CELINA FERNANDES ALMEIDA MANSO

A URBS
E OS SEUS PROBLEMAS
UMA LIÇÃO DE URBANISMO NA TRAJETÓRIA PROFISSIONAL DE
ARMANDO AUGUSTO DE GODOY

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA | FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
BRASÍLIA - DF | JUNHO DE 2018

CELINA FERNANDES ALMEIDA MANSO

A URBS
E OS SEUS PROBLEMAS
UMA LIÇÃO DE URBANISMO NA TRAJETÓRIA PROFISSIONAL DE
ARMANDO AUGUSTO DE GODOY

ORIENTADOR: PROF. DR. RODRIGO DE FARIA

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA I FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO

JUNHO/2018

CELINA FERNANDES ALMEIDA MANSO

A URBS E OS SEUS PROBLEMAS

UMA LIÇÃO DE URBANISMO NA TRAJETÓRIA PROFISSIONAL DE ARMANDO AUGUSTO DE GODOY

Orientador

Prof. Dr. Rodrigo de Faria

Membros da Banca

Profª. Drª. Lúcia Silva (UFRRJ)

Profª. Drª. Milena d'Ayala Valva (UEG)

Prof. Dr. Ricardo Trevisan (UnB)

Profª. Drª. Carolina Pescatori (UnB – suplente).

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Doutora em Arquitetura e Urbanismo.

Aprovado em 8 de junho de 2018.

Ficha catalográfica elaborada automaticamente,
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

Mu

MANSO, CELINA
A URBS e os seus problemas: uma lição de urbanismo na trajetória profissional de Armando Augusto de Godoy / CELINA MANSO; orientador RODRIGO FARIA; co-orientador - -. -- Brasília, 2018.
446 p.

Tese (Doutorado - Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, 2018.

1. Armando Augusto de Godoy . 2. A URBS e seus problemas. 3. Trajetória Profissional. 4. Cidade Planejamento-Urbanismo. 5. Engenheiro Urbanista. I. FARIA, RODRIGO, orient. II. -, -, co-orient. III. Título.

Para Antão *(in memoriam),*

patrulheiro e inspetor rodoviário do DNER/GO (atual DNIT/GO), meu pai, no passado com você, e agora sem você, aprendi que cada um de nós compõe a sua própria história, que cada um traz em si o dom de ser feliz, que cumprir a vida é simplesmente compreender a marcha e ir seguindo em frente. Esse legado você deixou, sem nem perceber vou seguindo sempre, eu vou adiante, nunca volto, pois você me fez assim, eu sou mesmo assim, mas a saudade é uma estrada longa, nem é boa, nem é ruim, teve um começo, mas não tem mais fim, a saudade cada dia tem mais distâncias e separa você de mim...

Para Neusa*,*

minha mãezinha querida, meu horizonte, de aquarela, que ninguém jamais pintou. Como lua cheia, clareia minha vida, vida que vem lá de longe. É no rastro da lua cheia que o tempo se vai, se percorre o caminho, que se chega em qualquer lugar e será como Deus quiser...

Para Ari*,*

diamante bruto ele lapidou, com sua generosidade, distinção e cumplicidade, mostrou que o êxito na vida não se mede pelo que se conquista, mas pelas dificuldades que se superaram no caminho...

Para Gabriel e Felipe*,*

meus amores, eles me falam como o silêncio, com (o) silêncio, como se o silêncio dissesse tudo...

Para você,

que se encontra lendo este texto na esperança de se deparar com algo mais, saiba que você é muito importante para mim...

Para Rodrigo,

mestre, orientador, conselheiro, que me propiciou muitas sugestões e ensinamentos no entremeio de sua lucidez, sabedoria e poesia ...

Para Armando Augusto de Godoy (*in memoriam*),

agente público brasileiro comprometido com o urbanismo, que se construiu como hipótese e alternativa à concentração, que se fez recorrendo à figura da (des)centralização.

AGRADECIMENTOS

Apesar das suas limitações, este trabalho de tese deve muito a pessoas às quais desejo agradecer: agradeço ao professor Rodrigo de Faria, por acatar a decisão tomada de optar por um livro, uma interpretação, uma lacuna para tentar desvendar enigmas, identificar tramas, esboçar traços de um pensamento urbanístico. Por ter escrito *o tempo no espelho*, e me dedicado a poesia para eu pensar e viver a vida. Fique sabendo que, ao publicá-la originalmente em *ARCÁDIA – Revista de Literatura e Crítica Literária*, em 2015, permitiu a outros lê-la, assim:

"Um poema branco
escrito com letras brancas
na página branca do livro
que não têm palavras
mas apenas folhas brancas
ainda está por ser escrito [...] (FARIA, 2017, p. 32).

Daí me transformei em coragem, assim, com ele,

"Risco a palavra no papel
Arrisco um poema
Corro o risco do
(in)
significado
Vivo o risco do
(in)superado
Por isso, tudo
é sempre
Ar[risc(o)]ado [...]" (FARIA, 2017, p. 33).

Agradeço ao Prof. Dr. Flavio Rene Kothe, que, nas discussões da disciplina Seminário em Arquitetura e Urbanismo, iniciou-me numa reflexão sistêmica sobre a temática do trabalho pretendido, motivou-me a percorrer caminhos ainda desconhecidos, possibilitou-me ver a intervenção urbana como uma obra de arte e, ao final da organização deste texto de tese, ajudou-me a esclarecer melhor, com maior embasamento e objetividade, os procedimentos metodológicos e os resultados obtidos.

Agradeço à Profª Libertad Borges Bittencourt que, ao oferecer a disciplina História, Histórias e Escritas: Renovação Epistemológica e Mudanças Metodológicas Aplicadas às (Auto)Biografias, Cartas e Literatura, mostrou-me um novo horizonte no campo da história, fortalecendo, no propósito de usar um livro e uma coletânea de textos como fontes específicas, o eixo norteador da pesquisa que agora se torna pública, podendo ser conhecida por muitos.

Sinto-me agradecida pelos encontros, a atenção de sempre e conversas ricas de vestígios e possibilidades de percursos que ocorreram no Bairro de Botafogo no Rio de Janeiro, nos congressos e seminários, com a Profª. Drª. Lúcia Helena Pereira da Silva, que destacou pontos importantes para atingir o sucesso e seguir em frente na investigação científica e na busca da documentação primária; à Profª Dra. Milena d'Ayala Valva e à Profa. Carolina Pescatoli, pelo que representaram durante todo processo de desenvolvimento do curso de doutorado, exemplos de dedicação, rigor e competência no que se propuseram fazer e desempenhar na trajetória profissional de arquitetas urbanistas.

Agradeço ao Profº. Drº. Renato da Gama-Rosa Costa, pesquisador da Fundação Oswaldo Cruz, e à sua orientadora de defesa de tese, por ocasião da obtenção do título de Doutor em Urbanismo, a Profª. Drª. Margareth da Silva Pereira, por permitirem estender ao âmbito internacional a discussão sobre o movimento rodoviarista articulado com os debates realizados nos Congressos Nacionais de Estradas de Rodagem do Brasil; à Maria Elizabeth Parkinson, dedicada pesquisadora e guardiã do acervo do Automóvel Club do Brasil, sou-lhe grata pela atenção e gentileza em compartilhar informações e referências bibliográficas valiosas e esclarecedoras sobre o envolvimento dos pioneiros engenheiros brasileiros com o movimento rodoviarista no Brasil.

Agradeço à Diretoria do Centro de Ciências Exatas e Tecnológicas – CCET –, à coordenação do Curso de Arquitetura e Urbanismo, à Coordenação Pedagógica, à equipe da Coordenação de Publicidade Institucional do Centro de Comunicação Institucional – CECOM – da Universidade Estadual de Goiás, pelo apoio na busca de aperfeiçoamento, para que os quatro anos dedicados às viagens, pesquisas e reflexões sobre o pensar e agir na cidade não sejam em vão, mas que contribuam para que os conhecimentos possam ser compartilhados com sucesso.

Agradeço os valiosos e indispensáveis comentários e sincera amizade de Angélica de Amorim Romacheli e Sandra Catherine Pantaleão; os cuidados, o empenho e o profissionalismo da professora Sueli Dunck, aquela que surgiu no meio do caminho e que mesmo a distância não mediu esforços para que as revisões ortográficas e bibliográficas fossem realizadas com o rigor que uma tese de doutorado requer; aos servidores da Biblioteca do Clube de Engenharia, na pessoa de Esther Rocha; à Fundação Biblioteca Nacional Divisão de Informação e Documental, nas pessoas de Anna Maria Pimentel Jardim Naldi e Jorge Ricardo C. de C. R. da Câmara; à Maria Cristina e Janaina Silva, pela atenção quando da solicitação das documentações do acervo da Biblioteca de Obras Raras – BOR/CT/UFRJ –, ao pronto atendimento do Colégio Militar do Rio de Janeiro em disponibilizar a ficha funcional de seu ex-lente catedrático Armando Augusto de Godoy.

Agradeço às mulheres guerreiras, simplesmente Divinas, Sirlenes, Maras que se fizeram presentes incondicionalmente na retaguarda dos momentos mais difíceis, durante todo o percurso desta caminhada; às famílias Almeida Manso, Soares Dias e Moura Dias pelas vibrações positivas e encontros revigorantes nas tarde de domingo; à família Canabrava pelo exemplo de superação e resiliência e pela acolhida, entre as idas e vindas, durante o processo de desenvolvimento do presente trabalho de tese; à pequena grande Laís Almeida Santiago, pela paciência e por ouvir com sabedoria, radiar luz, falar de esperança e transmitir fé e confiança nos momentos de dúvidas.

Agradeço aos meus alunos e orientandos de ontem, hoje e aos que espero ter no futuro, nas pessoas de Paula Araújo, Amanda Sales e Mayumi Yoshida Carrijo, que com suas habilidades e juventudes colaboraram na organização do banco de dados, catalogação dos documentos, na diagramação e arte final dos exemplares da tese e no processo de produção do fac-símile do livro *A URBS e seus problemas.*

Agradeço aos colegas de trabalho. Hesito em citar nomes, pois são muitos a quem tenho dívidas pessoais e intelectuais. Fica a minha gratidão a todos que deram assistência, apoio e contribuíram decisivamente para a realização e finalização deste trabalho.

SUMÁRIO

RESUMO

Este trabalho de tese consiste numa análise crítica do trabalho como urbanista de Armando Augusto de Godoy, que tem no livro *A URBS e os seus problemas* (1943) o eixo central da documentação. Como ponto de partida para as reflexões sobre a trajetória profissional desse pioneiro engenheiro urbanista politécnico brasileiro, é necessário compreender a coerência interna do livro, visto que suas partes adquirem significado e exigem a análise das relações mais amplas que a organização da sociedade como um todo impõe sobre um objeto específico – a cidade. A reflexão passa pela indagação sobre a diferenciação e articulação de diversos saberes que marcaram o final do século XIX e início do século XX. Suas narrativas, os vestígios nelas encontrados, revelaram as principais características de seu pensar a cidade e agir na cidade. Boa parte de sua trajetória profissional foi dedicada aos estudos teóricos práticos sobre as questões referentes ao rodoviarismo, aos meios de transportes terrestres, ao crescimento e desenvolvimento das aglomerações humanas e à transformação e expansão da cidade. No ponto de vista do urbanismo, busca-se saber qual leitura de cidade foi sendo construída, qual futuro foi pensado para a vida urbana e segundo quais princípios se organizaram as ideias de plano e planejamento, e por fim refletir sobre as decisões tomadas. A obra escrita interpretada, a partir de um complexo quadro de contradições e enfrentamentos, traz uma releitura contemporânea sobre o tópico cidade-planejamento-urbanismo: agentes públicos, planos e projetos, para explicar, colocando em termos práticos, o estreito vínculo entre a estrada e a urbanização, vínculo almejado por um grupo de pioneiros engenheiros urbanistas brasileiros comprometidos com a construção do espaço urbano, a transformação e expansão das cidades brasileiras. Nesse sentido, o pensamento de Armando Augusto de Godoy foi pioneiro.

Palavras-chaves: Armando Augusto de Godoy, *A URBS e seus problemas,* trajetória profissional, cidade-planejamento-urbanismo, engenheiro urbanista no Brasil.

ABSTRACT

This thesis consists of a critical analysis of the work as urban planner by Armando Augusto de Godoy, who has in the book the book *The URBS and his problems* (1943) the central axis of documentation. As a starting point for the reflections on the professional trajectory of this pioneering Brazilian polytechnical town planning engineer, it is necessary to understand the internal coherence of the book, since its parts acquire meaning and demand the analysis of the broader relations that the organization of the society as a whole imposes about a specific object - the city. The reflection goes through the inquiry about the differentiation and articulation of different knowledge that marked the end of the nineteenth century and the beginning of the twentieth century. His narratives, the traces found there, revealed the main characteristics of his thinking of the city and acting in the city. Much of his professional career was devoted to practical theoretical studies on the issues of road transport, land transportation, growth and development of human settlements, and the transformation and expansion of the city. From the point of view of urban planning, one seeks to know which city reading was being constructed, which future was intended for urban life and according to which principles the ideas of plan and planning were organized, and finally to reflect on the decisions taken. The written work interpreted, starting from a complex framework of contradictions and confrontations, brings a contemporary re-reading on the topic city-planning-urbanism: public agents, plans and projects, to explain, putting in practical terms, the close link between the road and urbanization, a link sought by a group of pioneering Brazilian urban planning engineers committed to the construction of urban space, the transformation and expansion of Brazilian cities. In this sense, the thought of Armando Augusto de Godoy was a pioneer.

Keywords: Armando Augusto de Godoy, URBS and its problems, professional trajectory, city planning urbanism, urban planning engineer in Brazil.

RESUMEN

Este trabajo de tesis consiste en un análisis crítico del trabajo como urbanista de Armando Augusto de Godoy, que tiene en el libro *A URBS e os seus problemas* (1943) el eje central de la documentación. Como punto de partida para las reflexiones sobre la trayectoria profesional de ese pionero ingeniero urbanista politécnico brasileño, es necesario comprender la coherencia interna del libro, ya que sus partes adquieren significado y exigen el análisis de las relaciones más amplias que la organización de la sociedad como un todo impone sobre un objeto específico - la ciudad. La reflexión pasa por la indagación sobre la diferenciación y articulación de diversos saberes que marcaron el final del siglo XIX y principios del siglo XX. Sus narraciones, los vestigios en ellas encontrados, revelaron las principales características de su modo de pensar la ciudad y actuar en la ciudad. Buena parte de su trayectoria profesional se dedicó a los estudios teóricos prácticos sobre las cuestiones referentes al autovío, a los medios de transporte terrestre, al crecimiento y desarrollo de las aglomeraciones humanas ya la transformación y expansión de la ciudad. En el punto de vista del urbanismo, se busca saber qué lectura de ciudad fue construida, qué futuro fue pensado para la vida urbana y según qué principios se organizaron las ideas de plan y planificación, y por último reflexionar sobre las decisiones tomadas. La obra escrita interpretada, a partir de un complejo cuadro de contradicciones y enfrentamientos, trae una relectura contemporánea sobre el tema ciudad-planificación-urbanismo: agentes públicos, planes y proyectos, para explicar, poniendo en términos prácticos, el estrecho vínculo entre la carretera y la urbanización, vínculo anhelado por un grupo de pioneros ingenieros urbanistas brasileños comprometidos con la construcción del espacio urbano, la transformación y expansión de las ciudades brasileñas. En ese sentido, el pensamiento de Armando Augusto de Godoy fue pionero.

Palabras clave: *Armando Augusto de Godoy, A URBS e os seus problemas, trayectoria profesional, ciudad-planeamiento-urbanismo, ingeniero urbanista en Brasil.*

LISTA DE ILUSTRAÇÕES E TABELAS

INTRODUÇÃO

COMO SE DEU O PROCESSO DO PRESENTE TEXTO: inscreve-se, contando o passado

Começo pelo título e pela questão central que delineou o desenvolvimento da pesquisa para deixar claro o que se pretende tratar. O título da tese *A Urbs e os seus problemas: uma lição de urbanismo na trajetória profissional de Armando Augusto de Godoy*, que se apresenta, identifica, individualiza e chama atenção para o conteúdo que se pretende abordar (Figura 1).

Ao optar pelo título desta tese, uma necessidade se impôs diante da escolha entre os aportes a serem utilizados. A indagação foi sobre o que melhor qualificaria o procedimento adotado na pesquisa para construção da narrativa no campo do urbanismo e da cidade. Não se trata somente de se propor uma terminologia. Torna-se importante compreender quais aspectos da trajetória da vida de Armando Augusto de Godoy puderam ser trabalhados, quais interessaram para a defesa da tese, quais possibilidades essa trajetória, essa vida, permitiu delinear e investigar.

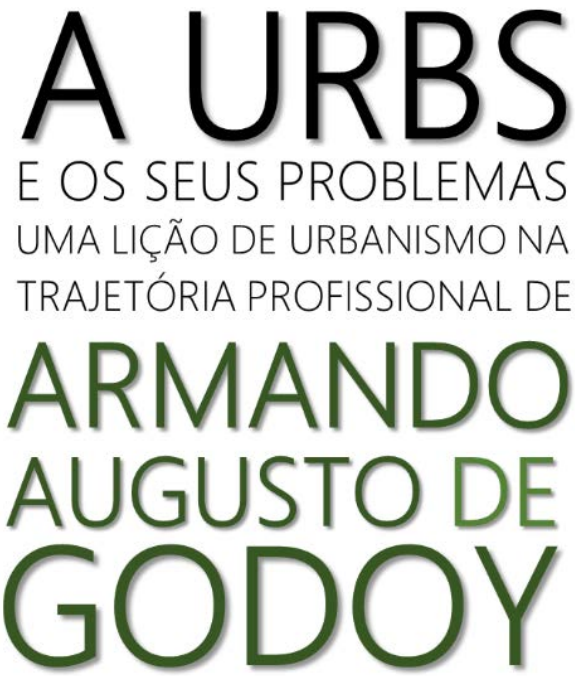


Figura 1 - Diagrama do título da tese.
Fonte: Autora, 2018.

Esta tese convida a percorrer um processo relacional entre o pensamento urbanístico de Armando Augusto de Godoy (suas reflexões individuais sobre a cidade) e a ação pedagógica do urbanismo na prática do planejamento urbano nas administrações

municipais e estaduais brasileira. Convida a olhar a formação do campo conceitual e prático do urbanismo e da complexa trama que envolveu a cidade ou a *urbs* brasileira, no final do século XIX e início do século XX, na sua gestão e apreensão, a partir de uma trajetória profissional. [1]

O grande desafio enfrentado foi posicionar-se conscientemente a respeito das relações entre as narrativas feitas por Armando Augusto de Godoy e a totalidade do narrado, sem mascarar a inevitável parcialidade, a importância de se considerar os acasos, os improváveis, os desvios, os escapes, até mesmo nesta investigação. Tal atitude leva a acreditar que alguns aspectos da vida de Armando Augusto de Godoy figuraram como fatores determinantes no sentido de se situar na amplitude deste debate que se abre entre as trajetórias profissionais, remetendo ao caráter seletivo dos eventos encadeados com seus aspectos relacionais de um percurso no campo específico do urbanismo e da cidade (CERASOLI, 2014, p. 297).

Muito se poderia dizer a respeito das características e atemporalidade das citações de Armando Augusto de Godoy leitor. Logo, embora neste trabalho não constituam o objetivo principal, revelam-se indissociáveis das considerações próprias de uma trajetória profissional, sendo apresentadas como parte de uma reflexão mais ampla.

As razões que motivaram a realização desta tese devem ficar claras. Há cerca de 25 anos, desde que se deu com mais intensidade o meu envolvimento com o estudo e ensino sobre a cidade e o urbanismo, sempre interroguei sobre a natureza dessa área de estudo e suas relações com outros saberes. Não somente pelo que vem sendo ensinado, escrito ou projetado, mas também pelo que, juntos, engenheiros e arquitetos urbanistas conseguiram fazer, em pouco mais de um século, para melhorar (ou não) as condições urbanas nas quais vivemos.

Assim sendo, há aproximadamente quatro anos atrás foi facultada uma possibilidade de estudo da trajetória profissional do engenheiro Armando Augusto de Godoy, sem saber que iria aproximar, contrapor e sobrepor, nas histórias de sua

[1] Para elaboração deste texto de tese, usou-se como referência o livro: *Urbanistas e urbanismo no Brasil entre trajetórias e biografias*, organizado por Rodrigo de Faria, Josianne Cerasoli e Flaviana Lira. A publicação do livro em 2014 foi motivada pelo Seminário Trajetórias (Biografias?) Profissionais, realizado em abril de 2013 na UnB.

trajetória profissional, diferentes ritmos e dinâmicas. Para tanto, revisitei a cidade do final do século XIX e início do século XX, discutindo sobre as suas questões urbanas e o seu planejamento num período de transição do modo de produção escravista para uma outra lógica de produção da sociedade brasileira, a capitalista.

Sabia ainda menos que seria tudo ao mesmo tempo, pois parece ser esta trajetória profissional rica de lugares, de bifurcações, de percursos, caminhos abandonados, rupturas imprevistas, enfim, parece ser um enigma a ser decifrado, ou ainda, parecer ser um labirinto, que terá na tese um guia, com percursos distintos.

o que se pretende tratar?
a motivação e os objetivos

Dito isso, este trabalho de tese pretende analisar criticamente o trabalho, como urbanista, de Armando Augusto de Godoy e refletir sobre os aspectos singulares de sua trajetória profissional. Os objetivos específicos que se deseja alcançar são: aproximar, contrapor e sobrepor duas histórias de uma trajetória profissional; interpretar no tempo e no espaço uma coletânea de textos, escolhidos para compor o livro *A URBS e os seus problemas*, cuja organização não é linear, mas sim, "labiríntica"; pensar a história de uma trajetória profissional articulada do começo ao fim com uma história institucional do urbanismo e do rodoviarismo no Brasil; compreender a coerência interna do livro, visto que suas partes adquirem significado e exigem análises articuladas de diversos saberes sobre um objeto específico – A CIDADE; eleger eventos e discursos pertinentes para o processo de urbanização e modernização da cidade brasileira; refletir e expor os resultados obtidos sobre a formação do pensamento urbanístico de Armando Augusto de Godoy entre o final do século XIX e início do século XX; explorar diferentes aspectos da relação entre a trajetória profissional do urbanista e o tópico cidade-planejamento-urbanismo no Brasil.

o que fez pensar? o que foi encontrado?
a questão central e o eixo documental principal

O que fez pensar foi a questão central da pesquisa: *o que foi a URBS e os seus problemas na trajetória profissional de AAG?*, uma pergunta que revela um livro, o eixo documental principal do trabalho, uma condição urbana, um profissional, uma resposta, a que está delineada no texto da tese de doutorado defendida no âmbito do Curso de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, na Linha de Pesquisa História da Cidade e do Urbanismo, da Universidade de Brasília.

Optou-se por problematizar o último trabalho publicado de Armando Augusto de Godoy. Um livro que traz em si uma lição de urbanismo. Começar como o livro e terminar com ele foi a estratégia escolhida. O conteúdo do livro permitiu estruturar o desenvolvimento da tese, costurar as partes, ligar os pontos de interesse, organizar as ideias para constelar, guiar e percorrer vários e diferentes caminhos remanescentes, a partir de um complexo quadro de contradições e enfrentamentos. Publicado em 1943, no Rio de Janeiro, o livro (Figura 2) é uma coletânea de textos, não inéditos, organizada em único volume. Foram reunidos ali trinta e um dos seus artigos, perfazendo 336 páginas, unificadas em temas e teorias diversas. Desses artigos, seis foram produzidos na década de 1920 e vinte e cinco produzidos na década de 1930. Parafraseando Machado de Assis, pode-se dizer que, escrevendo, pôde de fato atar e viver de novo as duas pontas de sua trajetória profissional e atou-as em um livro.

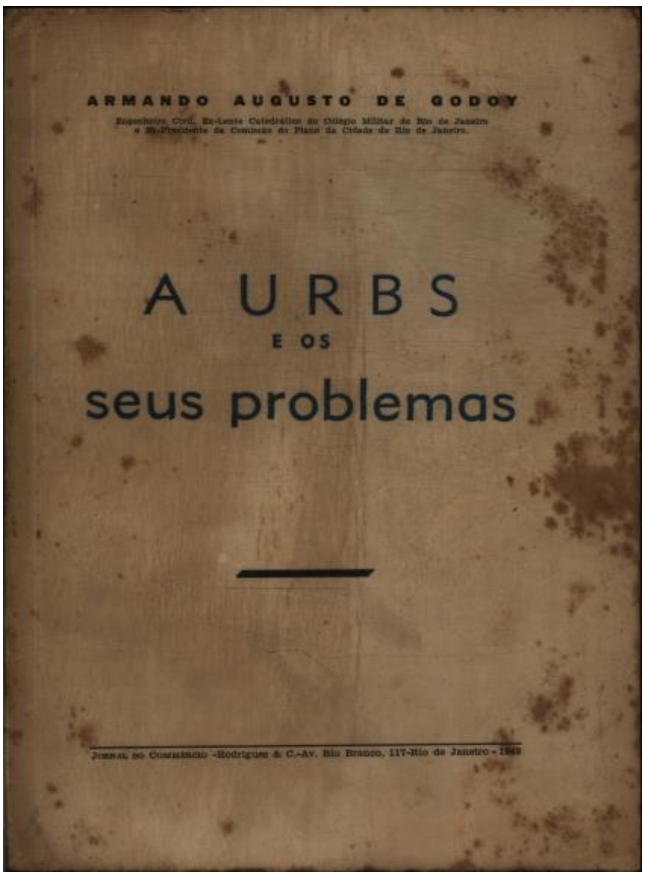


Figura 2 - Capa do livro "A URBS e os seus problemas", 1943.
Fonte: Livraria Traça. Disponível em:
https://www.traca.com.br/livro/722846/
Acesso em: dez. 2017

a importância do livro

As narrativas encontradas permitem unir pontos, alinhavar e tecer tramas e desvendar o enigma do livro *A URBS e os seus problemas*. A coletânea dos textos escritos por Armando Augusto de Godoy – um legado, contido no livro – uma lição de urbanismo, possibilita novos olhares sobre: as formas construídas e os problemas da cidade; as instituições políticas e sociais; o lugar da subjetividade ou sobre os modos de subjetivação de indivíduos e grupos na experiência citadina.

O livro contempla temas mais amplos e permanentes, o que lhe confere a condição de obra atual, uma lição de urbanismo. Ao mesmo tempo, na coletânea de textos que o compõem, verifica-se que parte das discussões contidas ali ilumina o seu próprio tempo, conferindo-lhe uma marca histórica. Mas o que pouco se fala é que a cidade do Rio de Janeiro foi seu ponto de partida, embora tenham sido as estradas, ao se vislumbrar a chegada dos veículos de motor à explosão, e a transição da cidade do ontem para a cidade do amanhã e os seus problemas que motivaram a elaboração e publicação de seus textos em revistas especializadas e periódicos da época e, posteriormente, a organização destes no livro *A urbs e os seus problemas*.

Com o livro *A urbs e os seus problemas,* uma nova expressão surge para designar seus saberes híbridos, envolvendo a ação e reflexão sobre a cidade e a experiência urbana, dando voz a si próprio como ator social, que, entre o fim do século XIX e início do século XX, passou a vivenciar, observar e discutir a cidade do Rio de Janeiro e os seus problemas.

