urbanísticas de Dodsworth estavam em plena execução; a edição comemorativa apresentou uma fervorosa apologia das condições geradas pelo Estado Novo para a implantação do programa de obras do Governo Dodsworth.

O Brasil, a 10 de novembro de 1937, inaugurou uma nova era de trabalho e prosperidade, sem tropeços da demagogia e as perturbações inerentes às velhas formas da política partidária, está sendo erguida a estrutura econômica, que se apoia solidamente – “no ferro no carvão e no petróleo”. Temos confiança no futuro do Brasil! A nau é conduzida na tormentosa época pelas formas firmes do Presidente Vargas! O Distrito Federal, integrado nesse ritmo de trabalho, tendo à sua frente o Prefeito Henrique Dodsworth, colabora no progresso do país, solucionando, com visão e equilíbrio, todos os seus problemas⁵⁷.

A edição ainda apresentava um balanço da atuação da Comissão do Plano da Cidade e da Comissão de Obras Novas, órgão encarregado de realizar as grandes intervenções urbanas a cargo da Secretaria de Viação e Obras nos primeiros anos da gestão de Henrique Dodsworth. Além disso, a edição apresentou a nova proposta de zoneamento da cidade, com divisão do território em quinze distritos. No ano de 1941, a edição de julho apresentou como matéria única a conferência realizada pelo Secretário Edison Passos na Semana do Engenheiro, na qual as principais diretrizes traçadas na Comissão do Plano da Cidade foram apresentadas detalhadamente. Edison Passos, relembra o processo de formação da malha urbana no Rio de Janeiro e dava destaque para a reforma urbana do período Pereira Passos, vista como “a maior transformação por que a cidade passou em sua história⁵⁸, a primeira tentativa de “romper o velho traçado em xadrez herdado da cidade colonial⁵⁹. Além destacar este período, o engenheiro traçava uma linha de continuidade das intervenções urbanas realizadas entre 1903 e 1906 com as obras realizadas até a posse de Henrique Dodsworth. A defesa da iniciativa das diversas administrações do Distrito Federal não deixava de reconhecer os novos problemas urbanos acumulados pela cidade principalmente graças ao advento do automóvel:

Passados cerca de 20 anos do governo Rodrigues Alves, já se observava, principalmente no centro da cidade, a insuficiência do traçado das vias resultantes da transformação criada naquela época. Concorreram para essa insuficiência o grande suto de progresso da cidade, conseqüente da transformação, e o advento do automóvel, cuja influência, ultrapassando de modo geral as mais avançadas previsões, determinou profunda modificação na vida urbana, criando

55 *Revista Municipal de Engenharia*. Edições Novembro 1939, março 1940, janeiro 1941.

56 ATIVIDADES e realizações da Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas – julho de 1937 a julho de 1939. *Revista Municipal de Engenharia*. Rio de Janeiro, v. VI, Nº 4, p. 365-388, julho 1939.

57 *Revista Municipal de Engenharia*, Nº 3, julho de 1941.

58 PASSOS, Edison. “Plano de melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro”, *op. cit.*, p215

59 *Idem, ibidem*.

a predominância do tráfego nos planos normais de urbanização⁶⁰.

As condições políticas que permitiam investimentos tão vultuosos em obras públicas não eram esquecidas por Edison Passos que destacava a importância da ditadura do Estado Novo para a execução da reforma urbana do Governo Dodsworth:

Restaurar as finanças é pôr ordem na administração, é trabalho muitas vezes ingrato para o administrador público. Sejamos francos e sinceros, isso só se tornou possível, maximé se tratando de Rio de Janeiro, graças ao regime político nacional inaugurado em 10 de novembro de 1937, conservando na máxima magistratura do Brasil o Presidente Getúlio Vargas⁶¹.