Com a coletânea de textos organizada no livro, em particular nos escritos na década de 1930, houve a necessidade de se realizar uma digressão sobre o "urbanismo da era industrial", para melhor compreensão de um pensamento urbanístico que se foi consolidando no momento em que Armando Augusto de Godoy viveu de novo o que escreveu, no momento que em que releu e publicou outra vez, em um único volume, seus textos, e, assim sendo, consolida-se também no momento em que permite ser interpretado.

Com o livro passou a ser possível melhor observar os ideários que se construíam sobre a cidade no início do século XX. Particularmente este livro marca uma clara

inflexão em relação à historiografia da cidade moderna e do urbanismo moderno brasileiro, em sua fase embrionária, quando o urbanismo nascente acabava sendo considerado por muitos como mero exercício de desenhar a forma da cidade com maior ou menor eficiência e criatividade.

sobre as características dos textos do tempo presente

Armando Augusto de Godoy possui uma escrita, simultaneamente, clara e densa de conteúdo e informação, semelhante aos ensaios jornalísticos e literários escritos à época. Sua forma de dialogar com o leitor torna seus textos estimulantes, levando o leitor a reflexões conjunturais sobre os problemas das cidades. Apresenta uma capacidade singular de tratar tecnicamente e criticamente a *urbs*, seus atores ou os seus problemas de forma tão complexa quanto realista. Revela um olhar apurado sobre o processo de modernização e urbanização da cidade brasileira, em especial o Rio de Janeiro, contexto em que se passaram diversas tramas, num período de grandes e significativas transformações no contexto urbano, social, cultural, político e econômico da cidade. Possui, por fim, uma característica que se repete, para, nos momentos apropriados, trazer digressões (suspensão da narrativa para desenvolver reflexões paralelas e sugestões de como fazer), que ao mesmo tempo auxiliam na interpretação das questões discutidas e propiciam ao leitor reflexões ao seu próprio cotidiano.

O diálogo com o leitor está também presente como discurso da própria obra, e seu diálogo é quase sempre conduzido com uma fina censura, questionamentos e crítica à gestão das cidades e em particular à gestão local do município do Distrito Federal e à necessidade de se ter o urbanismo como um instrumento em favor da cidade.

Observa-se que alguns dos textos elaborados da década de 1920 apresentam uma estrutura semelhante. Após a narrativa dos fatos vem uma orientação prática ou uma pergunta: “O que se deve fazer”, quando discute sobre a planta cadastral, o “elemento indispensável à administração” aos serviços municipais, em novembro de 1926 (GODOY, 1943, p. 54); “O que nos cumpre fazer”, quando fala de “uma nova fase para o Rio de Janeiro”, em julho de 1927 (GODOY, 1943, p. 46); “O que é necessário fazer em bem da estética e da higiene”, quando fala da subordinação da estética e da

salubridade das cidades à divisão dos terrenos, evidenciando a divisão e a ocupação dos terrenos se dando de modo bem irracional, quando na verdade influíam sobre a expansão, construção e remodelação de algumas cidades brasileiras – em junho de 1926 (GODOY, 1943, p. 64).

Questionando alguns pressupostos que constituem o gênero literário, o "ensaio" possibilita uma forma de qualificar o pensamento de Armando Augusto de Godoy na escrita. O ensaio se aplica como característica dos seus textos ao serem consideradas quatro questões: a primeira é a "questão do presente" (o ensaio como um pensamento no presente e para o presente); a segunda é a "questão da autoria" (o ensaio como pensamento na 1ª pessoa); a terceira é a "questão da crítica" (o ensaio como um pensamento que parte de um distanciamento crítico); e a quarta e última é a "questão da escrita" (o ensaio como um pensamento consciente de sua própria condição de escrita) (LARROSA, 2004).

Por conseguinte, do ponto de vista dos textos, a questão que se coloca é o modo como Armando Augusto de Godoy ensaia-se operando sobre as peculiaridades da *urbs* moderna e seus problemas. Considerando-o um ensaísta, qual é a forma peculiar de realizar a operação-ensaio? Pode-se dizer que Armando Augusto de Godoy:

- Começa a ensaiar e a ensaiar-se quando a leitura de Agache misturou-se à dos "mestres do urbanismo",[2] como um Stübben, um Bennet, um Jaussely. Foi aí que ele decidiu ser engenheiro urbanista, ou seja, após ter lido os urbanistas de sua época e ter passado a dar conferências, palestras.

- Ao ensaiar e ensaiar-se, gira em torno da experiência na leitura e na escrita, elaborando a relação entre a experiência e subjetividade, e entre experiência e pluralidade.

- Coloca em prática duas linguagens da experiência: "a narrativa" e "o ensaio".

Nos seus textos, uma característica é a incessante problematização da *urbs* e de si mesmo. As questões dos ensaios são fatos que aconteceram naquele momento e

[2] Expressão utilizada por Armando Augusto de Godoy no texto "A subordinação da estética e da salubridade das cidades à divisão dos terrenos", de 1926 (GODOY, 1943, p. 62).

referem-se à experiência do seu presente, o que deu o que pensar e por que deve ser pensado. A escrita de Armando Augusto de Godoy trata do que se pode dizer e experimentar da condição urbana brasileira, em particular a do Distrito Federal, na primeira metade do século XX, naquele exato momento da história. O tema de cada um dos seus textos é o presente, é a atualidade do seu tempo, é uma experiência do seu tempo presente. Não se interessa pela verdade do passado, mas pela história do que era a cidade, daquilo que talvez já estivesse deixando de ser.

Armando Augusto de Godoy ensaia e ensaia-se numa escrita no seu presente, uma escrita que estabelece uma relação com o presente. Ele escreve sobre o cotidiano das pessoas na cidade e sobre as transformações urbanas da cidade carioca no seu tempo presente, no tempo que lhe tocou viver no Rio, no tempo que lhe tocou pensar a cidade, no tempo que lhe tocou escrever sobre a *urbs* brasileira.

O que o presente de Armando Augusto de Godoy nos diz? O que é o seu presente? O que é o presente nos textos dele? A princípio, pode-se dizer que ele busca identificar detalhes da cidade que possam funcionar como sintomas (no sentido médico), realizando um diagnóstico dos problemas da *urbs*. Nesse olhar afinado conseguiu abrir uma nova perspectiva para o enfrentamento das certezas e das evidências daqueles problemas urbanos – o urbanismo e o planejamento.

Para alguns assuntos relacionados *A Urbs e os seus problemas* que foram tratados por Armando Augusto de Godoy, propõe-se uma "operação ensaio" (LARROSSA, 2004),[3] destacando alguns trechos de seus textos que revelam o seu ensaiar e o seu ensaiar-se na escrita e no pensamento. O pensamento no presente e para o presente ou a "questão do presente" se manifesta nos ensaios de Armando Augusto de Godoy quando diz:

> *Quem visita* os E. Unidos ou acompanha a sua vida progressiva e vertiginosa, não pode pensar em tal país sem que no seu espírito se não projetem as construções ciclópicas que se erguem nas suas grandes cidades, *as mais ousadas pontes que a engenharia tem realizado*, as gigantescas *gares* subterrâneas de Nova York, as formidáveis composições de trens elevando-se acima de cem vagões, *as maiores usinas e estabelecimentos industriais que se têm realizado na fase da terra*, etc. *Habituados, como estamos*, a contemplar as construções que nos cercam, temos que aumentar o denominador da nossa escala de representação

[3] Princípio utilizado por Jorge Larrosa (2004) para ver de que maneira Foucault inventou o ensaio.

> mental, para imaginar edifícios como o *Woolworth*, o *Chrysler*, o *Chanin*, o *Lincoln*, o *Crane Tower*, o *Bank of Manhattan*, o *Empire State*, que se têm sucedido na ousada corrida às alturas que, há alguns anos, se vem disputando entre os *sky-scrapers* de nova York e Chicago. *Tal corrida só tem sido possível* graças aos progressos da técnica, principalmente aos da metalurgia. (GODOY, [1930] 1943, p. 7-8, grifo nosso).

A "questão da autoria" dos textos pensados e escritos por Armando Augusto de Godoy se faz presente utilizando com frequência a primeira pessoa. Ao ler e reler o livro percebe-se que o autor, em boa parte dos seus textos, suspende a narrativa para desenvolver reflexões paralelas ou compartilhar suas experiências vivenciadas, fora do contexto ou dentro da narrativa. Por ocasião da conferência proferida na cidade de Juiz de Fora, no Estado de Minas Gerais, o ensaio se faz como pensamento na 1ª pessoa logo no começo:

> *Considero honra excelsa e excepcional* a de falar desta altíssima tribuna perante o ilustre auditório que aqui se acha reunido para me distinguir com a sua atenção. *Não sei como dizer a emoção forte que experimentei* quando os meus distintos amigos Dr. Menelick de Carvalho, diretores do Club de Engenharia de Juiz de Fora, Francisco Monteiro de Andrade e Severino Meireles me convidaram para fazer esta conferência. Dois motives influíram sobremodo para me sensibilizar. Um deles foi a circunstância de se *me proporcionar* a honra e a ocasião de falar à ilustre e progressista sociedade de Juiz de Fóra, cidade do *meu Estado*, cuja vida e surpreendente expansão *venho acompanhando* desde tenra idade. O outro motivo da *minha emoção* foi escolher-se para esta conferência um tema que há muitos anos fascinou *o meu espírito* e a cujo *estudo venho consagrando* boa parte das *minhas energias* intelectuais.
>
> [...] *Mostremos quais são os grandes resultados da boa aplicação das doutrinas do urbanismo às cidades* [...]. Basta o que *venho de enumerar* para se compreender e sobretudo se sentir o que pode dar o urbanismo, o qual regula, sistematiza, promove e estimula todos os elementos e fatores de que é função a vida das agremiações humanas. (GODOY, [1935] 1943, p. 289-291, grifo nosso).

A "questão da crítica" nos ensaios de Armando Augusto de Godoy, como um pensamento que parte de um distanciamento crítico, pode ser vista quando trata de "A questão social das pequenas habitações no Rio":

> [...] Apenas quem como eu, por dever inherente ao cargo de engenheiro municipal, se vê obrigado a percorrer as habitações coletivas, as denominadas estalagens e as toscas casinhas que coroam as colinas e morros desta Capital – pode ter uma ideia da falta de confôrto, de higiene e de espaço que se nota na maioria das habitações destinadas aos pequenos empregados e aos operários.
>
> *Quem quiser ter uma idéia de tão dolorosa situação basta percorrer os morros da Providência, do Pinto, de São Carlos, Itapirú,* etc., ou visitar os

> inúmeros cortiços espalhados pela Cidade, sobretudo nos Distritos de Gambôa, Santa Rita, Sant'Ana, S. José e Santo Antônio. Há pequenas casinhas de avenida dando abrigo a mais de uma família numerosa, onde se nota a mais impressionante promiscuidade, fato de grandes inconvenientes de ordem moral: *há velhos casarões em que se encontram os membros de uma família vivendo em corredores ou em pequenos compartimentos destinados a uma só pessoa; existem quartos de 8 metros quadrados com três leitos e salas acanhadas com sete e oito camas. Tenho encontrado grupos de casas,* para onde a água destinada a mais elementar higiene e carregada em baldes, de pontos mais bem abastecidos e com cotas muito inferiores, exigindo um enorme dispêndio de energia com tal trabalho.
>
> Dadas tais condições, pode-se dizer que não é bom, sob aspecto higiênico, o modo de vida de nossa população.
>
> Além disso, devendo-se à ausência de um plano geral de melhoramentos que presidisse e bem orientasse à expansão desta Capital, ela se desenvolveu de modo irregular, se espalhou ao capricho do acaso, sem que certos requisites indispensáveis fossem preenchidos.
>
> Ruas e avenidas se foram abrindo sem se cuidar prévia e suficientemente do seu abastecimento de água, gás e eletricidade, do sou calçamento, do seu esgoto e de sua limpeza sistemática. Abstraiu-se integralmente, nas quadras novas, de regular a fragmentação dos terrenos. Em consequência encontra-se água estagnada em muitos pontos, falta de água, de esgôto e de limpeza em muitos logradouros, ausência de ventilação no interior dos lotes, não permitindo hoje a renda da Prefeitura, nem que fosse duas vezes maior, melhorar e corrigir tal estado de coisas.
>
> Do que vale a Saúde Pública exigir continuamente obras de asseio nos edifícios da parte baixa e monos irregularmente construídos, se nos lugares elevados da cidade, onde as favelas se multiplicaram, não há água ou se há, a sua quantidade é insuficiente, e se em tais pontos não se dá vasão à que já foi servida? (GODOY, [1925] 1943, p. 157-159, grifo nosso).

Para Armando Augusto de Godoy ([1926] 1943, p. 29), as cidades, com o tempo, servem "de espelho e de índice seguro das diferentes civilizações". O ensaio como um pensamento consciente de sua própria condição de escrita, na qualificação de sua escrita, a quarta e última característica, passa pela "questão da escrita". A exposição pública do seu pensamento, através da escrita e da fala, contribuía para formar um ambiente propício para se organizar e implementar um plano completo de remodelação.

> Todas as concepções, criações e instituições humanas evolvem, progridem e se aperfeiçoam através dos tempos à medida que o campo da inteligência se dilata, a ciência se desenvolve e a sociedade se expande, tornando mais suaves e delicadas as relações entre os elementos de nossa espécie. [...]. Entre as criações que permitem melhor avaliar o grau de civilização, está a cidade, a qual só surgiu depois de um considerável surto da sociabilidade e vem servindo, através das idades, de espelho e de índice

> seguro das diferentes civilizações [...]. *Com efeito, que de luzes, esclarecimentos e indicações preciosas sobre o passado não vão obtendo os pesquisadores da história por entre as ruínas das cidades soterradas?*
>
> Entre as criações da humanidade é justamente a cidade a que tem refletido com mais fidelidade e nitidez as diferentes fases da civilização. E é, por isso, que se nota uma diferença extraordinária entre a cidade antiga e a moderna, a qual nos patenteia o requinte e o grau de civilização, a que já atingimos. (GODOY, [1926] 1943, p. 29-30, grifo nosso).

A relação da cultura com os textos e as narrativas interpretadas, bem como as várias interlocuções no contexto do lugar profissional da engenharia, no debate sobre os problemas urbanos do Rio de Janeiro e sobre a necessidade da criação de órgãos de urbanismo e de planejamento urbano municipal podem ter determinado e, até, impulsionado o texto produzido por Armando Augusto de Godoy que se põe entre a experiência vivida e os atos de escrita e de fala.

Com base na premissa de que a cultura tem relação com a maneira como as pessoas se expressam, com a forma de pensar, de resolver problemas e de mover-se, é impossível interpretar um texto sem dominar a cultura, o mundo que vai unido a ele. Nesse sentido, ao partilhar com a ideia de que a cultura é o meio de comunicação do homem e os traços típicos dos componentes de uma comunidade, por conseguinte, aceitar que a escrita e a cultura vão unidas, cabe destacar que tal propósito parece se cumprir pressupondo uma indistinção entre o ato de escrita e ato de fala que pode ser mais bem dimensionada por meio das formulações de David Harlan:

> Os atos da fala são eventos localizados em pontos específicos no tempo e no contexto sócio-culturais concretos. Aquele que fala e aquele que ouve estão imediatamente presentes um ao outro, e partilham de uma realidade comum à qual os significados podem se referir e se incrustar instantaneamente. Por esta razão, a referência nos atos da fala não é tida como problemática. [...] fala não é o mesmo que escrita, escritores não são o mesmo que pessoas que falam, e leitores não são a mesma coisa que ouvintes; [...] Não há diálogo entre escritor e leitor: o leitor não interroga o escrito, e o escritor não responde ao leitor. Como explicou Paul Ricoeur em *Hermeneutics and the Human Sciences*, "o leitor está ausente do ato de escrever, o escritor está ausente do ato de ler. O texto produz, portanto, um duplo eclipse de leitor e escritor". E se a realidade comum partilhada pelo que fala e pelo ouvinte não pode ser transferida ao escritor e leitor, e significantes não podem, portanto, ser fundamentados no ato da sugestão, da insinuação (como se dá nos atos da fala), então a referência e a representação tornam-se altamente problemáticas. Uma vez que o texto encontra-se liberado de referência autoral, ele é também liberado da intenção autoral. Dessa maneira o autor se desvanece, suas intenções desaparecem, e o texto começa a oferecer

> possibilidades que seu autor pode jamais ter imaginado. (Apud CAMILOTTI; NAXARA, 2009, p. 7-8).[4]

Assim sendo, os atos da fala de Armando Augusto de Godoy foram eventos realizados em conferências e palestras na Rádio Mayrink, nas comunicações em congressos, nas associações civis organizadas e no Automóvel Club do Brasil no Rio de Janeiro. Ele falou num momento denominado moderno, considerado por estudiosos sobre o assunto como um momento de rupturas e de formulação de novos paradigmas.

Mas, em uma das suas últimas conferências[5] realizadas em São Paulo, em 1936, ao recordar os fatos, como num veloz lampejar de uma imagem do passado, falou do necessário habituar-se às novas relações sociais que se desenhavam no cenário do "Rio de Janeiro Antigo" ,[6] pois, ao chegar àquela cidade e ao se deparar com as áreas central e portuária da cidade, e com seus arredores, o que experimentou e testemunhou em meio às cenas das ruas e das precárias condições sanitárias ficou registrado em sua memória. Conseguiu como poucos desentranhar dos acontecimentos sociais e políticos de seu tempo o significado mais profundo da *urbs* brasileira: o ambiente de inúmeras transformações e conquistas urbanas do Rio de Janeiro da primeira metade do século XX que escondia ainda a violência da escravidão e descortinava um processo de urbanização e modernização da área central do Rio.

A presente pesquisa passa pela análise das características dos textos e do discurso de Armando Augusto de Godoy numa conexão ativa e recíproca entre a produção intelectual e o "mundo" que o cerca, tecendo textos e contextos, sujeito e "objeto", numa rede relacional. Propõe-se ler a coletânea de textos, escritos por ele, chamando atenção para as discussões sobre *A Urbs e seus problemas* presentes nas suas narrativas.

---

[4] Publicação original: Intellectual history and the return of literature. *The American Historical Revien*, v. 94, n. 3, jun. 1989.

[5] Texto elaborado com o título "Algumas transformações e conquistas urbanas do Rio através de diferentes governos" (GODOY [1936], 1943, p. 305-332).

[6] A expressão "Rio de Janeiro Antigo" foi utilizada por Armando Augusto de Godoy no texto elaborado com o título "Algumas transformações e conquistas urbanas do Rio através de diferentes governos", em 1936. A denominação "Rio de Janeiro Antigo" está vinculada ao período da República Velha ou Primeira República. Esse período se estendeu da proclamação da República, em 15 de novembro de 1889, até a Revolução de 1930. O período de 1894 até a Revolução de 1930, com São Paulo e Minas Gerais dominando o Governo Federal por meio da denominada política café com leite, coincidiu com a transferência de Armando Augusto de Godoy de Volta Grande, MG, para o Rio de Janeiro, em 1892.

Cabe ressaltar que se optou pelo caminho sugerido por Bernard Lepetit (2001), tomando a cidade como tema com suas características próprias e também com sua inegável importância em todos os períodos históricos. Lepetit, em *Por uma nova história,* revelou-se um autor extremamente rico para tratar da questão da ação do sujeito na história. Para ele, o historiador deve pensar o processo histórico como um presente em andamento.

Ele não está presente nos seus textos como tema, mas como ponto de vista, como olhar, como posição discursiva, como posição pensante, o que lhe dá uma condição de ensaísta. Com esse balanço da última obra dele, aos 72 anos de sua morte, pretende-se um balanço do que há de vivo, ainda hoje, reverberando em algumas escritas, leituras no presente tempo.

sobre o autor do livro

Construir e ordenar uma compilação sempre requer critérios de escolhas. Em função da base documental encontrada durante a pesquisa e, posteriormente, com a organização de textos, no livro *A urbs e os seus problemas*, optou-se por um conjunto dos fatos, um objeto, um autor, que permaneceu na sombra, por um assunto, sobre trajetória profissional, o qual Rodrigo de Faria, Josianne Ceranoli, Flaviana Lira (2014) tinham chamado atenção, para contar a história do urbanismo e da cidade. Optou-se, também, focar na análise do trabalho como urbanista, na atuação profissional e formação do pensamento de Armando Augusto de Godoy, num período de tempo mais longo, que se iniciou com a sua chegada no Rio de Janeiro, em 1892, aos 16 anos, e terminou com o seu passamento, em 1944. Lá, começou o curso preparatório no Externato do Gynmasio Nacional e ingressou na Escola Politécnica. Casou-se com Judith de Magalhães Godoy, que o deixou viúvo quando veio a falecer no parto de seu filho único, Armando de Godoy Filho. Torna-se importante compreender quais aspectos na trajetória profissional puderam ser trabalhados, quais interessaram para a defesa da tese, enfim, quais possibilidades essa parte de sua vida permitiu delinear e investigar.

Dada a dificuldade de encontrar membros da Família Godoy, uma abordagem biográfica apresenta-se, ainda, com lacunas. Radicados em Volta Grande, cidade onde

Armando Augusto de Godoy nasceu, que fica nas circunvizinhanças da Província de Minas Gerais, seus familiares, na segunda metade do século XIX, figuravam entre os fazendeiros de café, da Freguesia de Angustura.

Armando Augusto de Godoy, a cada texto, vai contando a história de sua experiência urbana e profissional adquirida quando trabalhador do comércio nas docas e trapiches e amanuense da Recebedoria do Estado de Minas na Área Portuária do Rio de Janeiro, coadjuvante e lente-catedrático do Colégio Militar do Rio de Janeiro e engenheiro urbanista da Diretoria de Obras e Viação da Prefeitura do Distrito Federal do Rio de Janeiro.

Ex-lente catedrático do Colégio Militar do Rio de Janeiro, ex-presidente da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro, com atuação profissional em importantes lugares institucionais para a prática e divulgação da importância do urbanismo, Armando Augusto de Godoy se formou urbanista no exercício cotidiano das suas atividades como servidor público. Ao longo de sua vida, colabora para várias publicações de artigos e vê na escrita uma forma de manter a sua voz, um modo contínuo de questionamento e reflexão da realidade ao seu redor e das transformações urbanas das cidades.

A análise comparativa e as pesquisas de práticas urbanísticas e das soluções propostas e efetivadas por urbanistas norte-americanos e europeus expõem a forma com que Armando Augusto de Godoy argumentou e justificou as suas sugestões de como fazer urbanismo. Realizar um diagnóstico, de levantamento dos problemas urbanos e de como foram enfrentados pelas autoridades locais, configura-se um procedimento presente nos seus primeiros textos da década de 1920.

Nos textos da década de 1930, ele expõe a explícita interdependência da cidade e região, com destaque para o modelo de cidade-jardim, o problema da habitação, do arranha-céu e do tráfego por intermédio do plano de remodelação, as rodovias ligando cidade-campo e o veículo automotor sob o ponto de vista do urbanismo. Citou nomes de urbanistas, arquitetos e engenheiros e suas respectivas práticas urbanas. Destacam-se como figurantes na sua narrativa o arquiteto Alfred Agache, alguns prefeitos da

cidade do Rio, os engenheiros públicos e associados, a sociedade civil como um todo, entre outros. Se há um antagonista em sua narrativa, podendo aqui ser uma pessoa, um objeto ou mesmo uma situação financeira, cultural, social (pobreza, instrução, trabalho), um problema físico ou ainda uma peculiaridade que dificulta o acesso àquilo que o autor Armando Augusto de Godoy deseja, este deverá ser revelado.

Parafraseando Pesavento (1995), nesse envolver-se com o projetar de uma "cidade que se quer", sobre a cidade que se tem, a "cidade do desejo" existiu como elaboração simbólica na concepção de quem a idealizou, projetou e a quis concretizar. Compreender a cidade por meio da leitura de suas representações e das metáforas organicistas do discurso técnico de Armando Augusto de Godoy é um dos desafios.

A relação que se foi construindo com os textos de Armando Augusto de Godoy traz questões fundamentais para a compreensão de sua presença na cidade do Rio de Janeiro e sua decisiva participação nas decisões tomadas com relação aos planos de Remodelação e Expansão do Rio de Janeiro e Plano de Urbanização de Goiânia. Qual foi a ação do sujeito Armando Augusto de Godoy e qual foi o seu papel social nessas duas frentes de trabalho?

Assim, iniciam-se as reflexões sobre a publicação do livro *A urbs e os seus problemas* como uma lição de urbanismo e de dois legados deixados para a historiografia da cidade e do urbanismo brasileiro, ou seja, uma coletânea de textos e uma visão alternativa para a boa cidade.

À luz de alguns autores que analisaram o mundo urbano e de outros que realizaram discussões historiográficas a respeito da emergência do sujeito, construir-se-á um texto sobre o sujeito e sua ação na cidade. Armando Augusto de Godoy na sua escrita citou, com uma regular frequência, nomes e obras de profissionais denominados urbanistas ou dedicados ao movimento urbanístico, dentre estes, filósofos, sociólogos, engenheiros, arquitetos e outros. Foram encontrados alguns nomes com os de Howard, Unwin, Jaussely, Stübeen, Bennet, Agache, Werner Hegmann, Pietor "Kropotkin, dentre outros de igual importância. Ainda citou Colbert, MetCalf, Mac Adam e Telford e James Craig, que contribuíram para desvendar com quem e com quais assuntos ele permanecia em constante sintonia, resumindo assim um argumento central, de que a maioria das

suas referências era visionária e que as visões de muitos ficaram adormecidas, permaneceram por muito tempo estéreis, porque ainda não era chegada a hora de serem compartilhadas ou contrapostas.[7]

UM GUIA PARA PERCORRER O LABIRINTO, constrói-se, contando o presente

Ao aceitar o desafio de escrever este texto de tese sobre a trajetória profissional de Armando Augusto de Godoy, subvalorizando gravemente o trabalho que me comprometia a realizar, não tinha compreendido totalmente as razões pelas quais deveria fazê-lo, não como um historiador, pois a formação não permite, mas como arquiteta urbanista em processo de aprendizagem constante.

Posterior à identificação de sua visão alternativa de cidade e do efeito que essa visão teve no exercício prático diário de remodelar, expandir e construir cidades brasileiras, um percurso no tempo e no espaço e a trajetória profissional de Armando Augusto de Godoy passam a serem desenvolvidos. Para tanto, vale-se de uma operação infográfica no esboço do percurso da trajetória profissional (Figura 3), interpretações e análise dos textos e articulação entre documentos primários e secundários, publicações de periódicos da época e os seus textos publicados em periódicos (Figura 4), revistas especializadas e em acervos bibliográficos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, do Club de Engenharia do Rio de Janeiro, da Biblioteca de Obras Raras da UFRJ. Vale-se também de revistas especializadas e periódicos da época, disponibilizados pela Biblioteca Nacional Digital *sites* de pesquisa e documentos primários (anexos, apêndices e *links* dos textos e periódicos encontrados disponíveis no corpo e final deste texto de tese).

[7] Nos textos analisados, Armando Augusto de Godoy indicou nomes sempre com inferência destes em decorrência reconhecida como verdade. Porém, não indicou as fontes das referências bibliográficas e até o presente momento não foi encontrada a sua biblioteca ou acervo por ele utilizado.

na operação infográfica, um percurso no tempo e no espaço
e as duas pontas de uma trajetória profissional

Um percurso no tempo e no espaço e a trajetória profissional de Armando Augusto de Godoy passam a serem desenvolvidos a partir da leitura de uma coletânea de textos escritos e publicados entre os anos de 1923 e 1937. A obra escrita interpretada, traz "um olhar constelar" sobre uma trajetória profissional, articulada a dois movimentos – rodoviarista e urbanista. O que significa que, quanto maior a distância entre os textos e a articulação entre documentos primários e secundários, publicações de periódicos da época, mais se fez valer a singularidade constelar da palavra que neles apareceu. Para tanto, vale-se de uma operação infográfica. A metáfora das constelações, definidas como agrupamentos imaginários de estrelas, ajudam na compreensão de ideias, eventos e movimentos. Recorrendo às imagens das estrelas, é como se as ideias colocadas por Armando Augusto de Godoy se relacionassem com os textos, os contextos, as coisas, fixando pontos que se interligavam como as constelações com as estrelas.

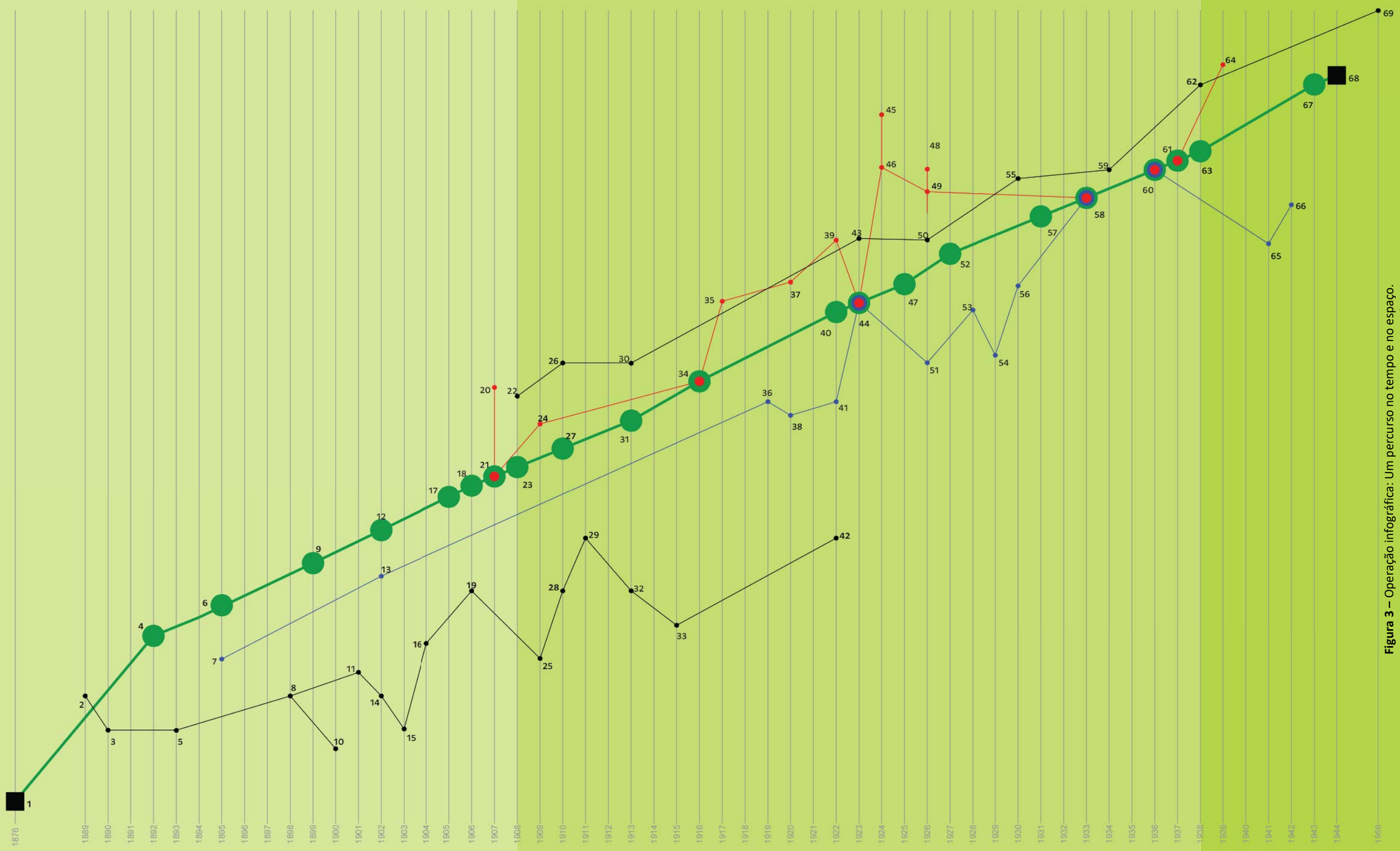
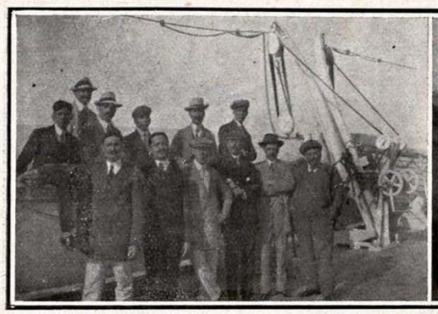
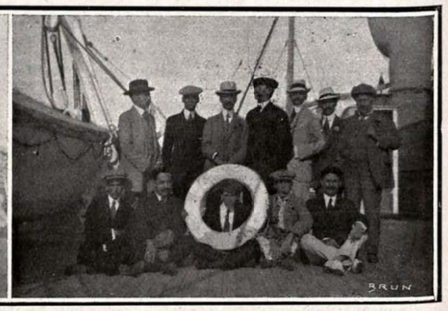


Figura 3 – Operação infográfica: Um percurso no tempo e no espaço.
A constelação e as duas pontas da trajetória profissional. Fonte: Base documental da pesquisa/elaborado pela Autora, 2018.

1. [1876] Nascimento de Armando Augusto de Godoy, na cidade de Volta Grande, Minas Gerais;
2. [1889] Exposition Universalle de Paris;
3. [1890] Publicação do manual DER Städtebau de Joseph Stübben;
4. [1892] Armando Augusto de Godoy chegou na Capital Federal (Rio de Janeiro);
5. [1893] Chicago World's Fair;
6. [1895] Iniciou Curso Preparatório no Externato do Gynmasio Nacional do Rio de Janeiro;
7. [1895] Início da construção da nova capital do Estado de Minas Gerais;
8. [1898] Exposition Universalle de Brussels;
9. [1899] Trabalhou como Amanuense na Área Portuária (RJ – Ministério da Fazenda);
10. [1900] Exposition Universalle de Paris;
11. [1901] Publicação dos livros The Eidth and Arrangement of Streets, The Improvement of Towns and Cities e Modern Civic Art de Charles Mulford Robinson;
12. [1902] Formou em Engenheiro Geógrafo na Escola Polytéchnica do Rio de Janeiro;
13. [1902] Obras de melhoramento na Gestão do Prefeito Pereira Passos;
14. [1902] Reimpressão do livro de Ebenezer Howard;
15. [1903] Exposição e seminário de urbanismo e gestão municipal ocorrido em Dresden;
16. [1904] Eugène Hénart elaborou seus primeiros escritos sobre Études sur les transformations de Paris.
17. [1905] Formou em Engenheiro Civil na Escola Polytéchnica do Rio de Janeiro;
18. [1906] Função de lente-catedrático do Colégio Militar do Rio de Janeiro;
19. [1906] VII International Congress of Archiects, Londres.
20. [1907] Fundação do Automóvel Club do Brasil;
21. [1907] Armando Augusto de Godoy sócio fundador e presidente da Comissão Técnica do Automóvel Club do Brasil;
22. [1908] I Congrés International de la Routem Paris;
23. [1908] Iniciou nas repartições públicas da Prefeitura do Distrito Federal;
24. [1909] Criação do Ministério da Viação e Obras Públicas do Brasil;
25. [1909] Publicação da obra de Rudolf Eberstadt, intitulada Handbuch des Wohungswesens und der Wohnungsfrage;
26. [1910] II Congrés International de la Route, Bruxelas;
27. [1910] Colação de Grau e Diplomação pela Escola Polytécnica do Rio de Janeiro;
28. [1910] Town Planning Conference, em Londres e Internationale Stadtebaususstellung, em Berlim e em Dusseldorf.
29. [1911] Publicação de Ciciv Art de Thomas Mawson;
30. [1913] III Congrés International de la Route, Londres;
31. [1913] No Oficio de Engenheiro Geógrafo e Civil na Diretoria Geral da Viação e Obras;
32. [1913] Premier Congrés International et Exposition Comparée des Villes, realizados na Bélgica e na Holanda;
33. [1915] Publicação do livro mais conhecido de Patrick Gedds;
34. [1916] Participação no I Congresso Nacional de Estradas de Rodagem no Rio de Janeiro;
35. [1917] I Congresso Paulista de Estradas de Rodagem;
36. [1919] Paulo de Frontin realizou grande numero de obras de (re)configuração do espaço urbano carioca;
37. [1920] II Congresso Paulista de Estradas de Rodagem;
38. [1920] Gestão do Prefeito Carlos Sampaio com a demolição do Morro do Castelo e o saneamento para aos terrenos circunvizinhos da Lagoa Rodrigo de Freitas, no Rio de Janeiro;
39. [1922] II Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, Rio de Janeiro;
40. [1922] Membro da Comissão da Carta Cadastral e Comissão de Regulamentação para circulação de ônibus, Presidente da Comissão do Código de Obras (Administração Alaor Prata);
41. [1922] Gestão Alaor Prata com regulamentação das construções no Rio de Janeiro, na tentativa de construir para a salubridade e beleza da cidade e o alargamento do "Túnel Velho" entre Botafogo e Copacabana;
42. [1922] Werner Hegemann junto com Elbert Peets, em Nova York, famoso livro Civic Art;
43. [1923] IV Congrés International de la Route, Sevilla;
44. [1923] Participação no I Congresso Brasileiro de Higiene, em Curitiba;
45. [1924] III Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, Rio de Janeiro;
46. [1924] I Pan-Americano de Estradas e Rodagem, Buenos Aires;
47. [1925] Membro da Comissão Técnica da Prefeitura do Rio de Janeiro;
48. [1926] Criação da Diretoria de Estradas e Rodagem de São Paulo;
49. [1926] IV Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, Rio de Janeiro;
50. [1926] V Congrés International de la Route, Milão;
51. [1926] Contratação e elaboração do Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento para a cidade do Rio de Janeiro, a cargo de Alfred Agache. Gestão Prado Junior;
52. [1927] Membro da Comissão do Plano Agache e da Comissão técnica do projeto e Obras do Hospital-Escola de Medicina do Rio de Janeiro;
53. [1928] Inauguração da Rio-São Paulo pelo Governo Washington Luis;
54. [1929] Primeira viagem de Le Corbusier ao Brasil;
55. [1930] VI Congrés International de la Route, Washington DC;
56. [1930] Plano de Avenidas de Prestes Maia para a cidade de São Paulo;
57. [1931] Presidente da primeira comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro (administração Adolfo Bergamini);
58. [1933] Primeira participação no processo de urbanização da nova capital do Estado de Goiás;
Viagem aos Estado Unidos, visitou a "Exposição de Chicago";
Membro do grupo de trabalho com a finalidade de elaborar a lei que resultaria na criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;
Participação no V Congresso Nacional de Estrada de Rodagem, Rio de Janeiro;
59. [1934] VII Congrés International de la Route, Munique;
60. [1936] Segunda participação no processo de urbanização da nova capital do Estado de Goiás, como Consultor Técnico contratado pela firma Coimbra Bueno & Cia. Ltda.
VI Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, Rio de Janeiro;
61. [1937] Participação de Armando Augusto de Godoy na criação do DNER;
62. [1938] VII Congrés International de la Route, Haia;
63. [1938] Processo de aposentaria deferido pelo Colégio Militar;
64. [1939] VII Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, Rio de Janeiro;
65. [1941] Primeiro Congresso Brasileiro de urbanismo, Rio de Janeiro;
66. [1942] Batismo Cultura de Goiânia;
67. [1943] Registro do livro "A URBS e os seus problemas" na Biblioteca Nacional;
68. [1944] Passamento de Armando Augusto de Godoy, na cidade do Rio de Janeiro;
69. [1959] XV Congrés International de la Route, Rio de Janeiro;

FON-FON! NO "AMAZON"





(1.o plano) Sr. Cezar Bordallo, Capitão J. Silva Lima, 1.o Tenente V. Delamare, Dr. Olavo Bilac e Dr. Firmino Silva.
(2.o plano) Sr. Jacques Thomas, Dr. Manoel de Almeida, Dr. Armando Godoy e Sr. Euclides Cotia.

(1.o plano) Sr. Euclydes Cotia, Cap. J. da Silva Lima, 1.o Tenente V. Delamare e Sr. Cezar Bordallo.
(2.o plano) Dr. Firmino Silva, Dr. Armando Godoy, Dr. Olavo Bilac, Sr. Jacques Thomas e Sr. Dr. Manoel de Almeida.

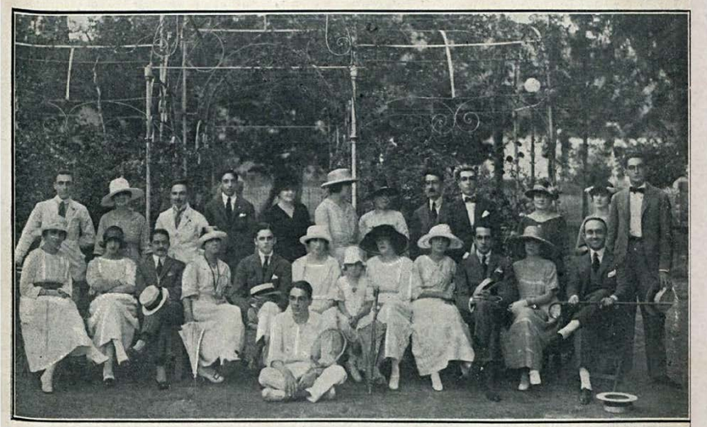
FON-FON! NO "AMAZON"

(1. plano) Dr. Firmino Silva, Dr. Olavo Bilac, Cap. Tenente J. Silva Lima, Dr. Manoel de Almeida e Dr. Cezar Bordallo.
(2.o plano) Dr. Armando Godoy, Sr. Euclides Cotia e o nosso querido Fogliani.

FON-FON! EM MILÃO

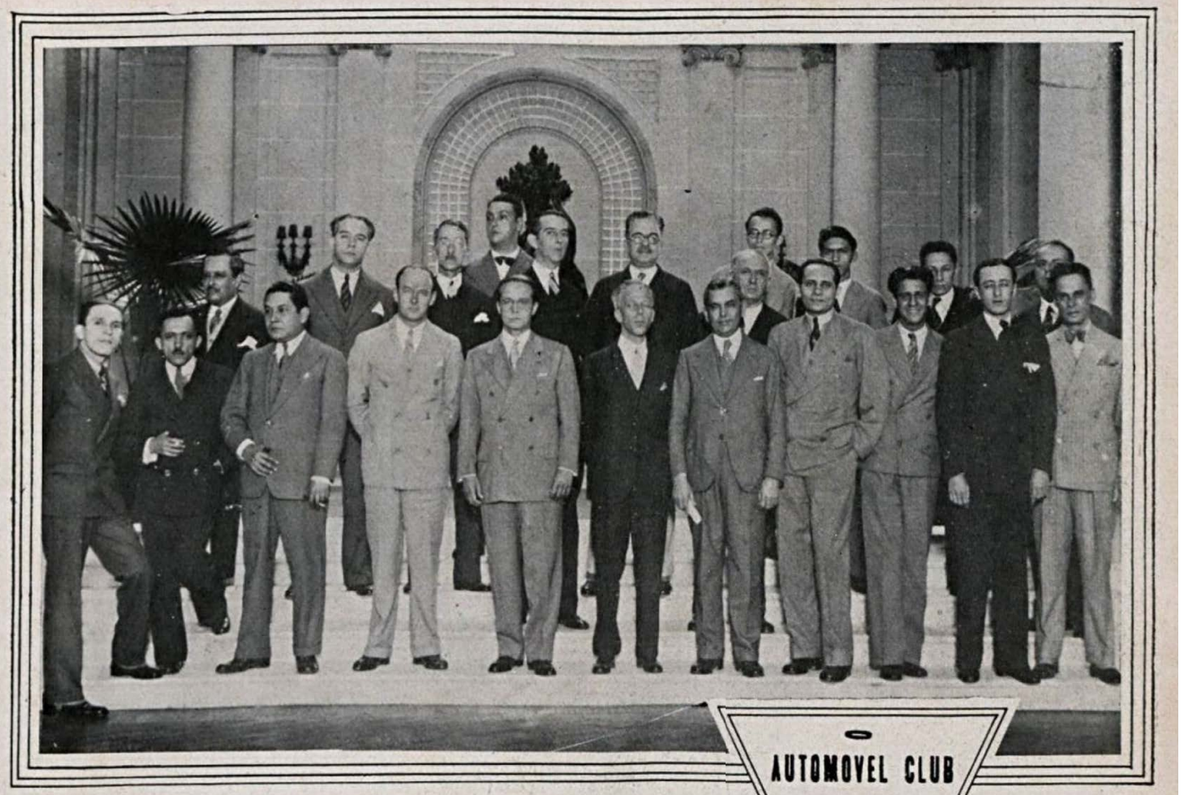
(Da esquerda para a direita) Dr. João Maria Lacerda e filhinha, Mme. Lacerda, Mme. Zizica Nunes, senhorita Ercilia, Dr. Arthur Nunes e Dr. Armando Godoy.

ESTAÇÃO DE AGUAS — **Caxambú**



Veranistas no parque, da esquerda para á direita, sentados: Senhoritas Souza Gomes, Zuleika Motta e Silva, Dr. Mario Hue, Senhora e Sr. Novaes, senhoritas Conceição Novaes, Inglez Souza, Evangelina Alves, Sophia d'Avellar, Sr. Renato Villela, senhorita Victoria Alves, Dr. Raulpho Cunha e Sr. Antonio d'Avellar. — Em pé, Sr. Manoel S. Couto, senhorita Luiza Souza Leão, Dr. Virgilio Moraes, Sr. Luiz Nolasco, Sra Henrique Inglez de Souza, senhorita Julieta Muniz, Condessa d'Avellar, Dr. Armando Godoy, Sr. Mario Machado, senhoritas Hyginia e Maria Souza Leão, Sr. Nilo dos Santos.

Sob o patrocinio do Automovel Club do Brasil, o professor Paul Vageler, da Universidade de Berlim, realizou, no salão nobre daquella sociedade, á rua do Passeio, uma interessante conferencia sobre a recente excursão da Commissão Scientifica Allemã aos Estados do Sul do Brasil, illustrando-a com um film tirado nessa viagem de investigação e estudo. Ouviram a palavra do eminente sábio allemão, que foi apresentado ao auditorio pelo dr. Armando de Godoy, altas autoridades, intellectuaes e muitas familias danossa sociedade.



AUTOMOVEL CLUB E A IMPRENSA

O Comité de Imprensa do Automovel Club do Brasil, que se reune em tertúlias semanaes, ás sextas-feiras, num expressivo movimento de aproximação jornalistica, foi, no dia 17 do corrente, homenageado pela directoria da grande e prestigiosa sociedade automobilistica desta capital. O presidente do Automovel Club, dr. Carlos Guinle, offereceu, aos nossos confrades que compõem o alludido Comité, um almoço que se realizou no salão-restaurante do palacio da rua do Passeio, e para o qual foram, tambem, especialmente convidadas as duas figuras principaes da Inspectoria de Vehiculos: o capitão Riograndino Kruel, inspector geral, e o dr. Carlos Monte Vianna, sub-inspector. Antes do ágape cordial, os jornalistas e demais convidados visitaram todas as sumptuosas dependencias do Automovel Club, demorando-se mais na piscina, em construcção, que será, brevemente, um dos attractivos irresistiveis dos socios daquella instituição sportivo-mundana.

Nessa visita, os representantes da imprensa foram acompanhados do dr. Carlos Guinle e outros directores do Automovel Club tambem presentes, e que tomaram parte no almoço dos jornalistas: o dr. Nelson Pinto, que é o secretario do club e um dos seus elementos mais brilhantes; o dr. Reynaldo de Aragão e o dr. Armando de Godoy, figuras igualmente dignas de apreço pelos seus serviços á instituição. As nossas photographias fixam aspectos dessa festa em homenagem á imprensa.

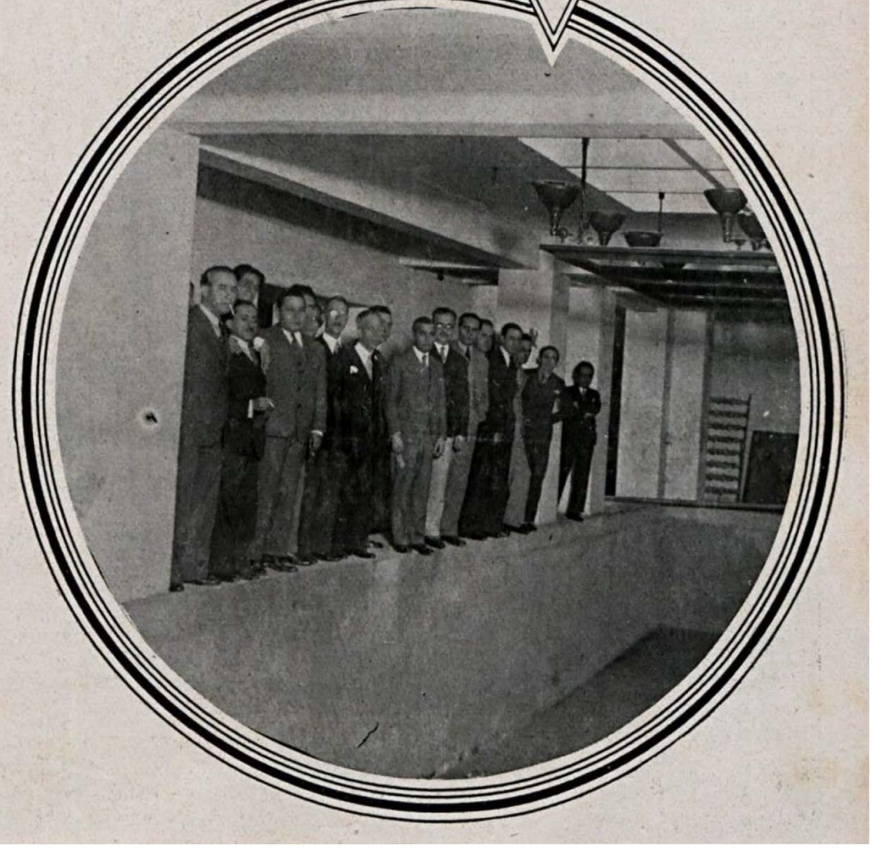


Figura 4 – Armando Augusto de Godoy na FON-FON, Revista Semanal, Rio de Janeiro, 1913 -1933.
Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=259063&pasta=ano%20192&pesq=Armando%20Augusto%20de%20Godoy Acesso em jul 2018

Pode-se dizer que ao publicar vários de seus artigos, daquela época, em periódicos e jornais como o *Jornal do Commercio*, e em revistas e outros diários da cidade, aproxima a opinião pública do debate sobre a necessidade inadiável de um plano de remodelação e expansão para as cidades e para o Rio de Janeiro, passando pela discussão sobre a "evolução das cidades e a *urbs* moderna", apresentando e esclarecendo sobre o surgimento e importância do urbanismo enquanto ciência, "um novo ramo da engenharia".

No caso da análise do trabalho como urbanista de Armando Augusto de Godoy, profissional ligado ao campo do urbanismo e à intervenção na cidade, há uma preocupação com os perigos de uma abordagem linear de um percurso, visto que é necessário considerar as complexas relações que compõem a trajetória investigada. Nesse sentido, reforça-se, como já foi dito, a fundamental contribuição das discussões de Rodrigo de Faria, Josiane Cerasoli e Flaviana Lira.[8] Conhecida a metáfora de Bourdieu[9] (1986, p. 88), que alerta para os riscos de se fazer uma abordagem biográfica, e ao se buscar compreender os ritos biográficos que Certeau[10] (2008) chama atenção para a função específica da escrita da história, cabe ressaltar que as interpretações e análises recorrem às discussões propostas por Giovani Levi (1992), Vavy Pacheco Borges[11] (1993), Sabina Loriga[12] (2011), Paul Veyne[13] (1971), Carlo Ginzburg[14] (2006), Bernard

---

[8] FARIA, R.; CERASOLI, J.; LIRA, F. (Org.). *Urbanistas e urbanismo* no Brasil: entre trajetórias e biografias. São Paulo: Alameda Casa Editorial; CNPq/CAPES, 2014.

9 BOURDIEU, P. L'illusion biographique. Actes de la Recherche en Sciences Sociales, v. 62-63, p. 69-72, jun.1986.

10 DE CERTEAU, M. A operação historiográfica. In: _____. A escrita da História. Tradução Maria de Lourdes Menezes. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2008. p. 65-123.

11 BORGES, V. P. O que é história. 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 1993.

12 LORIGA, S. O pequeno x: da biografia à história. Belo Horizonte: Autêntica, 2011.

13 VEYNE, P. Como se escreve a história. Tradução: Alda Baltar e Maria Auxiadora Kneipp. 4. ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1998.

14 GINZBURG, C. O queijo e os vermes. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

Lepetit[15] (2001), Dominick La Capra[16] (1998), Edgar de Decca[17] (2004) e Jorge Larrossa[18] (2004) e seguem pautadas nelas.

"Dada a necessária inserção desse percurso de vida em tensões – entre convicções e ou controvérsias – próprias à configuração do campo profissional" (CERASOLI, 2014, p 283), o entrecruzar entre biografia e percurso profissional ou intelectual deste engenheiro, um agente social e público, identificado com o seu campo profissional, deixou espaço para estabelecer estratégias metodológicas para uma aproximação com as escolhas profissionais e definir relações claras com as obras escritas e imaginadas de Armando Augusto de Godoy – o livro e uma coletânea de textos e os almejados planos de conjunto para cidade.

na busca do estado da arte

À medida que progredia na construção destas páginas, o livro *A Urbs e os seus problemas* se dissolvia em minhas mãos, e cada termo, expressão, começando por URBS, que compõe o título, me pareciam cada vez mais indefinidos. Escrever a história de uma trajetória profissional de um tempo presente, que se afastou rapidamente, como o é o caso do século XX, apresentou problemas difíceis de serem resolvidos, pois nem mesmo na ampla e preciosa literatura foi possível superá-los completamente. Portanto, decidi assumir a responsabilidade de algumas escolhas.

Uma primeira questão diz respeito ao número de páginas, que não permitiu contar os fatos que ilustrassem toda a história da cidade idealizada, pensada por ele, e nem expor tudo sobre os lugares onde se deu a sua atuação profissional. Isso porque os fatos que se referem à cidade e ao território contidos nos seus escritos são tão

---

[15] LEPETIT, B. *Por uma nova história urbana.* Org. Heliana Angotti Salgueiro. Trad. Cely Arena. São Paulo: Edusp, 2001.