Nos dois anos seguintes, as edições de aniversário exibiram os principais pontos do programa de obras desenvolvidos pela comissão, que passaram a ser chamados de Plano Diretor. A referência aos autores norte-americanos e aos principais promotores de tais teses no Brasil, não deixava de acompanhar as elaborações dos técnicos da Prefeitura; no artigo "O Plano Diretor", publicado em julho de 1943, a Comissão do Plano da Cidade citava trechos de trabalhos dos urbanistas Lethaby e Anhaia Melo⁶². No mesmo ano, a Revista Municipal de Engenharia também foi o veículo onde Henrique Dodsworth respondeu às críticas surgidas em notas do jornal *Diário de Notícias* sobre os rumos das obras de sua administração. Aproveitando as brechas da censura após o Brasil entrar em guerra, o jornal, de larga trajetória oposicionista ao vargismo⁶³, acusava a administração municipal de abandonar as recomendações do Plano Agache e deformar a paisagem da Baía de Guanabara⁶⁴. A resposta do Prefeito acusava o *Diário de Notícias* de sustentar uma posição leviana ao desconsiderar os planos realmente válidos, publicados na Revista Municipal de Engenharia, em anos progressos, e classificava o Plano Agache como um esboço que "não foi convertido, por ato oficial, em plano, razão pelo qual nunca foi obedecido ou desobedecido"⁶⁵.

O urbanismo praticado nos Estados Unidos e as soluções para o tráfego de automóveis naquele país também foram temas constantes na Revista Municipal de Engenharia. Além dos artigos de Godoy, publicados nos primeiros anos, a fase estado-novista da revista publicou textos como "Rumos da arquitetura e urbanismo nos Estados Unidos" de Paul Lester Wiener, em maio de 1942, e "Notas sobre a técnica rodoviária norte-americana", do engenheiro João Augusto Maia Penido em setembro do mesmo ano. Além disso, a revista cobriu todos os Congressos Nacionais de Estradas de Rodagem realizados até o final da década de trinta. Em 1938, um ano após a criação do DNER, a revista publicou o artigo "Rede Rodoviária do Distrito Federal", em que o Engenheiro Renato Leite Silva apontava a necessidade da construção de uma rede rodoviária municipal para incentivar a ocupação agrícola e o desenvolvimento industrial. O estudo dividia as novas estradas a serem construídas em linhas internas e externas: do primeiro tipo se destacava a linha que partia do trecho urbano da Rio-Petrópolis e seguia em direção a Campo Grande e Santa Cruz, trajeto que foi incorporado pelas expansões da Avenida Brasil no final dos anos 1940. Outra linha interna do plano partia do bairro de Vila Isabel atravessava os morros do maciço da Tijuca em direção de Jacarepaguá, projeto assumido pelo DNER a partir de 1944, quando iniciou as obras da Estrada Grajaú-Jacarepaguá com apoio da Prefeitura. O

60 *Idem*, *ibidem*.

61 *Idem*, p.213.

62 O Plano Diretor, *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, vol. XI, Nº 4, 1943, p.2.

63 FERREIRA, Marieta de Moraes. "Diário de Notícias" In: ABREU, Alzira Alves de et al. *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro (DHBB)*. 2. Ed. Ver. E atual. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2001.

64 "Adeus à Guanabara", *Diário de Notícias*, 31 de março de 1943.

65 DODSWORTH, Henrique. "Problemas da cidade", *Revista Municipal de Engenharia*, Nº 1, Vol. 11, janeiro de 1943.

apoio as soluções rodoviárias durante o Estado Novo, seria reforçado ao fim dos anos 1940 quando a Revista Municipal de Engenharia também se tornaria órgão oficial de divulgação dos projetos do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal, fundando em 1949.

Uma tendência da primeira fase da Revista Municipal de Engenharia que se manteria em sua fase estado-novista, foi a divulgação dos ideais da escola do urbanismo moderno. Se no início da década de 1930, a revista publicaria artigos como o de Le Corbusier⁶⁶; ao longo do Estado Novo, seriam publicados artigos teóricos como “Cidades do Amanhã”, de Alberto Szilard, em julho de 1943⁶⁷, ou propostas de alinhamento baseadas em princípios modernistas como o projeto para a área resultante do desmonte do Morro de Santo Antônio, publicadas por José Octacílio de Saboia Ribeiro entre 1944 e 1945⁶⁸. O artigo da vertente modernista com maior influência nos trabalhos da gestão Dodsworth foi publicado já em 1938, com o título “Urbanização da Esplanada do Castelo” no qual Affonso Eduardo Reidy contestou as propostas levantadas por Agache para aquela área. Discordando do projeto baseado na construção de quadras internas, o arquiteto da Prefeitura propôs o aproveitamento da área com a promoção de espaços livres e soluções de tráfego à moda das defendidas por Le Corbusier⁶⁹. Solução que foi incorporada pela Comissão do Plano da Cidade, que revogou os alinhamentos da Esplanada, desenhados segundo as diretrizes do Plano Agache, e incorporou a solução defendida por Reidy⁷⁰.