[16] LACAPRA, D. Repensar la historia intellectual y leer textos. In: PALTI, Elias José. *"Giro linguístico" e historia intellectual*. Buenos Aires: Universidade Nacional de Quilmes, 1998, p. 237-293. Texto de Dominick LaCapra, título original "Rethinking Intellectual History and Reading Texts", em "History and Theory", 1980. Foi reimpresso em *Rethinking Intellectual History: Texts, contexts, language.*

[17] DE DECA, E. *1930, o silêncio dos vencidos*: memória, história e revolução. São Paulo: Brasiliense, 2004.

[18] LARROSA, J. A operação ensaio: sobre o ensaiar e o ensaiar-se no pensamento, na escrita e na vida. *Educação & Realidade*, Porto Alegre, v. 29, n. 1, p. 27-43, jan.-jun. 2004. Disponível em: <http://www.seer.ufrgs.br/educacaoerealidade/article/viewFile/25417/14743>. Acesso em: 15 maio 2018.

numerosos e ainda tão presentes que não possibilitaram uma compilação completa e convincente. Além disso, muitos dos textos escritos que não foram escolhidos para compor o livro, mesmo entre os mais conhecidos e citados nesta tese, sequer foram encontrados em seu estado original.

A obra escrita interpretada traz uma releitura contemporânea sobre o tópico cidade-planejamento-urbanismo, coloca em termos teóricos práticos o estreito vínculo das estradas com a cidade, vínculo perseguido por um grupo de pioneiros engenheiros urbanistas, ao qual Armando Augusto de Godoy pertenceu, comprometidos com a construção do espaço urbano, a transformação e expansão das cidades brasileiras, entre os anos 1900 e 1940. Traz "um olhar constelar" sobre uma trajetória profissional, o que significa que, quanto maior a distância entre os textos, mais se fez valer a singularidade constelar da palavra que neles apareceu.

A obra escrita do autor ganhou aspecto constelar uma vez que o uso do mesmo termo em textos cronologicamente distantes estabeleceu uma ligação entre eles. Assim, os termos e as palavras passaram a ocupar lugar importante nas reflexões que cada texto provocava. Para compreender a obra escrita do autor, organizada no livro, a cronologia tornou-se importante ferramenta para percorrer o labirinto que se formou, pela necessidade da ordenação dos fatos em função da compreensão. As constelações definidas como agrupamentos imaginários de estrelas ajudam a aliviar o trabalho de compreensão e articulação de ideias, eventos e movimentos. Recorrendo às imagens das estrelas, é como se as ideias colocadas por ele se relacionassem com as coisas, eventos, fixando pontos que se interligavam como as constelações com as estrelas.

O que foi *A URBS e os seus problemas* na trajetória profissional de Armando Augusto de Godoy? Como já foi dito, a questão central que fez pensar foi uma indagação que levou também à busca de autores e estudiosos, que ajudaram a esclarecer as dúvidas e achar caminhos para a construção de uma narrativa no campo do urbanismo e da cidade.

O sujeito Armando Augusto de Godoy, no correr de sua curta militância como urbanista, sustentou várias campanhas sobre os diversos problemas de urbanização nas décadas de 1920 e 1930. No entanto, a do Plano de Remodelação do Rio de Janeiro foi

a que mais provocou reações. É quase unânime a opinião, entre os pesquisadores que citam ou estudam a cidade e o urbanismo brasileiro, a exemplo de Vera Lucia Lucia Ferreira Motta Rezende[19] (1999), Maria Cristina da Silva Leme (1999) e Lucia Helena Pereira da Silva[20] (2003), de que Armando Augusto de Godoy participou da consolidação da busca de um entendimento da disciplina Urbanismo e das práticas profissionais a ela afeitas. Mas, ao analisar os textos dele pode-se afirmar que foi mais longe, ao apresentar a dimensão pedagógica, política e social do urbanismo, como ação pública, ultrapassando o esforço de cientificidade, indo para o campo da prática do planejamento na dimensão territorial e urbano.

Armando Augusto de Godoy é citado por Leme (1999), dentro de uma trajetória geográfica e profissional, junto aos nomes pioneiros dos engenheiros civis e militares da primeira geração brasileira, tais como Francisco Pereira Passos, Francisco de Paula Bicalho, Augusto Carlos da Silva Telles, Aarão Leal de Carvalho Reis, Theodoro Sampaio, João Pereira Parobé, José Joaquim Seabra, André Gustavo Paulo de Frontin, Francisco Saturnino de Brito, Samuel das Neves, Victor da Silva Freire, Pedro Campofiorito, João Moreira Maciel, Manuel Itaquí e Lourenço Baeta Neves.

Por certo, pode-se afirmar que Armando Augusto de Godoy, ainda hoje, auxilia a criar as condições necessárias para que o diálogo entre os grupos de profissionais engenheiros, arquitetos, pesquisadores e leitores citadinos possa ser frutífero, ao se propor, por meio das leituras e conhecimentos comuns sobre o passado, possibilidades de reflexões e ações compartilhadas no presente. Nesse momento, as reflexões e interpretações de Rodrigo de Faria (2013), resultantes de sua tese de doutorado, e de Lucia Helena Silva (1995, 2003), Sarah Feldman[21] (2012), Vera Lúcia Rezende[22] (2012), Margareth Pereira[23] (1996) e outros tantos, só citando algumas, são importantes para a

---

[19] REZENDE, V. L. F. M. Evolução da produção urbanística na cidade do Rio de Janeiro, 1900-1950-1965. In: LEME, M. C. da. (Org.*). Urbanismo no Brasil*: 1895-1965. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999. p. 39-70.

[20] SILVA, L. H. P. *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.

[21] FELDMAN, S. *As comissões de Planos da Cidade na Era Vargas*. São Paulo: Boitempo, 2012.

[22] REZENDE, V. L. F. M. O urbanismo na Era Vargas: uma introdução. In: _____. (Org.). *Urbanismo na Era Vargas:* transformação das cidades brasileiras. Niterói: Intertexto, 2012.

[23] PEREIRA, M. S. Pensando a metrópole moderna: os planos de Agache e Le Corbusier para o Rio de Janeiro. In: RIBEIRO, L. C. Q. (Org.). *Cidade, povo e nação*: gênese do urbanismo moderno. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

formulação das interpretações quanto ao contexto da publicação do livro *A urbs e os seus problemas* e da escrita dos textos nele contidos.

Cabe ainda destacar que o pouco que se fala sobre Armando Augusto de Godoy é como se deu a formação de seu pensamento sobre a cidade, principalmente na sua fase da juventude e de chegada ao Rio de Janeiro, que antecedem a escrita dos artigos, as palestras e conferências realizadas nas décadas de 1920 e 1930. Seus artigos trazem um sentimento de pertencimento do autor em relação ao lugar e às narrativas técnicas em si por ele desenvolvidas, mesmo quando, na crítica aos procedimentos ou ao apontar os problemas, não deixaram de conter a presença da incomum beleza do ambiente natural da cidade; os vestígios dos livros e autores que leu; as ideologias que se seguem; os atores coadjuvantes e protagonistas das tramas que se formam no Rio de Janeiro e em outras cidades; a necessidade da ordem e do progresso; o olhar atento na produção urbanística estrangeira e suas viagens, à época, sempre acompanhadas de estudos posteriormente publicados; e as reflexões sobre as condições das cidades, sua formação, organização e tendências de expansão.

Assim sendo, entendo que esta tese não é e não quer ser a história daquilo que aconteceu na passagem do século XIX para o XX e que interessou à cidade. Não é uma breve história das cidades Rio de Janeiro e Goiânia, nem tem a pretensão ou caráter de divulgação de um livro, mas é, acima de tudo, a exposição de algumas hipóteses amadurecidas, observando e interpretando uma coletânea de textos com fatos e histórias tão amplas contidas no tempo e no espaço e que a experiência pessoal de Armando Augusto de Godoy permitiu ver. Ao mesmo tempo, surgem novas questões ainda sem respostas, diante dos limites do conhecimento, de um objeto limitado e não muito ordenado, do esgotamento das forças e do tempo do autor deste trabalho de tese que ora se encerra.

O contexto dos acontecimentos e dos lugares do cotidiano da experiência urbana de Armando Augusto de Godoy preencheu o campo das observações, levando, inevitavelmente, muitas vezes a dar-lhes uma importância que pode parecer exagerada. A consequência das reflexões e interpretações realizadas é uma tensão entre as palavras e as coisas que, implícitas e como que escondidas, percorre todo o seu livro.

As reflexões sobre o itinerário da formação do pensamento urbanístico e a trajetória profissional de Armando Augusto de Godoy permitiram expor de maneira rigorosa que a pesquisa requer os resultados principais, em um incessante vai e vem entre as práticas e teorias do urbanismo e do planejamento territorial e urbano no Brasil, entre os anos de 1900 e 1940, que constituem exatamente as entrelinhas dos legados deixados por ele por intermédio de uma coletânea de textos e da figura de um plano.

Nestes o urbanismo para ele foi interpretado como disciplina científica, procurando as leis como fatos gerais e em condições de utilizar métodos de experimentação e controle estatístico da ação civilizadora e econômica da cidade moderna. Mas foi, também, proposto como disciplina histórica e educadora, na medida em que foi se afirmando nas instituições municipais, estaduais e na sociedade por meio de uma narrativa atenta às transformações físicas das cidades como expressão visível dos fenômenos urbano-sociais. Depois, o urbanismo foi ainda disciplina jurídica que possibilitasse se dissolver em um conjunto de normativas, um sistema de obrigações que permanecem válidas mesmo se violadas ou não utilizadas (SECCHI, 2009). A regulamentação do mercado dos solos na sua visão seria um instrumento fundamental da projetação urbanística. Entretanto, como refere Fagiolo (1989, apud SECCHI, 2012, p. 25):

> Não é, porém, na cidade, onde imediatamente devemos procurar as figuras do urbanismo. Um dos lugares onde elas se tornam mais evidentes talvez seja o jardim. [...] Pode até parecer provocação evocá-la de modo tão imediato e direto. Todavia, o jardim, ornamento do solo, cidadela do *otium*, do céu ou lugar do mito, sempre foi uma metáfora da cidade e da sociedade, lugar investido de prefiguração e ideologização por uma sociedade bem organizada.

na narrativa de defesa da tese,

uma história, duas hipóteses, dois movimentos

Dessa maneira, ao analisar criticamente as narrativas e os vestígios encontrados, passa-se à narrativa de uma história sobre a trajetória profissional de Armando Augusto de Godoy, com vários ritmos e diferentes dinâmicas. Para contar esta história foram lançadas duas hipóteses.

Uma hipótese diz respeito a uma parte de sua vida relacionada com a formação acadêmica, a formação intelectual urbana e urbanística e a atuação profissional. Acredita-se que as principais características de seu pensar a cidade e agir na cidade emergiram lentamente, fazendo tornar boa parte de sua trajetória profissional dedicada aos estudos teóricos práticos sobre as questões referentes ao rodoviarismo, aos meios de transportes terrestres, ao crescimento e desenvolvimento das aglomerações humanas, à transformação e expansão da cidade. Assim, pressupõe-se que o eixo temporal desta análise se adaptou a um período de tempo mais longo, durante um percurso de cinquenta e dois anos de sua existência, entre os anos de 1892 e 1944.

Outra hipótese recorre a uma outra parte, a do seu trabalho como urbanista, que passa a ser narrada num período de tempo mais curto, sendo que neste período a maior parte foi dedicada ao estudo da teoria do urbanismo e à prática do planejamento e construção do espaço urbano, durante vinte e dois anos de sua vida, considerando a sua atuação profissional, entre os anos de 1916 e 1938, o que não é muito comum nos registros historiográficos sobre a história da cidade e do urbanismo, quando o nome de Armando Augusto de Godoy é citado.

Mas, qual o sentido dessas duas hipóteses? A utilidade de refletir sobre esses dois aspectos tornou-se evidente, à primeira vista, por se tratar de uma trajetória profissional que não se iniciou sem antes acumular conhecimentos e experiências e não terminou com uma aposentadoria. Reconstituído, seu pensamento tornou-se próximo, a ponto de ainda estar carregado de paixões que contribuíram para a sua formação acadêmica e o seu movimento intelectual e profissional voltado para o campo das questões rodoviárias relacionadas à construção e conservação das estradas de rodagem e à criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER – no Brasil, ao mesmo tempo que no campo das teorias e práticas do urbanismo tornou-se necessário detectar os mecanismos das circulação e difusão dos saberes e experiências referentes à incipiente ciência, o urbanismo.

Ao refletir sobre o itinerário da formação do pensamento urbanístico na trajetória profissional de Armando Augusto de Godoy, pode-se afirmar que o seu pensamento se formou, ao longo de mais de quarenta anos, imbricado no tempo de formação de dois movimentos.

O primeiro movimento foi no tempo de formação do Movimento Rodoviarista, com a fundação do Automóvel Club do Brasil do Rio de Janeiro, em 1907, promovendo junto com o Ministério de Viação e Obras Públicas a realização dos Congressos Nacionais de Estradas de Rodagem. A partir de 1916, deram-se os primeiros investimentos para conservação e construção das estradas nacionais que resultaram na institucionalização de planos rodoviários e na criação do DNER, em 1937.

O segundo movimento foi no tempo de formação do Movimento Urbanista, quando institucionalizou o urbanismo na administração municipal brasileira, num período de ampla difusão da nova ciência urbanismo, entre os anos de 1895 e 1930. Foram elaborados os planos de melhoramento e saneamento, a difusão internacional dos primeiros discursos com os congressos fundadores do urbanismo como nova ciência e campo disciplinar, com a campanha em favor da elaboração de um plano de remodelação para a Capital Federal e a propaganda realizada no *Jornal do Commercio* e comunicações por intermédio pelo Rádio Mayrink.

na estruturação do presente texto

Para uma melhor compreensão da interpretação realizada sobre o livro *A URBS e os seus problemas*, dada a forma labiríntica que se apresenta a organização da coletânea de textos que o compõem, o que dificulta a articulação interpares e a apreensão do todo, a solução encontrada foi estabelecer, na estruturação do texto de defesa de tese, três capítulos, uma história, um percurso no tempo e no espaço, duas pontas na trajetória profissional, um urbanista em três momentos.

Cada tema, cada lugar, cada ideia desenha-se, por vez, entre o final do século XIX e início do século XX, passando por vários lugares, eventos paradigmáticos, acontecimentos marcantes associados às questões políticas, econômicas e de transformações urbanas ocorridos dentro e fora da cidade capital do Distrito Federal, na época, a cidade do Rio de Janeiro.

No CAPÍTULO 1, são apresentadas reflexões sobre o itinerante da formação de um pensamento urbanístico, numa perspectiva da memória, entre diferentes governos. (Re) Lembrando, Armando Augusto de Godoy (re)viveu de novo e uniu duas pontas de

sua trajetória profissional. Destacam-se duas situações da condição da experiência urbana vivenciada, a cidade colonial, a cidade velha – a cidade do ontem e a cidade moderna, a nova cidade – a cidade do amanhã. O interregno entre os anos de 1982 e 1944, datas que marcaram a sua chegada e seu passamento [Anexo 3.10], na cidade do Rio de Janeiro, respectivamente, um período longo de 52 anos, compreende uma parte de sua vida que traz reflexões sobre o itinerário da formação de seu pensamento urbanístico, que nunca parou, nem se fixou.

No período de tempo mais longo, deu-se ênfase aos estudos dos lugares, considerando-se que se passaram diversas tramas, num período de grandes e significativas transformações no contexto urbano, social, cultural, político e econômico da cidade brasileira. Ao mesmo tempo se busca precisar as posições, proposições e embates de Armando Augusto de Godoy, ao desvendar nuances, tramas e enredos que ajudem a entender o enraizamento de contradições que vêm se mostrando trabalhosas de descontruir no campo da historiografia da cidade e do urbanismo brasileiro.

Mostra-se neste capitulo que seu pensamento urbanístico se forma no momento das mudanças estruturais da realidade urbano-industrial realizadas no governo de Washington Luiz, concomitantemente ao momento de mobilização desencadeada no âmbito da reforma administrativa da Era Vargas. Os deslocamentos institucionais e espaciais de Armando Augusto de Godoy, nos diversos momentos da sua trajetória profissional, são marcados pelo processo de difusão e consolidação do urbanismo nas administrações municipais brasileiras. Ao ensaiar-se profissional da engenharia brasileira e ao vivenciar a cidade, vivenciou uma experiência urbana e os seus problemas.

No CAPÍTULO 2, apresenta-se a atuação profissional de um engenheiro geógrafo e civil, formado na escola Polytechnica do Rio de Janeiro, com o seu trabalho pioneiro de urbanismo, numa perspectiva do cotidiano, entre a teoria e a prática. Ao viver na cidade, vivenciaram-se na prática o urbanismo e o planejamento moderno brasileiro, que emergia à época, num período de tempo mais curto, de 22 anos de sua trajetória profissional, delineado entre os anos de 1916 e 1938.

Estabelecido esse período, pode ser entendido como marca referencial do ingresso de Armando Augusto de Godoy à arte de planejar cidades e bairros, quando se deu o início de uma participação efetiva e de discursos eloquentes nos Congressos Nacionais de Estradas de Rodagem (1916), no I Congresso Brasileiro de Higiene (1923) e com a oportunidade de colocar em prática as teorias do urbanismo, aplicando-as nos processos de remodelação e expansão da capital do distrito federal e de urbanização da nova cidade-capital estadual goiana.

Se fundem, na narrativa deste período, um engenheiro, um urbanista e três momentos para fundamentar uma parte da história de uma trajetória marcada pelos ciclos da vida profissional com ritmos e dinâmicas diferentes. Dessa forma, para uma melhor compreensão dos ciclos profissionais e das suas características, destaca-se o trabalho como urbanista de Armando Augusto de Godoy contextualizado e narrado em três momentos.

O primeiro momento (1916-1922) é o do seu envolvimento e vínculo com os primeiros Congressos Nacionais de Estradas de Rodagem, quando suas comunicações mantiveram uma posição de destaque nos I Congressos Nacionais de Estradas de Rodagem e no cenário nacional, quando se conformaram com as discussões, indo da estrada à cidade. Refere-se ao contexto urbano da cidade em transição, ainda com fisionomia da cidade do século XIX, em que o engenheiro geógrafo e civil e lente-catedrático do Colégio Militar, como já mencionado, pôde, como funcionário nas repartições da Prefeitura Municipal do Distrito Federal, participar do movimento rodoviarista e do movimento urbanista brasileiro, iniciados entre o período de tempo da administração dos prefeitos Pereira Passos, Carlos Sampaio e as propostas de saneamento do engenheiro Saturnino de Brito.

O segundo momento (1923-1932) é o da sua participação no I Congresso Brasileiro de Higiene, quando as questões habitacionais e urbanas se fundem, indo do "mal" cidade à terapia. O pensamento urbanístico de Armando Augusto de Godoy vai se consolidar nos planos de modernização e urbanização, respectivamente das cidades do Rio de Janeiro e Goiânia, entre a passagem da Agache (1927-1930) e Le Corbusier (1929 e 1932) pelo Brasil.

O terceiro momento (1933-1938) é o da prática do urbanismo, da arte de planejar com o possível, da cidade-jardim e do bairro-jardim, que teve, como desdobramento do incipiente movimento municipalista no Estado de Goiás, uma outra história a ser contada, em outro momento. A concepção inicial do espaço urbano da cidade nova da imaginação de Armando Augusto de Godoy e Atillio Corrêa Lima torna-se referência de alternativa para uma boa cidade capital, moderna e planejada, uma outra lógica de ordenamento espacial urbano com ritmos e dinâmicas diferentes dos encontrados nas cidades da Região Centro-Oeste do país, à época.

Outrossim, são destaques os elementos da experiência urbana moderna utilizados como referências para legitimar as capitais nacionais e regionais que representavam a hierarquia comercial, colocando à prova a questão central das transferências de ideias e de saberes à época da formação do pensamento urbanístico e da atuação profissional de Armando Augusto de Godoy, tanto na cidade do Rio de Janeiro, então Capital do Distrito Federal, a partir de 1892 (ano que chegou no Rio de Janeiro) até 1944 (ano em que faleceu no Rio de Janeiro), quanto na cidade capital do Estado de Goiás, a partir do terceiro decênio do século XX, quando de sua mudança para uma cidade nova – Goiânia.

Goiânia foi idealizada inicialmente por Armando Augusto de Godoy (1933) como a nova cidade capital estadual brasileira e moderna, em seu relatório apresentado ao Interventor do Estado de Goiás, à época, Pedro Ludovico Teixeira. Dessa forma, ficou registrada a sua primeira participação efetiva no processo de urbanização de cidades novas brasileiras.

Goiânia vai se destacar como um dos primeiros e emergentes laboratórios de urbanismo brasileiro, trazendo em si a conciliação de ideias e pensamentos de um ideário de cidade, a partir das condições vivenciadas na experiência urbana na capital do Distrito Federal e na cidade capital do Estado de São Paulo. As adaptações e inserções de novas ideias foram realizadas dessa vez por meio de um grupo de profissionais que tinham como integrantes, na sua grande maioria, engenheiros, uma das aderências que ligaram indivíduos e grupos sociais entre si.

O Plano original, modificado pelos engenheiros e arquitetos contratados, que atuavam no escritório da firma Coimbra Bueno & Cia. Ltda., do Rio de Janeiro, e pela equipe técnica que se formou junto à Superintendência de Obras de Goiânia, entre os anos de 1936-1938, teve a participação de Armando Augusto de Godoy como consultor técnico nas alterações do plano original de Attilio Correia Lima e na definição do novo traçado proposto para o Setor Sul.

No CAPÍTULO 3, trata-se do emergir da construção de Goiânia e a interlocução dos engenheiros, agentes públicos e o Estado, numa perspectiva da história, entre a ordem e o progresso e a construção da nação brasileira. (Re)Escrevendo, Armando Augusto de Godoy revelou algo mais.

No enredo que se redige, Goiânia se vai destacar, trazendo em si a conciliação de ideias e pensamentos de um ideário de uma cidade-jardim. Afirma-se, numa discussão sobre a cidade e o urbanismo com ênfase no tópico cidade-planejamento-urbanismo, pouco ainda desenvolvida.

Com a interpretação do livro, como uma lição de urbanismo na trajetória profissional de Aramando Augusto de Godoy, em primeiro lugar, pode-se assinalar que Armando Augusto de Godoy, ao escrever seus textos, entre os anos de 1916 e 1936, atuar na primeira comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro e como consultor técnico na elaboração dos planos de urbanização e construção dos espaços urbanos da cidade, foi se decepcionando ao perceber que o planejamento caminhava para permanecer como função consultiva. Evitou realizar mudanças marginais sem desconsiderar os limites traçados pelos aspectos econômicos e pelos poderes políticos. Demonstrou ao longo deste percurso de tempo que a consolidação de seu pensamento urbanístico se deu apoiado nos modelos de cidade-jardim das ideias de Howard,[24] mas deslocando-se para a aplicação de modelos de bairro-jardim, no início, com fundamento nas ideias de Unwin e Parker (Letchworth, Hampsted e depois nos moldes do Jardim América de São Paulo, um bairro rodeado por jardins), migrando para os modelos americanos de bairro-jardins de Clarence Stein e Henry Wright.

[24] Ebenerzer Howard se empenhou em difundir suas ideias após a primeira grande Guerra Mundial com a fundação do National Garden Cities Committee, com a intenção de construir cinquenta cidades-jardim (OTTONI, 1996, p. 55-58).

Pode-se afirmar que Armando Augusto de Godoy teve, como sua principal colaboração, o campo das ideias. Ao perceber em Goiânia a oportunidade de colocar em prática as suas ideias e experiências urbanas acumuladas, foi-lhe possível sentir de perto o planejar tido como a arte do possível. Isso porque o planejamento da nova cidade capital do Estado de Goiás com características de uma cidade-jardim e com um traçado que remete aos bairros-jardins americanos permaneceu como função consultiva, a se realizar com ações, na maioria das vezes, marginais às ideias e aos conceitos originais, sendo a sua atuação mantida dentro dos limites traçados pelos poderes existentes em diversos níveis de governo – Vargas, Ludovico e Coimbra Bueno.

Além disso, no Capítulo 3, entende-se que Armando Augusto de Godoy, ao publicar o livro, (in)escreveu-se na história e na historiografia da *urbs* moderna brasileira. Afirma-se que o livro *A URBS e os seus problemas*, como uma lição de urbanismo, representa essencialmente a visão e a reação de um indivíduo contra os males produzidos pela cidade do século XIX no Brasil.

Por conseguinte, ainda é possível afirmar que, ao se analisar e conhecer o pensamento urbanístico de Armando Augusto de Godoy sobre a cidade e o urbanismo, não há mais que poucas ideias-chaves, e que estas só ecoaram, reciclaram-se e reconectaram-se. Cada uma por seu tempo, originaram-se por indivíduos-chaves ou quando muito por grupo de indivíduos, os engenheiros politécnicos brasileiros, os pioneiros fundadores do urbanismo e do planejamento de cidades no Brasil. Eles, por vezes, apoiavam-se muito mutualmente, e dificilmente entravam em conflito.

Ao articular metáforas, citações e descrições, Armando Augusto de Godoy conduz quem lê, mediante sensações ora envoltas em representações subjetivas, ora nitidamente ancoradas no objeto observado, à cidade, sob o rigor do estudioso de lugares-paisagens, aglomerados humanos, habitações sociais e os que nelas estão. Permite interpretar, com uma sequência de movimentos – rodoviarista e urbanista –, numa espécie de movimentos combinados, pensamentos e práticas, divergentes ou não, do primeiro ciclo conjuntural das transformações territoriais e urbanas, antes analisadas, na maioria das vezes, de forma estagnada.

Na prática, nas narrativas de Armando Augusto de Godoy o planejamento de cidades funde-se com os problemas das cidades, que, por sua vez, se fundem com toda a história socioeconômico-político-cultural da época. Entretanto um limite teve de ser estabelecido. Contar de tudo apenas o necessário para explicar o seu pensamento sobre a cidade, sobre os fenômenos e o planejamento urbanos, fixando-os aos princípios e fundamentos do urbanismo.

Esta tese apresenta, portanto, uma inquietação não muito comum. Após um século de debates sobre a cidade do século XIX e século XX e como planejá-la, após reiteradas tentativas de colocar em prática várias alternativas da boa cidade, ou seja, de pôr ideias em prática, embora equivocadas ou distorcidas, dá-se conta de que se volta quase à "estaca zero", ao lugar de partida. Os teóricos do urbanismo e da cidade parecem retroceder às origens do planejamento. A mesma cidade é vista de novo, no século XXI, como um lugar de decadências, pobrezas, mal-estar social, intranquilidade civil e possivelmente até "de insurreição" (HALL, 1995, p. 14). Por certo, *A URBS e os seus problemas*, com muitas das suas ideias e preceitos-chaves, revela-se, com sua permanência histórica, uma lição de urbanismo que só pode ser compreendida com rigor dentro deste contexto ora apresentado.

CAPÍTULO 1

O ITINERÁRIO DA FORMAÇÃO
DE UM PENSAMENTO
que nunca parou nem se fixou

PERÍODO DE TEMPO LONGO
(1892-1944)

Na construção deste capítulo optou-se por percorrer a trajetória intelectual e profissional de Armando Augusto de Godoy. Numa perspectiva da memória, tem por objetivo deixar o próprio Armando de Godoy mostrar qual foi o itinerário da formação do seu pensamento sobre a cidade, que de fato se deu durante um período de tempo mais longo. Constatou-se que esse itinerante começa com a sua chegada e termina com o seu passamento, na cidade do Rio de Janeiro, respectivamente nos anos de 1892 e 1944. Esta parte de sua história se deu com ritmos diferentes e dinâmicas variadas, passando pelo curso de engenheiro geógrafo e civil da Escola Polytechnica do Rio de Janeiro. Depois de concluir seu curso, atuou junto a associações civis organizadas, trabalhou como amanuense na área portuária, foi coadjuvante do ensino teórico e lente-catedrático no Colégio Militar, que lhe concedeu honras do posto de Major do Exército, e com jornadas de trabalho como Engenheiro Agente de 2ª classe, Auxiliar-ajudante de 2ª classe nas repartições da prefeitura municipal do Distrito Federal e participando nas comissões técnicas da Diretoria de Viação e Obras Públicas, em diferentes administrações.

1. NUMA PERSPECTIVA DA MEMÓRIA

Ainda me lembro da grande decepção que experimentei ao entrar pela primeira vez no Rio, vindo de uma zona de Minas. A antiga cidade, com as suas ruas estreitas, mal calçadas, mal ventiladas e iluminadas, causou-me uma impressão bem diferente da que me preparara para receber. Esperara ter diante dos olhos cousas maravilhosas que me encantassem e me dessem a noção de beleza urbana, com que me fizera sonhar a leitura de alguns livros. Não era só isso; o ambiente de epidemias sucessivas, com curtos intervalos, que oferecia a Capital da República, muito influiu em meu espirito para a dolorosa impressão que me causou durante largo período de tempo. Horrível o espetáculo que me apresentava a nossa maior cidade. (GODOY, 1943, p. 310).

Ao interpretar seus textos, uma parte de sua vida tende a ser inserida num momento de ruptura com a continuidade histórica, e a direcionar o foco da narrativa mais para os eventos ocorridos no passado, que ainda permaneciam presentes em sua memória. Essa característica singular de seus textos encontra-se registrada em suas palavras acima citadas, trecho de seu texto intitulado *"*Algumas transformações e conquistas urbanas do Rio através de diferentes governos*"* (GODOY, 1943, p. 305-332), escrito em maio de 1936.[25]

Esse texto, ao ser adotado como principal fio condutor das discussões propostas neste primeiro capítulo, possibilitou contrapor e confirmar fatos, vestígios e situações observados na análise, verificação e interpretação da documentação primária encontrada durante o processo da pesquisa que antecedeu a escrita deste texto da tese de doutorado. Nele, foi possível observar, também, que ele, além de descrever imagens

[25] GODOY, A. A. de. Algumas transformações e conquistas urbanas do Rio através de diferentes Governos. Revista Arquitetura e Urbanismo. v. i, n. 2, p. 454, jul/ago-1936. In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas. Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 305. Artigo escrito em maio de 1936 e publicado também na coletânea do livro A URBS e os seus problemas (GODOY, 1943). Descrição e resumo: "O artigo traz o resumo da Conferência realizada pelo autor em 8 de julho, a convite do IAB e do Centro Carioca, onde analisa as ações urbanas praticadas no Rio de Janeiro, pelos diferentes governos. São temas desta análise: O Rio Antigo, o principal autor das primeiras grandes transformações urbanas - Pereira Passos e as ações de Lauro Muller, Paulo Frontin, Carlos Sampaio, Adolpho Bergamini, Pedro Ernesto, dentre outros". Disponível em: <http://www.urbanismobr.org/bd/documentos.php?id=391. Artigo publicado na Revista da Diretoria de Engenharia da Prefeitura do Rio de Janeiro, v. I, n. II, jul.-ago. 1936, p. 454.

e fatos guardados em suas lembranças, escreveu sobre e para o presente que estava vivendo.

Pode-se dizer que tais palavras foram proferidas em uma das suas últimas conferências, realizada a convite da Sociedade dos Amigos da Cidade de São Paulo, perante "parte importante do culto escol paulista" (GODOY [1936], 1943, p.208), destacando as principais conquistas alcançadas, no campo do urbanismo, pela Capital do Brasil

É fato que, em 1936, ele falou num momento denominado moderno, considerado por estudiosos sobre o assunto como um momento de rupturas e de formulação de novos paradigmas. Mas ao recordar os fatos, como num veloz lampejar de uma imagem do passado, falou do necessário habituar-se às novas relações sociais que se desenhavam no cenário do "Rio de Janeiro Antigo" [26], pois, ao chegar àquela cidade e ao se deparar com as áreas central e portuária da cidade, e com seus arredores, o que experimentou e testemunhou em meio às cenas das ruas e das precárias condições sanitárias ficou registrado em sua memória.

1.1. AO VIVENCIAR A CIDADE, VIVENCIOU-SE UMA EXPERIÊNCIA URBANA

Armando Augusto de Godoy, natural de Volta Grande, filho de uma família de origem rural mineira, nasceu no dia 3 de abril de 1876. Seu pai, Olympio Augusto de Godoy, figura no *Almanaque da Província de Minas Gerais*, referente ao período de 1864 a 1975, como um dos fazendeiros de café, da Freguesia de Angustura. Sua mãe, Anna Fortunata de Bittencourt e Castro, tinha por ocupação prendas domésticas. Foi sobrinho de José Venâncio de Godoy Júnior e irmão de José Venâncio Augusto de Godoy.[29] Os

[26] A expressão "Rio de Janeiro Antigo" foi utilizada por Armando Augusto de Godoy no texto elaborado com o título "Algumas transformações e conquistas urbanas do Rio através de diferentes governos", em 1936. A denominação "Rio de Janeiro Antigo" está vinculada ao período da República Velha ou Primeira República. Esse período se estendeu da proclamação da República, em 15 de novembro de 1889, até a Revolução de 1930. O período de 1894 até a Revolução de 1930, com São Paulo e Minas Gerais dominando o Governo Federal por meio da denominada política café com leite, coincidiu com a transferência de Armando Augusto de Godoy de Volta Grande, MG, para o Rio de Janeiro, em 1892.

29 José Venâncio Augusto de Godoy, farmacêutico, fazendeiro e político, foi prefeito municipal de Além Paraíba, Estado de Minas Gerais, de 1906 a 1912 e de 1931 a 1934. Em 1939, ele tomou posse como o primeiro prefeito municipal de Volta Grande, Estado de Minas Gerais, cargo que ocupou até 16 de junho de 1940, data do seu falecimento.

antecedentes da composição dos seus membros familiares encontram-se sistematizados no [Apêndice 3] desta tese.

Ele morou cinquenta dois anos de sua vida no Rio de Janeiro e, ainda jovem, sem entender ao certo o que estava acontecendo com a cidade, pode-se dizer que se enveredou por lugares praticamente desconhecidos pelos visitantes e pela maioria dos cariocas. No *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro*, do Ministério da Fazenda [Anexo 1.5], a partir de 1898, foram encontrados informações e registros dos locais de trabalho a que Armando Augusto de Godoy esteve vinculado no âmbito do Ministério da Fazenda, Ministério da Guerra e Ministério de Viação e Obras Públicas. Foram identificados e mapeados os locais em que morou, com seus respectivos endereços residenciais [Apêndice 2].

Em seus textos, aos poucos vão despontando cenários, episódicos e situações vivenciadas, em meio ao remanescente e, ao mesmo tempo, incipiente ambiente urbano em transformação. Diversas imagens do "Rio de Janeiro antigo", observadas na virada do século XIX, nos primeiros três decênios do século XX, deixaram marcas e lembranças narradas por Armando Augusto de Godoy. Episódios expressos como "horrível o espetáculo", ao serem analisados e interpretados, revelam o processo dramático das transformações das cidades brasileiras que também, de certa forma e em outros tempos, ocorrera concentradamente entre os países mais desenvolvidos na Europa e nos Estados Unidos.

Na expressão "horrível o espetáculo", dita por ele, entre as atividades da escrita e da oratória, o espanto e a geral preocupação diante da precária condição sanitária e de uma outra logica urbana que emergia foram aos poucos revelando a realidade das ruas daquela cidade. Suas lembranças, num primeiro momento, apresentam uma impressão de estranheza; entretanto, logo depois passam a esclarecer algumas lacunas encontradas ao longo do tempo histórico da sua trajetória.

Ao dizer "esperava ter diante dos olhos cousas maravilhosas que me encantassem e dessem a noção de beleza urbana, com que me fizera sonhar a leitura de alguns livros" (GODOY, [1936] 1943, p. 310), ele revelou seu interesse pelos livros, sem

permitir explicitar ao certo o que leu.[30] Diante disso, é possível afirmar que ele escreveu seus textos num momento em que o hábito de leitura se espalhava por todas as classes sociais, e o leitor em formação fazia uma exigência: encontrar sua imagem nos livros que lia.

As características das ruas que descreveu levam a crer que Armando Augusto de Godoy tinha absorvido uma ideia comum encontrada em algumas metrópoles que passaram por grandes transformações urbanas num processo de urbanização e modernização, entre o século XIX e início do século XX. Ele descreveu aos seus leitores as ruas do Rio de Janeiro, do final do século XIX. Nesse caso numa narrativa realizada no tempo vivido da produção do texto e não no tempo do acontecido. Naquele momento, ao se colocar na posição de observador das cenas de rua, compôs uma representação estética de uma sociedade em desconstrução, em detrimento do surgimento da construção da sociedade industrial. Ao escrever e falar, possibilitou aos que o ouviram e o leram imaginassem, e aos que o leem, conhecerem, a realidade urbana encontrada por ele em outros tempos.

O espanto manifestou-se nele ao se deparar com o espetáculo das ruas. Tanto o espanto quanto o espetáculo tornam-se visíveis em seu texto, compondo uma representação estática da cidade do Rio de Janeiro. De fato, nesse período, quando a maioria dos brasileiros ainda tinha "um pé na roça e o resto do país vivia em casas plantadas em cidades meio campestres" (SEVCENKO, 1998, p. 20), as pessoas foram envolvidas num processo de transformação de seus hábitos cotidianos e de suas convicções.[31]

---

[30] Até a presente data, ainda não foi possível conhecer ao certo os livros a que teve acesso.

[31] Nicolau Sevcenko (1998, p. 20) descreve com riqueza de detalhes, no capítulo intitulado "O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso", a situação do Rio de Janeiro, no início do século XX: "[...] a população do Rio de Janeiro era pouco mais de 1 milhão de habitantes. Desses, a maioria era de negros remanescentes dos escravos, ex-escravos, libertos e seus descendentes, acrescidos dos contingentes que haviam chegado mais recentemente, quando, após a abolição da escravidão, grandes levas de ex-escravos migraram das decentes fazendas do café do Vale do Paraíba, em busca de novas oportunidades nas funções ligadas sobretudo às atividades portuárias da capital. Essa população, extremamente pobre, se concentrava em antigos casarões do início do século XIX, localizados no centro da cidade, nas áreas ao redor do porto. [...]. Para as autoridades, eles significavam uma ameaça permanente à ordem, à segurança, e à moralidade pública. Por essa razão, foram proibidos os rituais religiosos, cantorias e danças, associadas pelas manifestações rítmicas com as tradições negras e, portanto, com a feitiçaria e a imoralidade.

1.1.1. Das docas e trapiches às grandes transformações urbanas

> Eu, quando estudante, como funcionário da Recebedoria de Minas, trabalhei nas Docas nacionais e em alguns trapiches daquela época. Era nauseabundo o espetáculo que oferecia tal parte do Rio, mal calçada, sem limpeza sistemática, sendo o tráfego de carros e caminhões o mais difícil que se podia imaginar. Chamava-se a tal zona, por ironia, o "bairro da saúde", não obstante ser o mais insalubre e o mais mal cheiroso do Rio de Janeiro. [...] (GODOY, [1936] 1943, p. 314).

Ao falar de si, escrevendo em 1936, no trecho do texto acima falou de sua fase de juventude quando ainda estudante. Ele conseguiu realizar seus estudos, trabalhando nas "docas nacionais e em alguns dos velhos trapiches daquela época" (Figura 5), no comércio, e como amanuense [na] "Recebedoria do Estado de Minas Geraes" [32], na Área Portuária do Rio de Janeiro (GODOY, [1936]1943, p. 314), quando ocorreram as vicissitudes que cercavam as transformações da cidade capital da nação brasileira e por cujo porto era escoada boa parte da produção mineira do Estado de sua terra natal. Este fato pode ser confirmado com o primeiro registro de vínculo empregatício encontrado junto à esfera pública do Governo do Rio de Janeiro, conforme anunciado no indicador, para o ano de 1898, do *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro*. [33]

[32] Conforme anuncia o indicador para o ano de 1898 do Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro, este foi o primeiro registro de vínculo empregatício encontrado junto à esfera pública do Governo do Rio de Janeiro.

[33] Na época, a Recebedoria do Estado de Minas no Rio de Janeiro era subordinada ao Ministério da Fazenda (ALMANAK..., 1898, p. 140). A Recebedoria do Estado de Minas Gerais do Rio de Janeiro foi criada pelo Decreto nº 841 de 18 de julho de 1895. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=313394&PagFis=15516>. Acesso em: 16 mar. 2016.

Figura 5 - Área Portuária do Rio de Janeiro: docas e trapiches, 1895.
Fonte: LAMARÃO, 2006.

"O espetáculo" que a cidade ofereceu a Armando Augusto de Godoy, na época, apresentava graves ameaças à saúde pública pela convivência adensada de pessoas e precárias condições sanitárias. Ao mesmo tempo em que reconheceu, entre as realizações do governo federal, sob a direção do engenheiro militar Lauro Müller, a necessidade de melhorias das condições de infraestrutura urbana da cidade do Rio de Janeiro, ao falar, naquela ocasião, registra-se, na sua narrativa, uma inquietação em relação ao tráfego e aos congestionamentos. Esses problemas vivenciados por ele, na sua fase de juventude, quando da sua chegada ao Rio de Janeiro, posteriormente tiveram a atenção de Armando Augusto de Godoy ao longo da sua atuação profissional.

Ainda como estudante, ele pode observar as transformações urbanas na Capital Federal. Nas avaliações sobre a realidade portuária, largamente difundida pelos historiadores, o sistema portuário oitocentista era anacrônico, ineficaz e prejudicial ao comércio, e as reformas então empreendidas resolveriam os problemas e provocariam mudanças radicais nas condições de operação do porto.

Aquelas instalações portuárias precárias e obsoletas do Rio de Janeiro, um dos problemas que caracterizavam o cenário urbano da cidade carioca, entre os anos do final do século XIX e início do século XX, permaneceram gravadas na memória de

Armando Augusto de Godoy, até que em 1936 foram revividas e narradas algumas cenas vividas outrora, dando espaço para uma nova interpretação pelo viés da circulação e mobilidade espacial que era um privilégio de poucos no período anterior ao período de sua permanência na capital federal.

A área portuária, com as suas reformas e ampliações, pode ser revisitada por meio da narrativa de Armando Augusto de Godoy que conduz aos bairros da Saúde, Gamboa e outros morros, praias e alagados do Rio de Janeiro, e daí mostra-se como as áreas viriam a constituir a zona portuária.

As áreas portuária e central do Rio de Janeiro configuravam, na época, um espetáculo, por completo diverso daquele que encenava a cidade natal de Armando Augusto de Godoy. Pode-se afirmar que era grande o movimento comercial no porto do Rio de Janeiro comparado ao dos outros portos nacionais. A sua relevância para a sustentação econômica do Estado Imperial tornava-se evidente.[34] Se no tempo dos trapiches imperavam uma outra lógica, como escrevem Armando Augusto de Godoy e vários outros literatos, como era possível haver um comércio tão intenso e se arrecadar tantos impostos? Essas indagações levam a um terreno pouco explorado pela historiografia das áreas portuárias das cidades brasileiras, que foge dos objetivos desta tese.

[34] *LUCAS, Nathália Topini.* O Porto do Rio de Janeiro: reflexões sobre sua modernização e seu impacto social frente suas comunidades circunvizinhas. História Econômica na Revista Espaço Acadêmico, nº 130, v. 11, março de 2012. Disponível em http://www.periodicos.uem.br/ojs/index.php/EspacoAcademico/article/view/13902. Acesso em 28/04/2018.

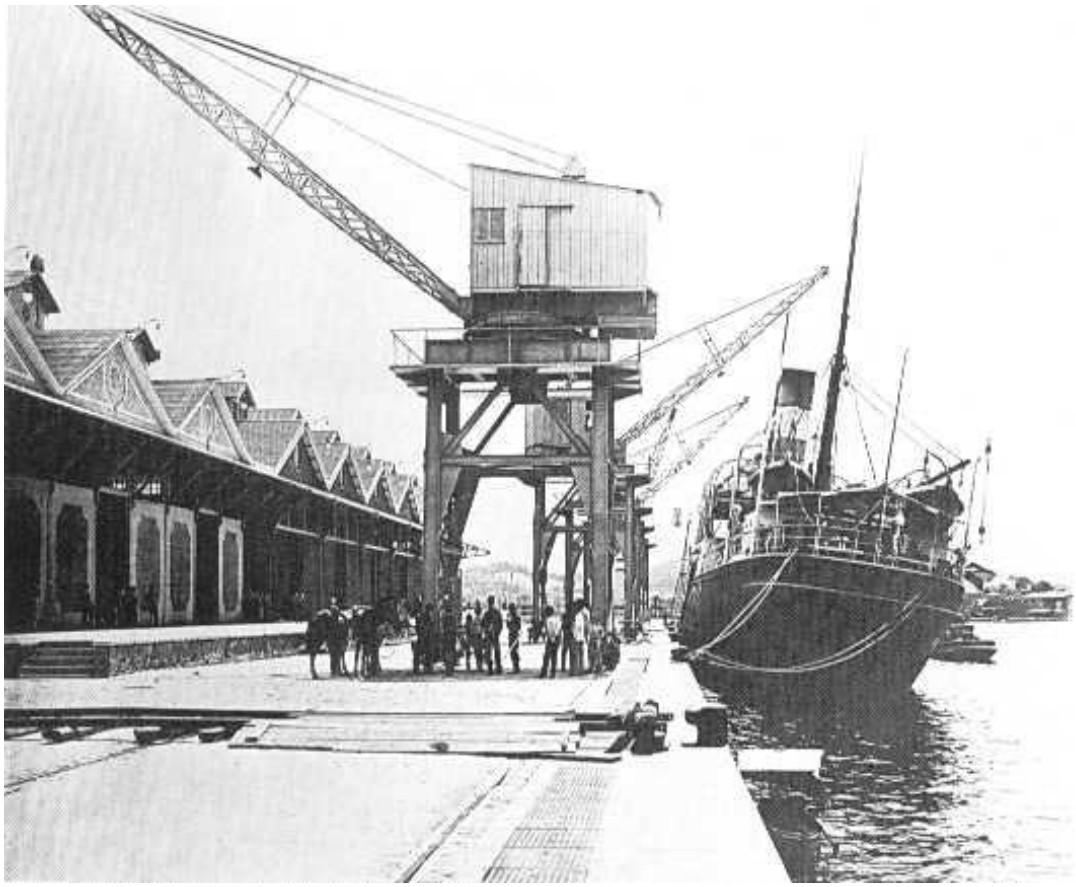


Figura 6 - Cais do Porto Rio de Janeiro, final do século XIX e inicio do século XX.
As obras ajudaram nas transações comerciais, com a ampliação do espaço de fluxo da carga como também para a entrada de embarcações de grande porte. Fonte: LUCAS, 2012. Disponível em http://www.periodicos.uem.br/ojs/index.php/EspacoAcademico/article/view/13902. Acesso em 28/04/2018.

Entretanto, a discussão desse tema amplo, complexo, entrelaça-se com a vida do porto e o processo de construção da máquina administrativa do Estado Nacional no qual Armando Augusto de Godoy atuou profissionalmente. No contexto da economia colonial e mercantil e na trama das mudanças sociais e políticas presentes no Rio de Janeiro, as docas e os trapiches são estruturas típicas da formação econômico-social do Brasil. Na realidade, foram essenciais para o funcionamento da operação portuária no Rio de Janeiro do século XIX. Cabe ressaltar a importância da área e das atividades portuárias, articuladas à expansão urbana e ao processo de urbanização e modernização do Rio de Janeiro (Figura 6).

Entre outras coisas, pode-se dizer que, tanto nos trapiches quanto no porto do "Rio de Janeiro antigo", Armando Augusto de Godoy, na expectativa de um futuro

melhor que a cidade capital do Distrito Federal pudesse oferecer, ainda não podia perceber e nem fazia ideia de como estava envolvido na trama de uma história de incorporação de inovações tecnológicas originárias da segunda revolução industrial, e de um enfrentamento de grupos econômicos entre si e o Estado, que abrangiam a produção de um espaço de serviço incrustado no tecido urbano[35] (Lamarão, 2006, p. 9 e 10).

1.1.2. Dos planos e projetos dos engenheiros

> O principal objetivo desta conferência é focalizar e pôr em evidência algumas obras de vulto e transformações urbanas observadas no Rio, através de várias administrações, bem como mencionar as principais conquistas que a Capital do Brasil fez no campo do urbanismo. Entretanto, faltaria a um dever assaz imperioso iniciar esta sem render as homenagens da minha admiração a esta metrópole, muito inspiradamente cognominada "cidade dínamo". [...]. Visitei esta cidade, pela primeira vez, quando simples aluno da Escola Politécnica do Rio; já lá se vão sete lustros. As impressões foram fortes demais, ainda se não apagaram e me levaram, desde então, a acompanhar-lhe o desenvolvimento vertiginoso [...]. (GODOY, [1936] 1943, p. 307-308),

Numa narrativa ora para o tempo presente, ora numa retrospectiva dos fatos ocorridos no passado e registrados na sua memória, Armando Augusto de Godoy enveredou-se a falar de várias administrações municipais e de diferentes governos, destacando aqueles que contribuíram para as mudanças na configuração da paisagem urbana, das ruas, quadras, lotes e praças da cidade do Rio de Janeiro, e para a institucionalização e gênese do urbanismo moderno brasileiro.

[35] O livro de Sérgio Tadeu de Niemeyer Lamarão (2006), *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro,* vai além de um estudo da área portuária. Nele o autor indica um novo olhar sobre a reforma urbana na cidade do Rio de Janeiro, atribuída exclusivamente ao prefeito Pereira Passos. Entende que tal transformação foi resultado de uma junção de investimentos não só do Estado como também da União. A região do porto servia para a entrada de estrangeiros, a garantia de salubridade e para prosseguir com a proposta de modernização e adequação mundial que ocorreu durante o século XIX.

Na sua juventude, ao mesmo tempo vivenciou o surgimento da nova capital mineira concebida e construída pelo engenheiro Aarão Reis, entre 1894 e 1897 e as principais transformações urbanas do Rio de Janeiro, entre os anos de 1892 e 1906. Da construção de Belo Horizonte (Figura 7) ao Plano de Melhoramentos do Rio de Janeiro (Figura 8), destacou na sua narrativa, de 1933, a cidade moderna, onde são encontrados ecos consagrados dos modelos de cidade-capital moderna como ápice da civilização.

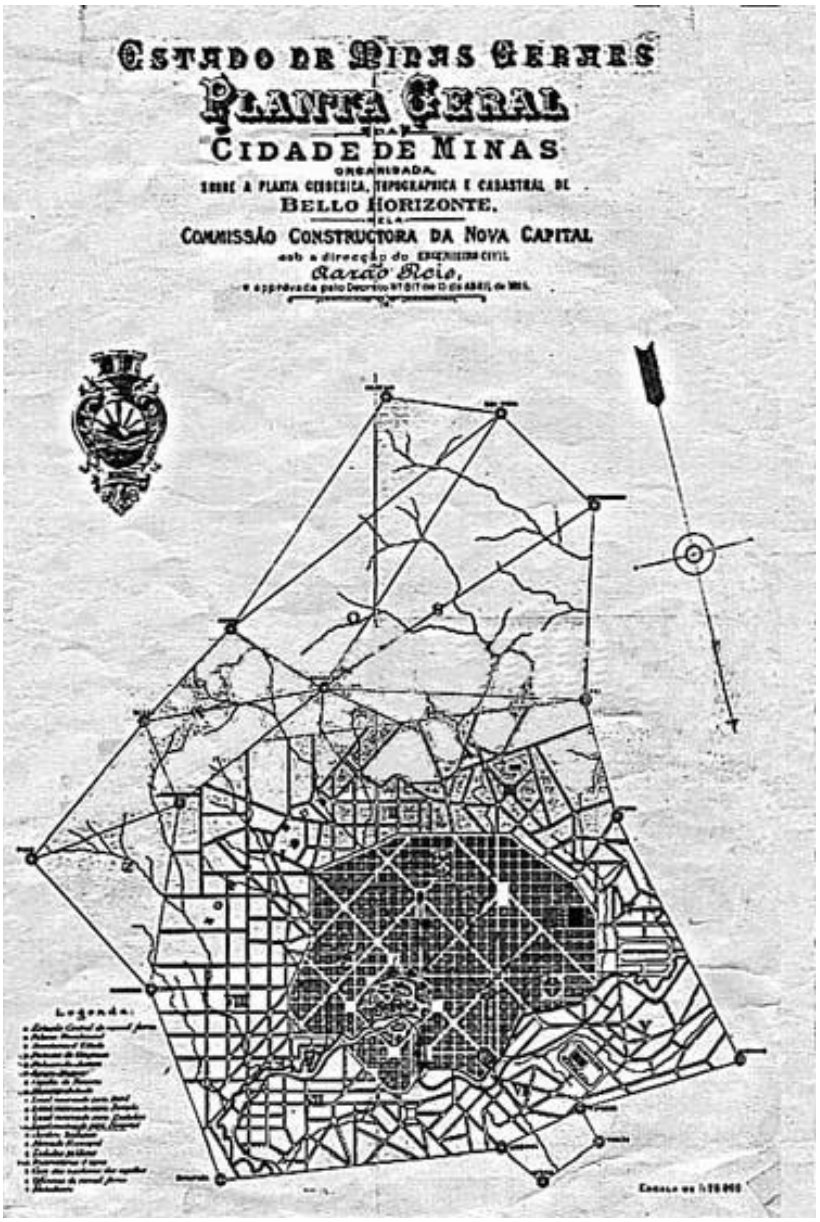


Figura 7 - Planta geral da cidade de Minas. BH, 1895.
Fonte: Arquivo Público Mineiro.
Disponível em: em http://www.urbanismobr. org/bd/documentos.php?id=2780
Acesso em 30 dez. 2017.