Contudo, mais do que meio de circulação do ideário urbanista surgido nos Estados Unidos da América, dos planos rodoviários ou meio de divulgação da corrente modernista, o principal papel da Revista Municipal de Engenharia durante o Estado Novo foi divulgar e justificar as intervenções urbanas capitaneadas pela Administração do Prefeito Henrique Dodsworth. Em 1944, na edição comemorativa pela abertura da Avenida Presidente Vargas, o chefe do serviço de supervisão da obra, o Engenheiro Hélio de Brito, utilizava as páginas da revista para justificar as centenas de remoções que a obra causou nos três anos anteriores:

Papel de relevante importância representa, também, a Avenida Presidente Vargas na transformação que será operada com o desaparecimento de velhas construções no centro urbano, levantadas em acanhados terrenos, com testadas extremamente exíguas e nas quais se aliou a mesquinhez da composição arquitetônica das fachadas a ausência quase completa de espaços livres, acarretando não só o desagradável aspecto das edificações, mas ainda condições extremamente precárias de iluminação e ventilação⁷¹.

Conclusão

Por seu papel como órgão de divulgação da Secretaria Geral de Viação e Obras, a Revista Municipal de Engenharia é um material interessante para perceber as ideias sobre urbanismo em circulação entre os técnicos municipais. Como vimos, ainda que as gestões posteriores a Revolução de 1930 tenham preterido o grande conjunto de obras sugerido pelo Plano Agache, isto não significou o fim dos debates sobre planejamento urbano. Ao longo

66 LE CORBUSIER. Le Prefet Passos, *Revista da Diretoria de Engenharia*, Rio de Janeiro: Vol. III, Nº 4, 1936 p. 243-245.
67 SZILARD, Adalberto. “Cidades do Amanhã”, *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 3, p.161-166, jul. 1943

68 RIBEIRO, José Octacílio Saboia. “Urbanização da Esplanada de Santo Antonio e adjacências”, *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, p.06-19, jan. 1945.

69 REIDY, Affonso Eduardo. “Urbanização da Esplanada do Castelo”, *Revista Municipal de Engenharia*, Vol. V, Nº 6, setembro de 1938.

70 REZENDE, Vera F. “A Era Vargas, o planejamento de cidades e a circulação de ideias: um olhar a partir do Distrito Federal, a cidade do Rio de Janeiro” In: REZENDE, *op. cit.*, p.71-117.

71 BRITO, Hélio Alves de. “Obras da Avenida Presidente Vargas” *Revista Municipal de Engenharia*, Nº 3, vol. XII, julho 1944, p.100-112.

da década, os engenheiros ligados a Prefeitura continuaram a articular debates sobre as intervenções que a cidade precisava em entidades como o Clube de Engenharia e através de periódicos como a *Revista Municipal de Engenharia*. Ao mesmo tempo, o urbanismo praticado em cidades dos EUA era cada vez mais difundido entre os profissionais brasileiros. Com a chegada de Henrique Dodsworth à Prefeitura do Distrito Federal a implantação de um grande conjunto de obras voltou a ser pauta prioritária da administração carioca. A partir de julho de 1939, as edições da revista passaram a apresentar um balanço anual das do conjunto de obras desenvolvidas pela Secretaria Geral de Viação e Obras. Neste momento, o periódico se transformou de um espaço teórico para a discussão de intervenções urbanas em veículo oficial para divulgação das obras desenvolvidas pela Prefeitura.