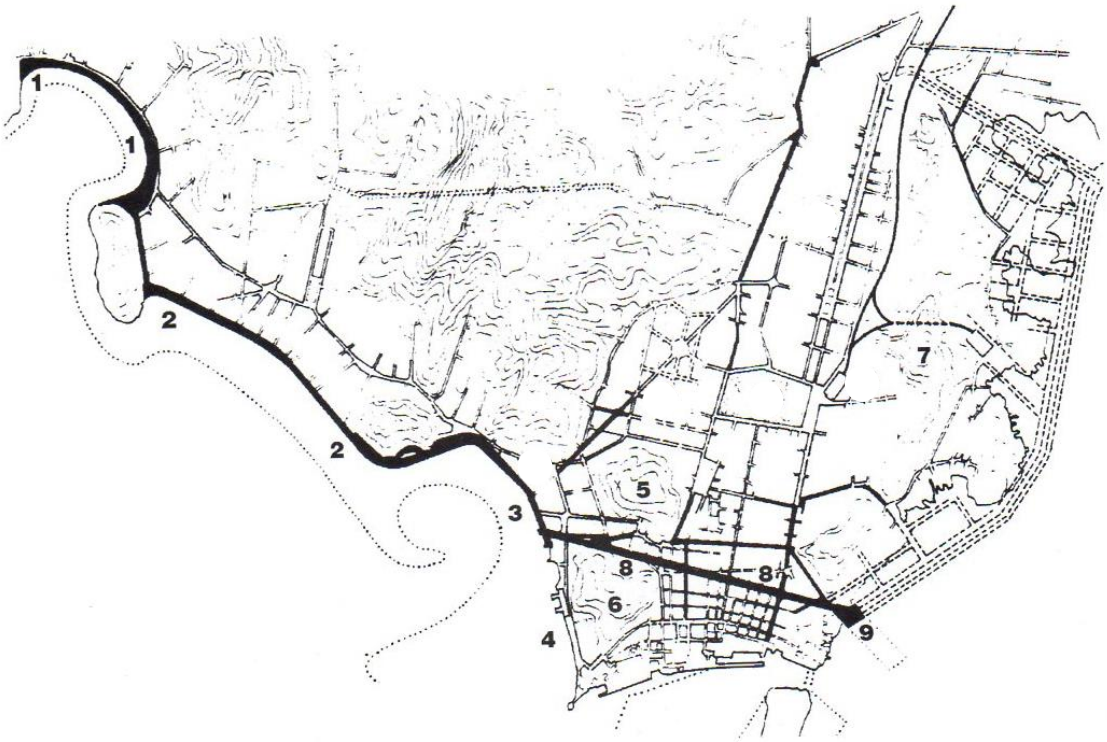


Figura 8 - Plano Geral do Rio de Janeiro, 1903-1910.
1. Praia do Botafogo; 2. Praia do Flamengo; 3. Praia da Lapa; 4. Praia de Santa Luiza; 5. Morro de Santo Antônio; 6. Morro do Castelo; 7. Morro da Provideência; 8. Av. Rio Branco; 9. Praça Mauá; Fonte: SICCA, 1985.

Assim sendo, a reforma do prefeito Pereira Passos também foi lembrada em três aspectos importante. O primeiro por representar um exemplo típico de novos momentos de organização social, determinando novas funções às cidades exercidas com a eliminação de formas antigas e contraditórias ao novo momento. Caracteriza o segundo aspecto uma intervenção reorganizada sobre novas bases econômicas e ideológicas, "que não mais condiziam com a presença de pobres na área mais valorizada da cidade" (ABREU, 2013, p. 63). Dessa maneira, representou o primeiro exemplo de intervenção estatal sobre o urbano, e por fim também se constituiu como exemplo de novas contradições do espaço para o momento de organização social que surgia nos morros situados no centro da cidade, como os da Providência, São Carlos, Santo Antônio e outros, que passaram a ser rapidamente ocupados, originando uma forma de habitação popular que marcou a feição da cidade com a favela.[36]

[36] Mauricio de A. Abreu (2013, p. 66) ressalta, ainda, que o Morro da Providência já era conhecido como Morro da Favela desde de 1897, depois que passou a ser habitado por militares de baixa hierarquia retornados de Canudos.

Ao articular a formação do pensamento urbanístico de Armando Augusto de Godoy ao debate sobre a reforma urbana e os projetos e planos formulados pelos engenheiros, por solicitação dos poderes públicos, para o saneamento do "Rio de Janeiro antigo", ao longo dos anos de 1870 ao governo Rodrigues Alves (1902-1906), e depois para a remodelação, embelezamento e expansão, tendo como objeto o olhar dos engenheiros politécnicos sobre a cidade do Rio de Janeiro, privilegia-se a vertente metodológica concebida por Roger Chartier (1990 apud KROPF, 1996), como análise das práticas e operações das quais um grupo de engenheiros atribuiu significado à cidade, tomada como principal objeto de estudos e intervenções, mediante as percepções e disposições para as ações compartilhadas pelo grupo (KROPF, 1996, p. 180).

Em 1936, ao falar sobre o "Rio de Janeiro Antigo", Armando Augusto de Godoy chamou a atenção para o fato de que velhos grupos imperial e agrarista cediam seus lugares nas funções públicas a uma nova geração de engenheiros formados pela Escola Polythecnica e pela Escola Militar do Rio de Janeiro. Ao recuar no tempo histórico do século XIX, torna-se possível evidenciar o processo de constituição de um imaginário social acerca da sociedade brasileira, do Estado necessário para desenvolver o país e, sobretudo, da educação requerida para dar sustentáculo ao projeto de nação, adaptado a um pensamento militar ancorado no lema Ordem e Progresso.

Em 1936 ao reportar-se às suas lembranças, ainda considerou:

> A engenharia, sob a orientação do ilustrado e enérgico ministro da Viação daquela época, limpou e remodelou o antigo bairro da Saúde, dando-lhe outro aspecto e outra eficiência com relação ao tráfego e aos serviços de embarque e desembarque de mercadorias. [...] o antigo Ministro da Viação tinha uma bôa compreensão dos problemas nacionais [...]. Foi para obedecer a critério superior que êle entregou a direção técnica das obras do porto a profissionais de grande valor, como Francisco Bicalho [...].[37] (GODOY, [1936]1943, p. 314).

Foi nos primeiros mais conturbados anos da experiência republicana (1889 a 1930) que, de um lado, uma vez que a Proclamação da República foi considerada um marco na modernização do país, ocasionaram-se grandes expectativas de renovação,

[37] Na citação chama atenção para o Ministro da Viação, à época, um major, engenheiro Lauro Severiano Muller, que ocupou a pasta do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, no governo do Presidente Rodrigues Alves. Este nomeou uma comissão para estudo e execução do novo porto. O local estabelecido para a construção do cais foram as praias entre a Praínha (atual Praça Mauá) e a Ponta do Cajú, próxima à São Cristóvão. Na construção do porto outro o engenheiro que se destacou foi Francisco Bicalho, citado por Armando Augusto de Godoy.

intensificou-se a industrialização, ocorreram a organização e a modernização do aparelho do Estado e, de outro, conquistaram-se os direitos trabalhistas. Uma outra lógica de crescimento e desenvolvimento emergia para a construção da sociedade, para uns, ou da nação brasileira, para outros que contribuem, ainda hoje, com a escrita da história e historiografia da cidade e do urbanismo no Brasil.

Na análise dos textos e nas citações de Armando Augusto de Godoy, interessa discutir e destacar os reflexos dos fóruns internacionais sobre a questão urbana, a cidade e o urbanismo, por meio dos profissionais pioneiros do urbanismo brasileiro, atuantes nas intervenções urbanas das capitais brasileiras, desse período. Estes pioneiros, em especial os engenheiros, foram capazes de estabelecer intenso diálogo com a comunidade científica e técnica na época e de inserir uma discussão teórica complexa sobre a questão urbana e dos planos de saneamento, remodelação e expansão que ajudaram a colocar em prática.

Com a atenção voltada para os engenheiros formados pela Escola Polytechnica e Escola Militar do Rio de Janeiro, Armando Augusto de Godoy se insere como parte do grupo dos engenheiros geografos e civis formado na Escola Polytechnica, nos primeiros anos de 1900, grupo este, ainda, pouco estudado pela história e historiografia da engenharia brasileira.

Em seu texto "Algumas transformações e conquistas urbanas do Rio, através de diferentes governos", (GODOY, [1936] 1943) falou sobre as primeiras grandes transformações urbanas e os seus principais autores.

> Foi, ***sob a administração Passos*** e graças ao seu largo descortino, que ***surgiu uma das mais formosas vias públicas que o Rio de Janeiro*** hoje apresenta. Quero referir-me *à* ***Avenida Beira-Mar***, que constitue um dos mais belos ornamentos da nossa Capital, pelos seus alinhamentos curvos, pela inenarrável vista panorâmica que oferece aos que aí moram e a percorrem. (GODOY, [1936]1943, p. 311, **grifo nosso**).

> Entre os elementos do ***governo de Rodrigues Alves*** que mais úteis foram ao Rio de Janeiro, se encontra ***Lauro Müller***. Em grande parte se lhe devem **as *obras do porto***, que representam um melhoramento, cuja importância só pode bem avaliar quem, ***como eu, conheceu a Guanabara antes de tais obras. A parte beneficiada e transformada pelos aterros, cais e armazéns construídos, era uma das mais horripilantes e imundas da cidade*.** (GODOY, [1936]1943, p. 314, **grifo nosso**).

> O Nome de ***Paulo de Frontin*** está ligado a obras de singular importância e relevo no corpo e na vida do Rio de Janeiro. Sua coragem, ousadia e superior compreensão dos problemas urbanos devemos a ***abertura da Avenida Rio Branco***, que veio dar à nossa Capital um dos seus belos aspectos e elementos de vida, definindo e simbolizando uma época de consideráveis conquistas urbanas. [...] ***Ao ilustrado professor de máquinas e antigo diretor da Escola Politécnica*** também se deve *a* ***abertura da avenida*** que tem hoje o seu nome e ***começa no vale de Santa Alexandreina, estendendo-se até o Canal do mangue.*** (GODOY, [1936]1943, p. 315, **grifo nosso**).
>
> ***O Ilustrado professor Carlos Sampaio***, com a energia de que era dotado e o prestígio de que gozava junto ao governo*, poderia* ***ter sido muito mais útil ao Rio se então houvesse feito elaborado, sob a direção de um grande urbanista, um plano de remodelação e expansão para o Rio*.** [...] Foi no governo de inesquecível prefeito a que venho aludindo, que foram constituídas as avenidas de contorno à Lagoa Rodrigues de Freitas [...]. (GODOY, [1936]1943, p. 318, 319, **grifo nosso**).

Armando Augusto de Godoy, no trecho do texto acima, ao falar sobre o "Rio de Janeiro Antigo", destacou alguns nomes, entre os auxiliares do presidente Rodrigues Alves (1902-1906), que atuaram de forma decisiva nas tomadas de decisões para concretização da remodelação da capital republicana tendo a circulação como principal norteador das intervenções. Neste caso, a respeito das respectivas contribuições desses nomes citados num processo de significativas conquistas urbanas, vinculadas aos feitos que representam a síntese do pensamento urbanístico daquele momento, surgem algumas inquietações.

Ao relacionar os nomes mencionados por Armando Augusto de Godoy com a realização das obras temos a considerar: Rodrigues Alves presidente (1902 a 1906), ou um plano em três dimensões para resolver os problemas do Rio de Janeiro e a nomeação de uma equipe de técnicos composta com o então engenheiro Pereira Passos, o médico sanitarista Oswaldo Cruz, e o engenheiro Lauro Müller? Ou ainda, o que deixa transparecer ao falar de Pereira Passos (1902-1906), o que mais marcou em sua memória foram as questões das vias, avenidas, boulevares, a circulação na reforma urbana realizada? (GODOY, [1936] 1943, p. 331).

Falou, ainda, com propriedade das inúmeras ruas de parte da cidade que foram alargadas, prolongadas e reconstruídas. Destacou que foi na administração de Pereira Passos que "surgiu uma das mais formosas vias públicas que o Rio de Janeiro" apresentava, à época. Completou dizendo:

> Quero referir-me à Avenida Beira-Mar, que constitue um dos mais belos ornamentos da nossa Capital, pelos seus alinhamentos curvos, pela inenarrável vista panorâmica que oferece aos que aí moram e a percorrem, bem como pela sua luxuriante arborização. *(*GODOY, [1936]1943, p. 311).

Mas, ao retornar suas reflexões ao seu tempo presente, ponderou:

> [...]. Se os terrenos que marginam tão encantadora via tivessem sido fragmentados em melhor orientação, e as suas edificações se harmonizassem mais entre si e correspondessem melhor às condições locais, ela poderia rivalizar com as mais belas, que outras cidades do mundo oferecem. (GODOY, [1936]1943, p. 311).

Conclui seu pensamento dizendo: "[...]. Entretanto, ela excede às outras, sob o ponto de vista do panorama maravilhoso que domina" (GODOY, [1936]1943, p. 312). Nesse trecho de sua fala são acometidos alguns aspectos relativos à questão urbana que passam a ser evidenciados, em tal oportunidade, por chamarem a atenção durante a análise e leitura articuladas entre o texto de 1936 e os demais textos que compõem o livro *A URBS e os seus problemas* de Armando Augusto de Godoy.

O seu olhar apurado destaca-se tanto sobre os problemas de tráfego existentes entre a parte central e parte sul da cidade do Rio de Janeiro, quanto com relação à construção e modernização das estradas que se desenvolviam em torno do Rio de Janeiro, entre as quais ele destacou as que permitiam o passeio denominado "A Volta da Gávea", que proporciona aos que por ela transitassem "panoramas de surpreendente formosura" (GODOY, [1936]1943, p. 312).

Não deixou de referir-se aos "calçamentos modernos que foram introduzidos no Rio pelo prefeito Pereira Passos[38], sem par, cuja obra até hoje não foi igualada", destacando, ainda, que se deve a ele "a construção e a boa situação do Teatro Municipal, um dos mais apreciados edifícios do Rio" (GODOY, [1936]1943, p. 312).

Na ambiência urbanística, vivenciada e descrita por ele, percebe-se que em maio de 1936 de alguma forma havia assimilado o ambiente que se formou em torno das transformações ocorridas no "Rio de Janeiro Antigo". Já podendo ser considerado

[38] O governo empreendeu uma grande reforma dos bairros e ruas da antiga cidade inspirada nos padrões dos modernos centros urbanos europeus, visto que Pereira Passos, quando viveu em Paris, apreciara os Grands Travaux, e teve a oportunidade de adotar no Rio de Janeiro as premissas haussmannianas. Então nomeado prefeito, ao receber o aval para iniciar uma série de remodelações na Capital Federal, deveria introduzir uma imagem cosmopolita como a de Paris.

engenheiro urbanista, após trinta anos de atuação profissional, ele afirmou que aquelas "tais transformações foram, de fato, profundas e de grande eficiência, porquanto operaram um milagre de verdadeiro rejuvenescimento urbano" (GODOY, [1936]1943, p. 310).

Diante disso, Pode-se afirmar que Armando Augusto de Godoy, durante sua trajetória profissional, acompanhou o fluxo intenso de mudanças nas cidades brasileiras motivado pelos desafios impostos pelo crescimento e desenvolvimento da cidade na passagem do século XIX para o século XX. Com essas mudanças as questões referentes à circulação urbana passaram a afetar tanto na configuração das vias quanto na necessidade de organizar o tráfego de veículos e os meios de transportes que se conformava à época.

O período da reforma de Pereira Passos, dialeticamente, representou o início de uma etapa de desenvolvimento de novas contradições com base capitalista, a superação da forma e das contradições da cidade colonial-escrava. O papel do Estado nesse momento de transição foi fundamental no que diz respeito à sua intervenção sobre o urbano e no que era tocante "ao incentivo dado à reprodução de diversas unidades do capital" (ABREU, 2013, p. 67), marcando, assim, o desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro no século XX.

A Exposição Nacional Comemorativa do primeiro Centenário da Abertura dos Portos do Brasil, em 1908, foi uma grande mostra de bens naturais e produtos manufaturados oriundos de diversos estados brasileiros. Teve como justificativa a celebração da abertura dos portos e a realização de um inventário da economia do país. Entretanto, o seu principal objetivo foi apresentar às diversas autoridades nacionais e internacionais a nova Capital de República, saneada com a ajuda de Oswaldo Cruz, que teve Lauro Müller à frente das obras portuárias, e urbanizada com as grandes reformas realizadas durante a gestão do prefeito Pereira Passos, citado anteriormente. Vale dizer que esse evento foi importante para a inserção brasileira nas "vitrines do progresso" das exposições nacionais e internacionais, servindo de preparo para a participação na Exposição Internacional de Bruxelas de 1910.

Ao falar das primeiras grandes transformações urbanas do Rio de Janeiro, durante as primeiras décadas do século XX, ele recorreu ao pensamento urbanístico internacional e às questões sociais e políticas nacionais do final do século XIX. Percebe-se uma inquietação com a forma com que os "reformadores" urbanos ousaram "mexer" na cidade. Jardins, bulevares, arquitetura eclética, vitrines, monumentos, como elementos urbanos modernos, foram agenciados nessas cidades, para destacar os espaços urbanos dominantes.

Entretanto, com ideários positivista e republicano, os engenheiros brasileiros tinham como projeto político a busca do progresso do país por meio da industrialização e da modernização das cidades. Pertencentes à primeira geração de urbanistas brasileiros, à qual Armando Augusto de Godoy passou a pertencer, destacam-se profissionais engenheiros com uma abordagem pautada em conhecimento teórico assimilado de referências internacionais.[39]

1.1.3. Dos melhoramentos, à circulação e aos novos meios de transporte

> [...]. Os bondes da Carris Urbanos, que por ali trafegavam, não tinham horário e o congestionamento da rua da Saúde era contínuo de um a outro extremo. (GODOY, [1936] 1943, p. 314).

No "Rio de Janeiro antigo", foram propostos e realizados melhoramentos localizados em partes da cidade, projetando sobre a cidade existente, no sentido de melhorá-la. Tratava-se de transformar as estruturas urbanas herdadas de uma economia colonial[40] "em que se fazia mais como passagem entre as cidades e os centros produtores. Alargavam-se as ruas, adequando-as aos novos meios de transporte, principalmente, o bonde" (LEME, 1999, p. 22). No trecho acima, ao referir aos bondes

---

[39] Segundo Simões Junior (2007, p. 4), os profissionais brasileiros pertencentes à primeira geração de urbanistas, que, ~~e~~entre outros~~,~~ se destacaram por realizar com base na técnica e nos conhecimentos científicos os diagnósticos e as propostas de intervenção das cidades, foram: "Teodoro Sampaio (BA, SP), Antonio Francisco de Paula Souza (SP), André Rebouças (RJ), João Moreira Maciel (RS), Francisco Pereira Passos (RJ), Jerônimo Teixeira de Alencar Lima (BA), Victor da Silva Freire (SP), Saturnino de Brito".

[40] Em paralelo as leituras e análise das descrições e narrativas de Armando Augusto de Godoy sobre as ruas do Rio de Janeiro, a visão do seu quotidiano na referida cidade pode ser construída a partir da leitura de Noronha Santos, Meios de transporte no Rio de Janeiro: história e evolução, 1° vol., Rio de Janeiro, Typ. do Jornal do Commercio, 1934; SILVA, Maria Laís Pereira da. *Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992. p. 30. DAMAZIO, Silvia F. Retrato social do Rio de Janeiro na virada do século. Rio de Janeiro, EDUERJ, 1996; e BENCHIMOL, Jaime L. "A modernização do Rio de Janeiro", in Giovanna Rosso del Brenna (org), O Rio de Janeiro de Pereira Passos, Rio de Janeiro, PUC/RJ, 1985. p. 600.

da Carris Urbanos[41] era a outra questão muito importante que queria se referir: a circulação, ao tráfego.

Antes da chegada de Armando Augusto de Godoy, no Rio de Janeiro, a Companhia de "Carrís Urbanos" do Rio de Janeiro, empresa formada em 1878, possuía linhas que se estendiam pela área central da cidade, passando pelo largo da Lapa, Riachuelo, Gamboa, Prainha, 1º de Março, Misericórdia, Santo Cristo e outros logradouros. Gustavo Dall'Ara reproduz um quadro e na imagem apresentada destaca-se o pequeno bonde da "Carrís Urbanos" (Figura 9), puxado por um único animal, na Rua 1º de Março, em 1907.

Figura 9 - Quadro de Gustavo Dall'Ara, 1907.
Disponível em: http://www.museudantu.org.br/brasil4.htm
Acesso em 10 abr. 2016

Vale ressaltar o intervalo de tempo que antecede a vinda de Armando Augusto de Godoy para o Rio de Janeiro, destacando o momento quando entraram em circulação os primeiros ônibus de tração animal na cidade – as chamadas "gôndolas". Mas, com a chegada do bonde movido à energia elétrica, se dá a modernização dos meios de transporte. Entretanto, na tentativa se solucionar os congestionamentos e a circulação, surgem na cidade do Rio de Janeiro do século XIX os primeiros modos de transporte coletivos.

A fundação do "Clube de Engenharia", em 1880, e a criação do Instituto Politécnico Brasileiro, na mesma década, contribuíram para a consolidação do prestígio

[41] Os bondes da Carris Urbanos que Armando Augusto de Godoy referiu pertenciam a Companhia de Carris Urbanos que ligava a área central da cidade aos terminais de barcas e ferrovias. A história das empresas que formaram a Companhia de Carris Urbanos pode ser reconstituída a partir do livro da CCLFRJ-Light, Companhia de Carris Luz e Força do Rio de Janeiro. Tramways. Concessões. Rio de Janeiro, 1941. p. 5; e Ch. J. Dunlop, nos Apontamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro. v. I. Rio de Janeiro, Edição de 500 exemplares em "multilit" da CCLFRJ-Light, s/d. p. 6. Elisabeth von der Weid, em seu texto: *O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro,* afirma que "Bonde" é o termo utilizado em muitas cidades brasileiras no lugar de carris, palavra portuguesa para tramways. Disponível em http://www.casaruibarbosa.gov.br/dados/DOC/artigos/o-z/FCRB_ElisabethvonderWeid_Bonde_elemento_expansao_RiodeJaneiro.pdf - Acesso em 28/04/2018.

e influência da engenharia no final do XIX. Turazzi (1989, p. 88), que estudou a relação entre o surgimento da indústria e a difusão da engenharia no Rio de Janeiro, endossa que "a figura do engenheiro [se tornou] cada vez mais freqüente a partir de fins do século passado [XIX], na direção e administração de empresas industriais e de serviços".

Assim sendo, as indústrias ligadas ao transporte de passageiros com os bondes na cidade do Rio de Janeiro não só dividiram espaço com diligências, gôndolas e outros transportes da época, como também se utilizaram da tração animal (técnica preexistente) para se locomover sobre trilhos (técnica "moderna"). A chegada dos bondes alterou significativamente a dinâmica do espaço público carioca nos Oitocentos (BRESCIANI, 1990, p.12). Nesse período, as ruas nessas áreas eram ocupadas por "escravos de ganho" e comerciantes que expunham seus produtos nas calçadas, contrariando as posturas urbanas e atravancando a circulação nos logradouros. As obras de remodelação da estrutura física da cidade atingiram as condições de vida da grande massa popular que residia e trabalhava no centro e na área portuária carioca. Com a chegada das linhas de bondes, houve uma completa mudança na dinâmica das ruas e a necessidade, inclusive, de elaboração de novos códigos de posturas para a cidade.

Armando Augusto de Godoy ([1936], 1943, p. 314) chama a atenção para a atuação da

> engenharia, sob a orientação do ilustrado e enérgico ministro da Viação, na época se referindo ao engenheiro Lauro Müller, que limpou e remodelou o antigo bairro da Saúde, dando-lhe outro aspecto e outra eficiência com relação ao tráfego e aos serviços de embarque e desembarque de mercadorias.

No que se refere às formas de transporte, no final do século XIX e início do século XX, os deslocamentos eram feitos com as carruagens, conhecidas como "Gôndolas Fluminenses", e os barcos a vapor, estes ainda caros e insuficientes para atender toda a população.

Para se ter uma ideia das transformações tecnológicas e urbanas que foram ocorrendo nesse período, em 1868, a primeira linha de bondes de burros foi inaugurada, para atender à burguesia emergente, não chegando a ser um transporte coletivo popular. O aparecimento de duas ferrovias com concessões estrangeiras, na década de

1880, deixa suas marcas na tentativa de atender ao crescimento dos subúrbios. O surgimento do bonde e trens vai interferir nesse arranjo, separando as classes sociais.

A área portuária, com as suas docas e trapiches, descrita por Armando Augusto de Godoy, permite refigurar o momento em que, com a abolição dos escravos, ficou marcada a presença de ex-escravos que saem em busca de qualquer ganho para assegurar sua sobrevivência, e de trabalhadores livres (artífices, operários de pequenas manufaturas, trabalhadores de trapiches, carroceiros, pequenos comerciantes e outros) que precisavam de moradias baratas e perto dos locais de trabalho, situação essa que vai contribuir diretamente para as mudanças ligadas à força de trabalho nacional e estrangeiro num momento em que a cidade sofre uma explosão populacional.

Conforme atesta Maurício de Abreu (2013), solidificando a dicotomia núcleo/periferia, a chegada dos meios de transportes iniciou uma transformação na malha urbana da cidade que se intensifica a partir do século XX. Reforça-se a ideia de que a separação dos usos e classes sociais se deu a partir da introdução do transporte coletivo. O Rio de Janeiro começou então a ser dividido em três partes: o núcleo, com a predominância das atividades não residenciais e os cortiços; os bairros da zona sul, servidos por bondes utilizados pelos usos “nobres” e classes ricas; e os subúrbios da zona norte, servidos por trens utilizados pelos usos “sujos” (industriais e outros) e pelos pobres. (ABREU, 2013, p. 37)

Entretanto, o problema da Viação no seu aspecto duplo – rapidez e conforto – torna-se indissolúvel ao processo de expansão da cidade. “O Rio de Janeiro com o 'fiat' do progresso e da transformação terá o nome da 'Light' ligado à ideia crescimento da cidade”.

> A princípio, os bondes acanhados e pequenos chegavam às necessidades da vida urbana. À proporção, porém que o círculo citadino foi alargando, foi a Light também estendendo os seus trilhos invadindo a cidade por todos os lados, aumentando os seus vehiculos, eternamente acordada nos bondes que riscam diuturnamente as ruas e avenidas, com o ruído dos seus motores e os “very-lights” [....]. (O GLOBO, 29 jul. 1931).

Em meio a esse quadro da condição urbana da cidade do Rio de Janeiro, Armando Augusto de Godoy vai vivenciar a chegada do *“omnibus” ou “auto-omnibus”*, naquela cidade em 1908, introduzido por Octavio da Rocha Miranda, fazendo o percurso da

Praça Mauá ao Passeio Público. Nessa época ele já compunha o quadro de funcionários da prefeitura, iniciando a sua experiência profissional em departamentos da repartição municipal ligada às obras e viação da cidade.

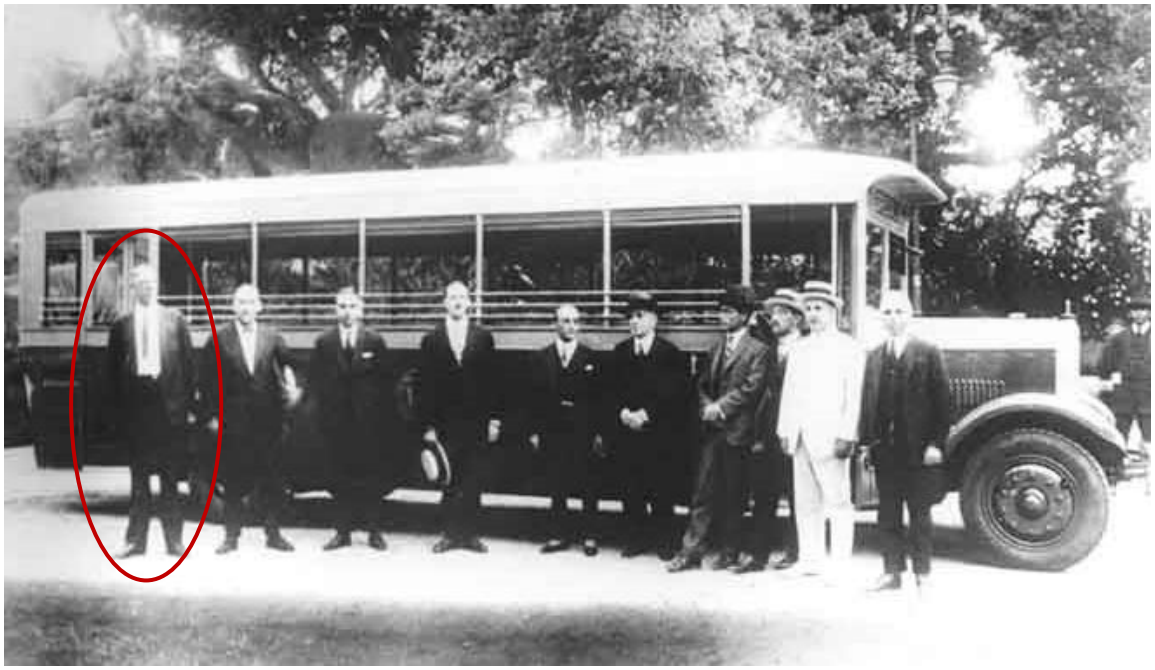


Figura 10 - Jornal *O Globo*. Armando Augusto de Godoy a frente do Ônibus "Jacaré", 1931.
Daimler/Guy, junto com outras autoridades municipais:
Dr. Mário Machado, Moreira Lima, Angelo Barata e Alfredo Maia (diretor da Light).
Fonte: RiÔnibusAntigo. Disponível em http://3.bp.blogspot.com e
http://www.museudantu.org.br/ERiodeJaneiro4.htm. Globo (29/07/1931 – p. 10 e 11). Acesso em 10 abr. 2016
Disponível em http://www.museudantu.org.br/brasil4.htm. Acesso em 10 abr. 2016

Com o tempo os serviços de *omnibus* foram sendo explorados por companhias organizadas, "até que a Ligth, sob o nome de Viação Excelsior vence a concorrência pela rapidez, pelo conforto e pela economia. Vem dahi o caplendor do 'omnibus' na cidade do Rio de Janeiro" (O GLOBO, 29 jul. 1931, p. 10 e 11) e a ser oferecido com a distribuição de linhas por esta companhia, como pode ser visto na (Figura 10). Este pode ser considerado um dos primeiros passos para enfrentar o rápido crescimento da cidade, a quem os bondes já não ofereciam os elementos imprescindíveis à circulação da população, cada vez mais intensa.

Esse processo de crescimento requer fôlego para uma melhor abordagem num outro estudo que foge às análises deste trabalho de tese. A esse respeito foi possível verificar, por meio das notícias colhidas nos periódicos da época, que, atendendo às necessidades públicas, a Viação Excelsior – empresa de ônibus da Light & Power do Rio de Janeiro, inaugurada em 1926 – uma empresa canadense, especializada em transportes urbanos (Figura 11), fazia circular os seus primeiros *"omnibus"* na cidade do Rio de Janeiro, com a linha Club Naval-Pavilhão Mourisco (O GLOBO, 29 jul. 1931).[42] Muitas das companhias de *"carris"* foram administradas, ou tinham, como principais acionistas, engenheiros.[43]

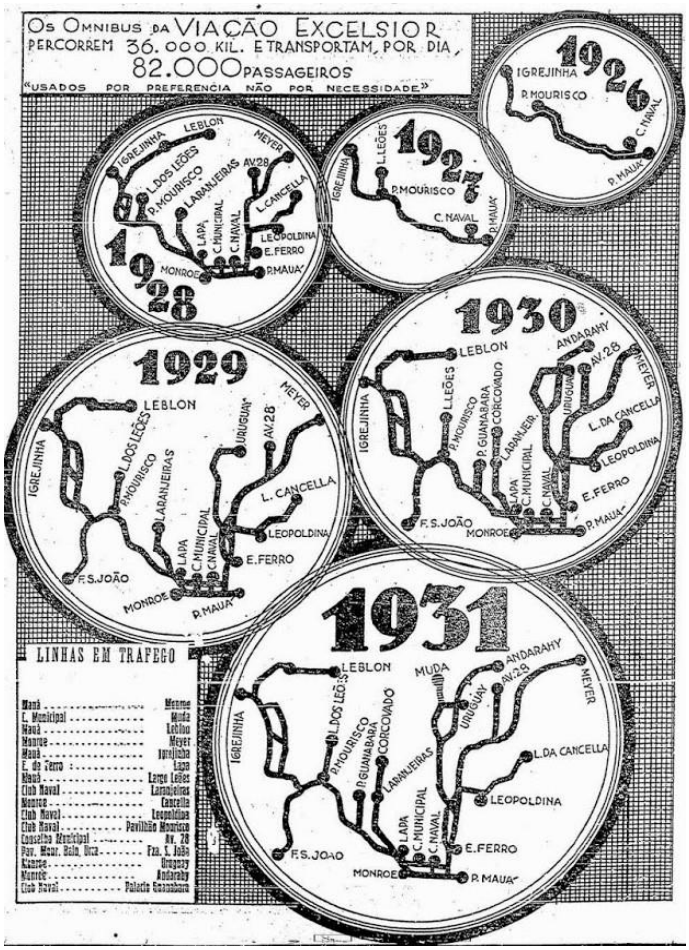


Figura 11 - Linhas dos Omnibus da Viação Excelsior.
Fonte: RiÔnibusAntigo. Disponível em: http://rionibusantigo.blogspot.com/2014/05/viacao-excelsior-parte-ii.html
Acesso em maio,2017.

1.1.4. Nas escolhas interessadas das suas narrativas

Ao dirigir suas palavras a uma plateia seleta da cidade de São Paulo, e ter "sido apresentado por um dos mais altos expoentes da intelectualidade paulista, o professor e urbanista Anhaia Mello" (GODOY, [1936] 1943, p. 307), numa perspectiva da memória e nas escolhas interessadas das suas narrativas, ele revelou que esteve atento à história dos lugares por onde passou e à possibilidade de experimentar e afoitar-se com as

[42] Disponível em: http://www.museudantu.org.br/brasil4.htm . Acesso em: 10 abr. 2016.

[43] AGCRJ, Relatórios das Companhias de Carris Urbanos.

aventuras estéticas das primeiras grandes transformações urbanas ocorridas no Rio de Janeiro.

Em 1936, Armando Augusto de Godoy na sua fala, são acometidos alguns aspectos relativos à questão urbana que passam a ser evidenciados, nessa oportunidade, por chamarem a atenção durante a análise e leitura articulada dos textos que compõem o livro *A URBS e os seus problemas*.

Mas por outro lado deixou transparecer o quanto seu pensamento se alinhava com a causa do urbanismo daquele grupo. "A causa do urbanismo, tão bela e nobre, ainda não encontrou mais brilhante propugnador do que o eminente professor, cujos livros, artigos e conferências contribuíram fortemente para o esplendor da nossa literatura técnica" (GODOY, [1936] 1943, p. 307),

A cidade do Rio de Janeiro proporcionou a Armando Augusto de Godoy a possibilidade de transferir o foco de atenção, que antes era orientado para observar a "cidade do ontem", o "antigo" e o "colonial", depois para o "futuro", para o "progresso", com uma associação de ideias na busca de soluções para os problemas da urbs. No que dizia respeito ao tempo, era para o futuro que as sociedades deveriam olhar.

Os acontecimentos vivenciados por Armando Augusto de Godoy no início do século XX acreditavam no porvir. Junto com progressos técnicos e científicos, aquele "futuro" ou a "cidade do amanhã" passou a ser esperada, desejada, planejada (LE GOFF, 1990, p. 14). No entanto, num momento de ruptura com a continuidade histórica de sua vida profissional, suas interlocuções tendem a se direcionar mais para a memória, fato observado principalmente, nos textos escritos no ano de 1935 e 1936. Embora no final da década de 1930 suas reflexões estivessem voltadas para o entendimento de sua trajetória, elas se aplicam também ao período em que estava vivendo, denominado moderno.

As incertezas, decepções e angústias acompanharam esses momentos de transformações e transições vividos por Armando Augusto de Godoy. Reflexões nesse sentido buscam concatenar pistas que possibilitam decifrar esses importantes momentos de mudanças na cidade do Rio de Janeiro.

Na vida de Armando Augusto de Godoy, convergiram fatos e forças sociais. Suas ideias, representações e imaginário convergiram para o contexto social ao qual pertenceu. Como toda narrativa de vida, foi preciso se submeter a uma cronologia dos fatos. Ao interpretar sua vida profissional, como uma parte de sua vida, verificou-se que se trata de uma construção feita de escolhas, inserida numa rede de relações sociais diversificadas. Por meio de seus escritos, ele pôde representar mais do que ele mesmo, a seu modo. Mediante seu olhar, foi-lhe possível narrar e exprimir algo do coletivo do qual não pôde abstrair (LE GOFF, 1990).

O estudo da formação acadêmico-cultural e da trajetória profissional de Armando Augusto de Godoy serve como ponte para o entendimento de certos aspectos de sua última obra publicada, o livro *A URBS e os seus problemas*. O que parece que dá algo novo na narrativa, que foge do habitual, ao se correlacionar a trajetória profissional do engenheiro urbanista e sua escrita, é justamente a faceta desconhecida de Armando Augusto de Godoy.

Sendo assim, pressupõe-se que o modo de pensar sobre a cidade, o modo de agir na cidade presentes nas interlocuções de Armando Augusto de Godoy, no momento em que o urbanismo passa a ser pensado como disciplina, proporcionam uma aproximação com o pensamento de poder do Estado promotor-protetor.

Percebe-se que a situação vivenciada por Armando Augusto de Godoy apresentava-se ainda num momento de intensa demanda por capitais, técnicos e imigrantes europeus. A situação encontrada no Rio de Janeiro era divergente dos modelos teóricos desenvolvidos a partir da realidade das metrópoles dos países capitalistas avançados. O período da eclosão da Primeira Guerra Mundial e o seu fim, entre 1914 e 1918, transcorreu no momento em que a estrutura econômica brasileira passava por grandes transformações com o incremento da atividade industrial, e a mobilização da classe proletária se faz notar, ao fazer das ruas das cidades o seu palco de protestos. As políticas adotadas para a retomada das exportações e da desvalorização cambial foram também combatidas pela nova e poderosa burguesia industrial que vai se opor também à ideia de um Brasil como “país essencialmente agrícola”, ideia essa que as classes dominantes utilizaram como diretrizes políticas (ABREU, 2013, p. 72).

"Os homens do café", segundo Leôncio Basbaum (1976, p. 110),

> [...] pressentiam que o desenvolvimento industrial seria a sua ruína. A indústria, desenvolvendo-se nas cidades, elevava o nível de vida das respectivas populações, atraía sem cessar novos contingentes das populações agrícolas, despovoando o campo, encarecendo a mão-de-obra agrícola, quebrando aqui e ali os tradicionais elos de sujeição feudal.

Percebe-se que aquela situação apresentada anteriormente por Abreu e relembrada por Armando Augusto de Godoy, em 1936, de um Rio de Janeiro acometido por epidemias que eram mais vorazes para com os estrangeiros, havia ficado para trás. O período em que ele atuou no comércio local, o Rio de Janeiro, também se inseria num contexto complexo da rede portuária pré-capitalista em curso.

Desse modo, parece contraditório destacar que o Rio de Janeiro, em 1918, como capital da República, já era considerado a vitrine do país. Observa-se, nesse momento, que depois de Nova York e Buenos Aires, a Capital Federal do Brasil se destacava como o principal porto de exportação e importação do país e o terceiro em importância no continente americano.

Entretanto, dadas as relações feudais ou semifeudais que caracterizavam o setor agrário do país, um entrave ao crescimento do mercado interno tornou-se uma ameaça. Essa situação, para Basbaum (1976, p. 52), aparece como sendo "os primeiros sinais de uma crise de estrutura, devido à contradição existente entre o desenvolvimento capitalista de uma parte da economia nacional e as condições arcaicas ainda vigentes na nossa estrutura agrária". Assim sendo, se revelaria essa crise mais tarde, "quando a crise mundial do capitalismo determinou que o poder político da nação fosse entregue a outros grupos", entre os quais estavam os banqueiros e os industriais (BASBAUM, 1976, p. 52).

Propõe-se uma revisão no estado da arte das referências internacionais do urbanismo tendo como base as obras de Françoise Choay para compreender melhor as correntes de pensamento sobre a cidade da era industrial e poder contextualizar e tecer algumas reflexões sobre o itinerário da formação do pensamento urbanístico, mediante os vestígios registrados na escrita de Armando Augusto de Godoy, entre os anos de 1916 e 1936.

Tal revisão faz-se necessária, não só para identificar e se aprofundar nas análises sobre o trânsito das ideias que circularam, nas transferências, apropriações e assimilações, entre figuras de destaque nos cenários internacional e nacional, mas para também, sob a luz de novas fontes, incluir e ligar atores a instituições e a eventos. Uma especial atenção é dada a Armando Augusto de Godoy, por ser este um dos pioneiros engenheiros civis politécnicos, voltado para o debate sobre as situações urbanas locais e regionais, durante os três primeiros decênios do século XX.

Por certo, fazer essa revisão significa entender os mecanismos de apropriação de ideários do urbanismo e modelos expressos nos seus textos, em suas nuanças e vinculações possíveis, apesar das barreiras conceituais entre eles. As lacunas encontradas, a despeito da produção historiográfica que vem permitindo conhecer o que se produz e o que falta produzir sobre a contribuição de Armando Augusto de Godoy na formação da cultura urbanística brasileira, impõem uma análise acerca do "cenário urbanístico" com base nas releituras pontuais de situações que envolveram a internacionalização, bem como a difusão dos primeiros discursos e congressos fundadores do urbanismo como nova ciência e campo disciplinar.

1.1.5. No espaço da engenharia, na função pública

É importante ressaltar que, para olhar, articular e interpretar os acontecimentos ocorridos na grande cidade brasileira que se modificava de forma acelerada, na época da experiência urbana vivenciada por Armando Augusto de Godoy, há a necessidade do reconhecimento de múltiplos sinais somados à produção intelectual que estuda o período de tempo em que se enquadrou a sua vida profissional. Vale acentuar que, nas transformações sofridas pela sociedade brasileira, os discursos proferidos, em vários seguimentos institucionais, articulavam-se em torno de uma dada dimensão estratégica – a de construção da nação brasileira.

Portanto, nas primeiras duas décadas do século XX, a "modernização" atingiu as principais cidades do país a exemplo da Capital Federal – o Rio de Janeiro –, com reformas urbanas regularizadoras e sanitaristas que pretendiam ser modernas se espelhando aos modelos europeus. Inovações técnicas na comunicação, transportes e trabalho possibilitado pela energia elétrica e pelo motor de combustão modificaram as

estruturas de produção e as redes de sociabilidade. O poder de ação dos “homens de ciência”, em especial dos técnicos, expandiu-se em escopo e alcance, passando os engenheiros, que haviam estado afastados das esferas do poder, a ocupar cargos em comissões e órgãos de pesquisa e projeto, sob a égide do Estado, e posições políticas de destaque na administração de diversas cidades. Os engenheiros não foram meros operários desse processo de modernização, sentiam-se qualificados para moldar o futuro da nação brasileira (FREITAS, 2008, p. 21).

Os traços de um modelo de intelectual, que fez escola entre os que pretendiam ser reconhecidos como cientistas, fazem-se presentes nos traços esboçados da trajetória profissional de Armando Augusto de Godoy. Com fundamento nessas premissas e interpretações anunciadas, o itinerário da formação e consolidação de seu pensamento urbanístico e as suas ações teorias práticas no campo profissional da engenharia brasileira foram se inserindo na realidade das contradições estruturais da época para ser compreendido.

A luta pela afirmação do campo de trabalho traz como consequência dados importantes, tanto pelo fato de os engenheiros terem associações de classe bem estruturadas, quanto pelo apoio que essa classe tinha dos agentes políticos. O desenvolvimento das aplicações civis da engenharia foi concomitante à transformação do processo produtivo e da vida urbana, sob o domínio da industrialização capitalista. A engenharia no Brasil desenvolveu-se, a partir de 1870, sob um impulso transformador, na vanguarda do avanço técnico, na substituição do artesão por uma linhagem de cientistas profissionais.

Procura-se destacar a importância do ensino da engenharia, num Brasil em formação, feito por mãos militares desde o início do século XVIII junto à descoberta de jazidas de ouro e pedras preciosas na região de Ouro Preto, Minas Gerais, e mantido até o início do último quartel do século XIX, quando, em 1874, a escola Central foi transformada em Escola Polythecnica, instituição civil para o ensino de engenharia não subordinada ao Ministério da Guerra.

Nessa época no Brasil, as atividades relativas à engenharia tomam impulso, crescendo a demanda por profissionais capacitados a executar diversas atividades como

construção de estradas, ruas, iluminação pública, saneamento, rede de distribuição de água, pontes, prédios, fábricas, portos, enfim, em diversos tipos de construções, fossem urbanas, de infraestrutura ou industriais (BARATA, 1973). Surgem também as primeiras manifestações positivistas, principalmente no meio acadêmico.

O serviço público foi um espaço tradicionalmente ocupado por engenheiros, no caso específico das diretorias de obras ou seções de viação e obras, à época. Destaque também para a ocupação pelos engenheiros do ambiente das grandes firmas construtoras. O campo do urbanismo no Brasil, nas primeiras décadas do século XX, foi na grande maioria ocupado por engenheiros.

Procura-se ocupar com os sentidos e significados, da própria discussão em si, ao centrar a investigação no discurso produzido por Armando Augusto de Godoy sobre a cidade, ou melhor dizendo, sobre *A URBS e os seus problemas*, e na análise e discussão sobre a cidade concebida e planejada pelos engenheiros, como antecipação simbólica de uma cidade e um país ideais,

É curioso perceber que a cidade não se presta a uma narrativa única nas interpretações de Armando Augusto de Godoy. Como se fosse possível separar, pode-se dizer que como escritor ele (d)escreve a cidade de dentro, como urbanista a delineia "de fora", dela "ganhando altura", tomando distância e prevendo seu futuro.

A cidade planejada, "cidade idealizada", e "a condição urbana" no sentido da "experiência urbana" tornam-se vestígios para entender a sua visão de cidade. Desse modo, apesar de ficarem restritos a alguns círculos intelectuais, os textos de Armando Augusto de Godoy tiveram uma boa acolhida na Diretoria de Obras da Secretaria de Viação, Trabalho e Obras Públicas do Rio de Janeiro, onde fez amigos, dentre eles José de Oliveira Reis[50] e Francisco Batista de Oliveira Reis[51], interlocutores importantes das suas ideias e pensamento, contidos na sua escritura, sobre a cidade e os seus problemas.

---

[50] O engenheiro José de Oliveira Reis empreendeu um percurso profissional na capital federal como funcionário público da prefeitura do Rio de Janeiro entre 1933 e 1966, formando-se urbanista assim como Armando Augusto de Godoy, no próprio processo de institucionalização do urbanismo nas administrações municipais brasileiras, em particular no Rio de Janeiro (FARIA, 2013).

[51] Presidente do Comitê Nacional de Urbanismo, em 1943, foi quem escreveu o prefácio do livro *A urbs e seus problemas,* de Armando Augusto de Godoy.

Foi no espaço da engenharia que Armando Augusto de Godoy atrelou a existência da nova disciplina urbanismo à confecção de um plano, principalmente, à intervenção racional e sistematizada no meio urbano, que deveria ser coordenada, na sua opinião, por especialistas em estudos da cidade. A esse respeito, ao se referir aos jovens profissionais da administração municipal do Rio de Janeiro, assim como José de Oliveira Reis, que procurava constituir uma filiação direta com a primeira Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro, presidida por Armando Augusto de Godoy, Silva (2003, p. 134) disse que "[...] era este aspecto, urbanismo ligado à administração de um especialista neutro, portador de uma racionalidade – que era inerente ao exercício da profissão – que Reis e seu grupo queriam ressaltar.

Entretanto, Silva (2003) assinalou ainda que José de Oliveira Reis deixou de lado os aspectos educadores, tão caros a Armando Augusto de Godoy, voltando-se apenas para os fatores que pudessem dar legibilidade à realidade urbana, com uma intervenção racional e eficiente. Nesse momento José de Oliveira Reis introduzia o urbanismo na esfera da prática profissional de uma disciplina técnica, a engenharia, excluindo os aspectos sociais e estéticos.

Na esfera estadual, foi com a instauração do Estado Novo que esses técnicos, juntamente com o grupo de profissionais engajados nas questões do urbanismo, puderam ter como principal interlocurtor o Estado e colocar em prática as ideias urbanísticas. Aqui a concepção de que os problemas urbanos eram da esfera pública já estava configurada na esfera municipal, à época da vinda de Alfred Agache, visto que um grupo de engenheiros, entre eles Armando Augusto de Godoy, ao associar urbanismo à administração municipal, construía o espaço de atuação profissional especializada em engenharia e arquitetura.

Nos sete anos compreendidos entre a "Revolução de 1930", ou Golpe de 1930, e o Estado Novo, as demandas construídas no campo urbano e político, e diversas tramas ocorridas nesse espaço de tempo, podem ser identificadas e interpretadas tanto em leituras paralelas aos textos de Armando Augusto de Godoy quanto nas leituras de seus próprios textos. Nas atuações no campo profissional da engenharia de Armando Augusto de Godoy, José de Oliveira Reis, Carmen Portinho e Francisco Baptista de Oliveira, em diferentes temporalidades, essas demandas passam por um processo social

de construção de um espaço administrativo e de formação de um grupo social específico.

Rodrigo de Faria (2014, p. 78) afirmou que o ambiente profissional da engenharia no Rio de Janeiro, durante a década de 1930, chamou atenção por ter concatenado profissionais como:

> Armando Augusto de Godoy, Henrique de Novaes, Angelo Bruhns, Lúcio Costa, Archimedes Memória, Francisco Baptista de Oliveira, José Octacílio Saboy Ribeiro, o próprio José de Oliveira Reis, Carmem Portinho, Edison Passos, Paulo Frontin, Attílio Correia Lima, entre outros cujos interesses pelas cidades, seu crescimento e desenvolvimento fundamentaram a consolidação e institucionalização do urbanismo no Brasil, particularmente, o Distrito Federal.

Acerca disso, Faria (2014) continuou dizendo que outras municipalidades, como foi o caso de São Paulo, também aglutinavam profissionais referenciais nessa legitimação e institucionalização do urbanismo como Anhaia Mello, Preste Maia e João d'Ulhoa Cintra, todos os três ligados ao município de São Paulo e citados por Armando Augusto de Godoy em seus textos.

Em tal conjunto de profissionais um interesse comum se faz presente, pelo debate urbanístico. Para tal articulação outros canais foram criados, como a participação dos profissionais, engenheiros e arquitetos, nas entidades Clube de Engenharia e Centro Carioca, no Rio de Janeiro, nos congressos e nas revistas especializadas. Um campo de possibilidades de atuação executando trabalhos e conferências em outras localidades, que não o Rio de Janeiro, se abre dando continuidade e estendendo a discussão para outras localidades e regiões do país.

Para encerrara este capitulo, com uma micro história que permeia a trajetória intelectual e profissional de Armando Augusto de Godoy, numa perspectiva da memória, num percurso de tempo mais longo, as interpretações e análises recorrem e seguem pautadas nas discussões propostas por Giovani Levi, Vavy Pacheco Borges, Sabina Loriga, Paul Veyne, Bernard Lepetit, Dominick LaCAPRA, Edgar de Decca e Jorge Larrossa. As indagações levaram a esses autores, que ajudaram esclarecer as dúvidas e achar caminhos para a construção de uma narrativa. Neste sentido, a contribuição das discussões contidas no livro Urbanistas e urbanismo no Brasil entre trajetórias e biografias organizado por Rodrigo de Faria, Josiane Cerasoli e Flaviana Lira, leva a um

posicionamento consciente das relações entre as narrativas feitas e a totalidade do narrado, sem mascarar a inevitável parcialidade, a importância de se considerar os acasos, os improváveis, os desvios, os escapes, até mesmo nesta investigação. Assim sendo, alguns aspectos, da vida de Armando Augusto de Godoy, foram capazes de situar a amplitude deste debate que se abre entre as trajetórias profissionais, remetendo ao caráter seletivo dos eventos encadeados com seus aspectos relacionais de um percurso no campo especifico do urbanismo e da cidade.

Vale ressaltar que, análise crítica do seu trabalho como engenheiro urbanista, contida no Capítulo 2 deste texto de tese, revela um profissional que, ora estava em sintonia, ora não, em pensamento e ações, daquilo/com aquilo que era reproduzido por seus contemporâneos. Sua admiração pela "nova ciência" – o urbanismo – o levou às passagens registradas nos seus escritos que representam não apenas um reflexo da cidade (sociedade) brasileira, como também o embate sobre o urbanismo de planos,[52] ou ainda sobre o denominado urbanismo de melhoramentos, e dos projetos realizados e que não se realizaram. Seus textos, escritos em um ambiente extremamente tensionado entre o novo e o velho, com disputas eminentes no campo da política e da economia brasileira, revelam-se como espaço de conflitos e de expressão, pois emergem no centro de discursos vivos daquela época e permitem a descoberta de "mundos" que se colocam em constante relação com o cotidiano das cidades brasileiras na passagem do século XIX ao XX.

1.2. AO ENSAIAR PROFISSIONAL, ENSAIOU-SE NA ESCRITA E NO PENSAMENTO

A elaboração de um esboço não linear, num ato de assinalar os momentos do pensar e do agir desse ator social, se inicia com fundamento nas seguintes questões: Por que Armando Augusto de Godoy revelou, em 1936, o que viu e vivenciou da produção urbanística, das transformações urbanas e do que se passava no contexto da

[52] Para Jean-Pierre Gaudin (2014), a expressão "urbanismo de plano" designa a tradição urbanística hegemônica que define o futuro da cidade sob a forma de um plano representado, quase sempre, por desenhos. Nota das tradutoras Estela dos Santos Abreu e Waleska Moysés.

administração pública da cidade do Rio de Janeiro, entre o final do século XIX e início do século XX? O que ele apreendeu de todo esse processo de mudanças?

Diante dessas indagações, vale ressaltar que não se pretende falar a verdade dos fatos ocorridos ou do processo de urbanização da cidade do Rio de Janeiro. Mas, é com a atuação e as experiências vividas por esse personagem, ator social e autor de vários textos, que queremos entender muitas coisas, algo mais. O que se pretende é mostrar que é possível interpretar dessa maneira. Refere-se ao período que compõe parte da história do crescimento e expansão da cidade brasileira, que Armando Augusto de Godoy acompanhou de perto, antes, durante e depois de seu curso na Escola Polythecnica do Rio de Janeiro.

Os vestígios deixados escritos em meio às lembranças das transformações e conquistas urbanas ocorridas na cidade do Rio de Janeiro levaram às notícias publicadas em periódicos à época. Mesmo tendo o foco das buscas e análises voltado para o entendimento de como se deu a trajetória citadina de Armando Augusto de Godoy no cotidiano urbano da Capital Federal, ao analisar o texto, escrito em 1936, foi possível observar, também, que ele, além de descrever imagens e fatos guardados em suas lembranças, escreveu sobre e para o presente que estava vivendo.

A cidade do Rio de Janeiro proporcionou a Armando Augusto de Godoy, no tempo da sua formação acadêmica, vivenciar a “cidade do ontem”, o “antigo” e o “colonial”. Com o passar do tempo, a sua formação intelectual e científica permitiu que o foco de sua visão fosse transferido para o “futuro”, para o “progresso”, com uma associação de ideias voltadas para a busca de soluções para os problemas da *urbs* moderna. Os acontecimentos vivenciados por ele, na passagem do século XIX para o século XX, só foram revelados aproximadamente quarenta anos depois de serem vividos. No que dizia respeito ao tempo, era para o futuro que as sociedades deveriam olhar, acreditando no porvir. Junto com progressos técnicos e científicos, aquele “futuro” ou a “cidade do amanhã” passou a ser esperada, desejada, planejada (LE GOFF, 1990, p. 14). Reflexões nesse sentido buscam concatenar pistas que possibilitam decifrar esses importantes momentos de mudanças, que marcaram os primeiros anos de Armando Augusto de Godoy, naquela cidade.

É nesse contexto, no momento em que tudo que lembrasse a "cidade do ontem" era rapidamente modificado, nomes de ruas e de estabelecimentos eram alterados, novos símbolos criados, quando se procurava redesenhar um Estado Nacional, que Armando Augusto de Godoy vai ingressar no Curso Preparatório do Externato do Gymnasio Nacional[56] e, concomitantemente, inserir-se no cotidiano e no contexto de algumas transformações e conquistas urbanas da Capital Federal – o Rio de Janeiro.

1.2.1.No Externato do Gymnasio Nacional[57] (1895-1899)

O início da sua vida acadêmica se deu entre os anos de 1895 e 1899, quando estudante no Externato do Gymnasio Nacional pôde fazer os preparatórios necessários para ingressar na Escola Polytechnica[58] do Rio de Janeiro. Algumas facetas de sua vida no contexto histórico das transformações espaciais, sociais e político-econômicas do Rio de Janeiro, no final do século XIX e início do século XX, ocorrem a partir de 1892, ao atingir 16 anos, quando se transferiu para a capital do Distrito Federal.

Vestígios deixados por Armando Augusto de Godoy (1876-1944) em seus textos ajudam a identificar em sua vida seu correspondente ciclo profissional. No avançar de sua trajetória, construiu seu repertório de conhecimentos, habilidades e atitudes dentro do contexto do seu trabalho, iniciado no comercio local, e das transformações urbanas, sociais e econômicas da cidade brasileira.

---

[56] Criado pelo Decreto n. 725, de 2 de fevereiro de 1892 (BRASIL, 1893). Proclamada a República, o Colégio de Pedro II passou a ser subordinado à Secretaria de Estado dos Negócios Interiores, e teve o seu nome alterado para Instituto Nacional de Instrução Secundária, pelo decreto de 21 de novembro de 1889 (GABLER; ALVES, 2014).

[57] O Decreto n. 9, de 21 de novembro de 1889, alterou a denominação do antigo Colégio de Pedro II e suprimiu a denominação "Imperial" de vários estabelecimentos dependentes do Ministério dos Negócios do Interior (BRASIL, 1890, p. 8). O Decreto n. 377-A, de 5 de maio de 1890, organizou a Secretaria dos Negócios da Instrução Pública, Correios e Telégrafos (BRASIL, 1898a, p. 207). O Decreto n. 981, de 8 de novembro de 1890, aprovou o Regulamento da Instrução Primária e Secundária do Distrito Federal (BRASIL, 1891a, p. 3474). O Decreto n. 1.075, de 22 de novembro de 1890, aprovou o Regulamento para o Ginásio Nacional (BRASIL, 1891b, p. 3865). O Decreto n. 725, de 2 de fevereiro de 1892, extinguiu o Internato do Ginásio Nacional e criou em substituição segundo Externato (BRASIL, 1893, p. 28).

[58] A origem da Escola Polythecnica remonta a 1792 e sua trajetória liga-se à própria história do desenvolvimento científico, tecnológico e cultural brasileiro, sendo o primeiro curso regular de engenharia das Américas e o mais antigo curso superior do País. A partir de 1874, atendendo apenas alunos civis, a Escola Central transferiu-se do Ministério do Exército para o Ministério do Império, com o nome de "Escola Polythecnica".

Ao recordar os fatos, como num veloz lampejar de uma imagem do passado, falou, em 1936, do necessário habituar-se às novas relações sociais que se desenhavam no cenário do "Rio de Janeiro Antigo", pois, ao chegar àquela cidade e ao se deparar com as áreas central e portuária da cidade, e com seus arredores, o que experimentou e testemunhou em meio às cenas das ruas e das precárias condições sanitárias ficou registrado em sua memória.

No *Jornal do Brazil* (ano III, 1893),[59] foi encontrada a primeira ocorrência publicada[60] com o nome de Armando Augusto de Godoy, informando o resultado do concurso realizado na aula de aritmética da Escola Barão do Rio Doce, com uma relação de nomes de alunos submetidos ao concurso. Naquela oportunidade, ele havia sido aprovado e teve seu nome colocado no quadro de honra da disciplina que era regida pelo professor engenheiro Dr. Pedro de Aquino Pinheiro.[61] Na segunda ocorrência, seu nome aparece numa lista de nomes dos "Srs. Sócios Proponentes da Associação dos Empregados no Comércio do Rio de Janeiro",[62] no ano de 1896, publicada mensalmente prestando uma homenagem aos sócios que faziam propostas para admissão de novos sócios "se esforçando pelo progresso da associação". A sua nomeação como cidadão participante suplente da repartição-geral dos Correios,[63] junto com mais outros cinco cidadãos – Júlio Gurgel de Souza, Heráclito de Magalhães Viotti, Alfredo Montes Júnior, Humberto Xavier Campello e Ruben Braga – foi noticiada numa pequena nota na terceira ocorrência encontrada no *Jornal do Brazil*, no ano de 1896. Essas ocorrências possibilitam interpretar uma relação inicial de trabalho como empregado no ramo do comércio. Maneira que encontrou para ajudar custear seus estudos.

---

[59] O Jornal do Brazil, nesse mesmo ano de 1893, em oito de suas edições diárias, quando Ruy Barbosa era seu redator-chefe, publicou em suas colunas "Cartas Mineiras", que descreviam um pouco sobre as questões relacionadas às transformações urbanas e ao cenário político do Estado de Minas Gerais.

[60] A primeira ocorrência foi no Jornal do Brazil, em 7 de julho de 1893. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/030015_01/3380>; http://memoria.bn.br/DocReader/030015_01/6466. Acesso em: 29 out. 2016.

[61] Jornal do Brazil – 1890 a 1899 – PRC_SPR_00009_030015. Rio de Janeiro de 1893, Ano III. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/030015_01/3285>; http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=030015_01&PagFis=3296&Pesq=cartas%20mineiras>. Acesso em: 26 out. 2016.

[62] A segunda ocorrência foi no Jornal do Brazil de 29 de julho de 1896, edição 00211. Disponível em: < http://memoria.bn.br/DocReader/030015_01/6466 >. Acesso em: 29 out. 2016.

[63] A terceira ocorrência foi encontrada no Jornal do Brazil de 3 de dezembro de 1896, edição 00338. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/030015_01/6466 >. Acesso em: 29 out. 2016.

A quarta e última ocorrência[64] com a citação de seu nome no *Jornal do Brazil* foi publicada no ano de 1899, numa nota denominada "Ineditoriaes", convidando a comparecerem no Lyceu de Artes e Ofícios os alunos que cursaram as aulas, durante os anos de 1892 a 1897, para participarem de uma "distribuição de prêmios". Essas ocorrências junto à documentação encontrada nos registros do "Externato do Gymnasio Nacional" e da "Escola Polythecnica", do Rio de Janeiro, corroboram para discutir o início do período da formação acadêmica de Armando Augusto de Godoy, permitindo contextuar e caracterizar o cotidiano citadino por ele vivenciado.

Armando Augusto de Godoy fez os seus exames preparatórios, sendo aprovado nas disciplinas de Português e Francês (1895), Álgebra (1897), Inglês e Geografia (1898), História Geral, História Natural, Física e Química (1899), para ingressar na Escola Polythecnica, que frequentou no período entre 1895 e 1899. Estavam em vigor no Externato do Gymnasio Nacional as mudanças e os regulamentos propostos por Benjamim Constant (1890-1891),[65] coincidindo com a direção de José Veríssimo Dias Mattos (1892-1898). [Anexo 1.3; Anexo 1.4; Anexo 1.6; Anexo 1.7; Anexo 1.8; Anexo 1.9; Anexo 1.10 e Anexo 1.11]

Vale destacar a reforma educacional, emanada da administração pública federal de Benjamim Constant (1890-1891), para entender o contexto em que está inserida a preparação do ingresso de Armando Augusto de Godoy na Escola Polythecnica do Rio de Janeiro. Com o Decreto nº 981, de 8 de novembro de 1890, Benjamin Constant estabeleceu, para o Distrito Federal, um novo regulamento da instrução primária e secundária. Com essa última reforma, o Colégio de Pedro II, denominado na época Instituto Nacional de Instrução Secundária, passou a se chamar "Gymnásio Nacional", denominação que perdurou até 1911, quando a escola adquiriu sua denominação atual, "Colégio Pedro II" (GABLER; ALVES, 2014).

---

[64] A quarta e última ocorrência foi no Jornal do Brazil de 29 de julho de 1896, edição 00211. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/030015_01/6466>. Acesso em: 29 out. 2016.

[65] Como integrante do Ministério da Guerra, Benjamim Constant promoveu uma reforma do ensino militar (Reforma Benjamin Constant 1890-1891) após a proclamação do novo regime. Contudo, foi com a sua transferência para o Ministério dos Negócios da Instrução Pública, Correios e Telégrafos que suas medidas e as suas aptidões técnicas mostraram mais dinamismo (DELANEZE, 2007, p. 18).

O novo regulamento, elaborado por Benjamin Constant, foi decretado para o ensino secundário do Distrito Federal, "conforme a hierarquia das ciências de Augusto Comte: do mundo natural ao social; das ciências físicas, da matemática e da biologia, à sociologia e à moral" (DELANEZE, 2007, p. 18). O Histórico Escolar de Armando Augusto de Godoy, utilizado como escopo documental, corrobora com a interpretação apresentada.

A reforma proposta por Benjamim Constant[66] é caracterizada "por um conjunto de decretos que legiferaram sobre diversos aspectos da educação e de seus níveis de ensino, considerando-se que esta esteve restrita, com exceção do ensino superior, a regulamentar o ensino na Capital Federal (Rio de Janeiro)" (DELANEZE, 2007, p. 8). Para Delaneze (2007), essa é a primeira reforma educacional do período republicano, e representa para a educação a ressonância de um ambiente marcado por novos rearranjos políticos. Ela destaca ainda, transcorridos quarenta anos entre uma e outra, a Reforma Francisco Campos (1930-1932), que, por sua vez, deu novos contornos estruturais aos níveis secundário, técnico profissional e superior, "[...], em meio a uma relação dialética existente entre as mudanças socioeconômicas e as reformas educacionais [...]" (DELANEZE, 2007, p. 1).

As duas reformas educacionais, mencionadas por Taís Delaneze (2007), vieram no bojo de dois acontecimentos importantes: a Proclamação da República, em novembro de 1989, e a Revolução de 1930, sendo este último acontecimento também denominado "rebelião ou golpe que mudou o Brasil", em outubro de 1930.[67] Cabe uma digressão para entender esse momento das reformas educacionais do país, que

[66] Segundo Taís Delaneze (2007, p. 8), Benjamin Constant teve uma rápida passagem na história da educação. Esteve na direção do Ministério da Instrução Pública, Correios e Telégrafos, criado em 1890, tornando-se o primeiro chefe da pasta. Segundo Lemos (apud DELANEZE, 2007, p. 16-17), "a criação de um ministério voltado prioritariamente para a instrução pública já fora cogitada durante o Império".

[67] Joelza Ester Domingues (2017) afirma que, "para muitos historiadores, o movimento de outubro de 1930 não se classifica como uma revolução, entendida como um processo de mudanças rápidas e profundas nas estruturas sociais, mas em uma reordenação do sistema de poder que manteve o povo afastado das decisões políticas. [...], porém, que a rebelião de 1930 encerrou a Primeira República. A partir de 1930, o papel do Estado foi redefinido orientando-se na centralização e na nacionalização dos instrumentos de controle e decisão, buscando submeter as elites políticas regionais. Esse novo modelo de Estado, forte e centralizado, ancorado na figura carismática de Vargas, estabelece a ideia do chefe de Estado como materialização do poder público apoiado pelo povo". Disponível em: <http://www.ensinarhistoriajoelza.com.br/outubro-de-1930-a-revolucao-que-mudou-o-brasil/>. Acesso em: 24 jan. 2018.

impactaram diretamente na formação de Armando Augusto de Godoy e nas reflexões em torno dos próprios discursos acadêmicos e políticos, à época.

Com relação ao primeiro acontecimento, a Proclamação da República se deu na cidade do Rio de Janeiro, então capital do império, e teve como antecedentes várias crises institucionais. A estrutura do poder imperial apresentava um caráter centralizador, não permitia que as províncias fossem autônomas, desagradando, assim, as elites regionais agrárias e fazendeiros do oeste paulista que ficaram insatisfeitos, também, com a abolição da escravatura no ano de 1888. Encontravam-se insatisfeitos ainda os militares que pleiteavam uma república autoritária e modernizadora com base nas ideias positivistas e republicanas.[68]

O processo da passagem do Império à República, largamente estudado por historiadores, desde o fim do século XIX até os dias de hoje, está documentado e revela o contexto em que vivia a maior parte da população brasileira, principalmente da capital federal, Rio de Janeiro, conforme pode ser visto no relato do jornal carioca *Novidades* (15 nov. 1889):

> Todo o movimento social da cidade acha-se paralisado. O comércio em grande parte fechou as portas. As ruas mais frequentadas estão desertas; raros transeuntes passam, apressados, como perseguidos. […] O serviço de bondes é feito com grande irregularidade; há longos intervalos no trânsito dos carros, que chegam aos pontos de estação aos grupos de cinco e seis. […] O pânico anda no ar e nas consciências.[69]

O segundo acontecimento considerado por Delaneze (2007), o "movimento de 1930", teve uma produção intelectual iniciada entre os anos de 1950 e 1960, quando a história política do país passou a ser estudada com mais intensidade pelos intelectuais brasileiros, em que historiadores se lançaram ao debate sobre a Revolução Brasileira e debruçaram-se sobre o movimento de outubro de 1930, interpretados por alguns como um rearranjo político, dito e interpretado por outros como marco histórico, até os anos

---

[68] Claudio Fernandes (2018), em seu texto "15 de novembro: Dia da Proclamação da República", ressalta que, "em meados de 1889, após os membros republicanos do Parlamento terem rejeitado as propostas reformistas de Pedro II, que pretendia conservar-se no poder, Bocaiuva e Aristides Lobo começaram suas articulações e, em novembro, associaram-se ao Marechal Deodoro da Fonseca, principal chefe do exército brasileiro, e prepararam o golpe que foi dado no dia 15". Disponível em: <http://brasilescola.uol.com.br/datas-comemorativas/dia-da-proclamacao-da-republica.htm>. Acesso em: 24 jan. 2018.

[69] Apud Fernandes (s.d.). Disponível em: <http://brasilescola.uol.com.br/datas-comemorativas/dia-da-proclamacao-da-republica.htm>. Acesso em: 24 jan. 2018.

de 1970. Essas interpretações foram analisadas criticamente por estudiosos, para citar apenas alguns, como Boris Fausto e Francisco Weffort. Segundo Domingues (2017),

> Boris Fausto afirmou que a burguesia industrial não participou da articulação do golpe e nem o movimento a conduziu ao poder, interpretando o golpe de 1930 como a realização dos setores dissidentes da oligarquia aliados aos militares. Francisco Weffort, outro estudioso a ser considerado, em seus vários ensaios sobre as origens do populismo no Brasil, também entende o golpe como o resultado de um compromisso entre setores urbanos (classes médias) e grupos agrários tradicionais menos vinculados à exportação.[70]

Entretanto, foi na década de 1980 que a falência de tais interpretações foi anunciada por Edgard Salvadori De Decca, em seu livro *1930, o silêncio dos vencidos: memoria, história e revolução*. De Decca entende que a revelação do movimento operário, na atualidade, é um elemento decisivo para uma reflexão em torno dos próprios discursos acadêmicos. Acredita que a presença operária se deu à revelia dos marcos históricos e dispositivos simbólicos considerados pelos historiadores brasileiros, e, no entanto, diz ele que "em nenhum momento descarta as possibilidades de articulação com o discurso que pretende superar o marco de 64" (DE DECA, 2004, p. 35). Nesse sentido, entende que superar 64 não representa somente o engajamento das intelectualidades na oposição ao regime, mas "significa também a superação de um modo de pensar, [...] na produção acadêmica a classe operária acabou encontrando a instrumentalização para o seu silêncio" (DE DECCA, 2004, p. 35).

Constitui-se em aspecto importante destacar a atuação do crítico literário José Veríssimo Dias de Mattos[71] e do homem preocupado com a educação, que aderiu a uma

---

[70] Para Fausto e Weffort, "o cerne da crise brasileira estava no rompimento entre as oligarquias agrárias ao que se somou o potencial desestabilizador do movimento militar, bem como a fraqueza política da burguesia industrial. Esses fatores propiciaram um "vazio do poder" no pós-30 que favoreceu uma recomposição intraelite bem como a ascensão da força pessoal do chefe do Executivo, como "árbitro" da modernização conservadora". 4 out. 2017. Disponível em: <http://www.ensinarhistoriajoelza.com.br/outubro-de-1930-a-revolucao-que-mudou-o-brasil/>. Acesso em: 23 jan. 2018.

[71] "Romancista, jornalista, professor, educador, crítico e historiador literário brasileiro nascido em Óbidos, Estado do Amazonas, conservador e desconfiado de inovações que não compreendeu o simbolismo e fez restrições ao romance naturalista. Transferiu-se para o Rio de Janeiro (1869) e matriculou-se na Escola Central, hoje Escola Politécnica. [...] esteve na Europa e divulgou sua tese intitulada *O homem de Marajó* (1889), a antiga civilização amazônica. Após publicar *Estudos brasileiros* (1889), foi nomeado diretor da Instrução Pública do Estado do Pará. Mudou-se para o Rio de Janeiro (1891), onde se tornou professor e depois diretor do Colégio Pedro II. [...]. Foi, porém, pela crítica que exerceu por muitos anos em revistas e jornais cariocas, sobretudo o *Correio da Manhã,* que adquiriu importância. Seus artigos e ensaios foram reunidos nos seis volumes d*e Estudos de literatura brasileira* (1901-1907), aos quais se seguiram outros, de publicação póstuma. Leitor de leituras francesas, foi influenciado por Ferdinand Brunetière, crítico conservador e dogmático, o que explica sua seriedade de estudioso e também suas limitações. Machado de Assis, que era seu amigo, ocupa o último capítulo da *História da literatura brasileira* (1916), sua principal obra, que

filosofia evolucionista e positivista da intelectualidade da sua época, [72] uma vez que esteve na direção do Gymnásio Nacional, no momento inicial da vida acadêmica de Armando Augusto de Godoy. José Veríssimo e sua obra *A educação nacional* se dedicam à crítica e ao magistério em fins do século XIX e início do século XX. Nessa obra, destina um capítulo à geografia, intitulado: "A geografia pátria e a educação nacional". Ele condiciona, ainda, o Brasil a uma plena realização do princípio federativo. A tal compreensão soma-se a de que José Veríssimo foi defensor de uma reforma no ensino geográfico – do período monárquico para o republicano, com ênfase na geografia pátria que apontava para o conceito de Estado-Nação, de país e território, e para as noções decorrentes: o amor à pátria e a construção de uma identidade brasileira (CARDOSO, 2006).

Assim sendo, José Veríssimo e o Curso Preparatório para exames admissionais na Escola Polythecnica do Rio de Janeiro (1895-1899) são entradas utilizadas para delinear as reflexões iniciais sobre o itinerante da formação do pensamento urbanístico de Armando Augusto de Godoy. Inicialmente denominado "Gymnásio Nacional", a instituição derivada da "Escola Normal da Corte",[73] à época, era importante para formação de professores no Brasil, instaurada para cumprir propósitos dentro dos ideais de progresso, modernidade e civilização (ZUIN, 2011). Nos seus currículos detectam-se os objetivos de formar um docente que possuísse mais conhecimentos e contribuísse para a formação dos futuros cidadãos e da nação.

O Gymnásio Nacional se impõe como objeto de estudo relevante. Recuando no tempo, observou-se que, em sua história institucional – durante os anos iniciais da República –, ele representou, na interpretação de Rosana Llopis Alves (2006, p. 12),[74]

---

se distinguiu por não ficar insensível aos grandes problemas nacionais [...]. Disponível em: <http://www.dec.ufcg.edu.br/biografias/JoseVDMa.html>. Acesso em: 5 mar. 2016.

[72] A obra *A educação nacional,* de José Veríssimo, publicada em 1890, revela uma faceta do autor que foi além de crítico literário. No primeiro ano do regime republicano, ao sugerir reformas que deveriam ocorrer no novo período político, sua obra acabou por se firmar como um dos mais importantes escritos educacionais da época.

[73] Inicialmente, a "Escola Normal da Corte" funcionava no espaço físico do Colégio Pedro II no Rio de Janeiro.

[74] Mestranda em Educação pela Universidade Federal Fluminense e Professora do Colégio Pedro II. As fontes utilizadas por Rossana Llopis foram localizadas principalmente no Núcleo de Documentação e Memória (Nudom) do Colégio Pedro II (Rio de Janeiro, Centro) e na Biblioteca Nacional. Foram também realizadas consultas no acervo da Biblioteca Central da Universidade Federal Fluminense e da Rede Sirius de Bibliotecas da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Pelo Decreto nº 1.075, de 22 de novembro de 1890, o Imperial Collegio de Pedro II passou a chamar-se Gymnasio Nacional, retornando à denominação original, Colégio Pedro II, sem o "de", por meio do Decreto nº 8.660,

> [...] um lugar de cultura, ou seja, um espaço onde o seu fazer interno, próprio de uma organização escolar, imbricava-se com as práticas sociais, produzindo uma cultura específica. Concebido como "colégio padrão" exerceu o papel de verdadeira agência formadora de grande parte da elite intelectual da recém-fundada República.

Notam-se a orientação positivista na configuração curricular e a proposta de currículo enciclopédico (JULIA, 2001, p. 9-43). Várias reformas foram realizadas no então chamado "Colégio de Pedro II" desde sua criação em 2 de dezembro de 1837, que converteu em escola de instrução secundária o Seminário de São Joaquim, criado em 1739 com o nome de "Colégio dos Órfãos de São Pedro", destinado a receber e dar instrução primária a órfãos e meninos desvalidos (GABLER; ALVES, 2014), até quando foi criada a Secretaria de Estado dos Negócios da Instrução Pública, Correios e Telégrafos, em abril de 1890, momento em que a referida instituição passou para a sua subordinação (CARDOSO, 2009).

A partir da premissa de que intelectuais como José Veríssimo atuaram "na construção das consciências coletivas, imbuídos de uma espécie de 'missão'", e que a bagagem de informação que essa categoria tinha "permite uma comparação reflexiva entre a sociedade nacional e outras sociedades" (ALVES, 2006, p. 1), verifica-se sua participação ativamente na concepção de um projeto republicano de educação nacional, na virada do século XIX para o século XX, indo ao encontro da necessidade de modernizar as obsoletas estruturas imperiais.

A educação nesse momento tinha como incumbência formar a elite intelectual brasileira. Era vista como instrumento central de construção de uma brasilidade moderna no período republicano. Percebe-se que as reformas do ensino brasileiro, de inspiração positivista, postas em prática a partir de 1890, estimularam a educação científica, em particular no Colégio Pedro II, então denominado Gymnásio Nacional. Esses fatos evidenciam uma política educacional que procurou adaptar os projetos institucionalizados, com base nas ideias do positivismo comtiano, às necessidades do Estado e às demandas de setores da sociedade civil. Assim sendo, quando vigorou a reforma de Benjamin Constant, entre 1891 e 1910, foram criados no Brasil novos cursos

---

de 5 de abril de 1911. Disponível em: < em http://sbhe.org.br/novo/congressos/cbhe3/Documentos/Individ/Eixo3/069.pdf>. Acesso em: 3 jul. 2017.

superiores na tentativa de dinamizar o ensino científico, com as proposições comtianas como a liberdade de ensino, liberdade de profissão e formação científica.

1.2.2. Na Escola Polytechnica do Rio de Janeiro (1900-1905)

> As transformações de mais vulto e alcance, sofridas pela Capital Federal, eu as acompanhei de perto. Começaram pouco antes do fim do meu curso na Politécnica da referida cidade. (GODOY, [1936]1943, p. 310).

O período histórico em que Armando Augusto de Godoy assimilou os traços que delinearam o seu perfil profissional, a historiografia brasileira convencionou chamar de Primeira República: foram as décadas de 1890, 1900, 1910 e 1920. Essas décadas testemunharam uma movimentação importante no campo educacional nacional. As três primeiras evidenciam os ingredientes que vão orientar a retórica de uma intervenção política, que na década 1920 teve a chance de se manifestar de forma mais organizada, e em âmbito nacional.

> Entre esses ingredientes figurava a associação entre educação e trabalho, que se apresentou com uma dupla face: a necessidade de educar o indivíduo para uma sociedade livre, não escravista, e de alterar a feição negativa de que se revestia a atividade laboral. [...] Em todo o país surgiram na época educadores que, com seus experimentos empíricos, constituíram um verdadeiro laboratório de reformas, ideias e projetos, inspirados em sua grande maioria em modelos estrangeiros. Mobilizaram-se então 'os cientistas da pedagogia', empunhando a bandeira da educação como meio de superar os obstáculos que impediam o país de avançar. As questões da educação e da saúde foram identificadas como cruciais, e prova disso foi o ministério criado ao final do período, em 1930, para enfrentá-las: o Ministério dos Negócios Interiores da Educação e Saúde. Alguns dos efeitos da avaliação sobre o despreparo da população para a convivência em sociedade livre foram traduzidos em iniciativas de educação moral, orientação de higiene e saneamento[75].

Interessa discutir dentro desse período as relações dos intelectuais brasileiros com o ideário nacional, com base em diferentes visões sobre o que era ou deveria ser a nação brasileira. Para proceder a uma leitura do contexto social, econômico e político brasileiro, em que se deram a preparação, o início e a conclusão do curso de engenheiro geógrafo e engenheiro civil de Armando Augusto de Godoy na Escola Polytechnica do Rio de Janeiro, o caminho escolhido foi acompanhar a trajetória da formação e atuação

[75] O Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC) é a Escola de Ciências Sociais da Fundação Getúlio Vargas. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/REFORMAS%20EDUCACIONAIS%20pdf>. Acesso em: 20 maio 2016.

dos intelectuais, em especial os engenheiros, com a construção da nação brasileira e a relação destes como poder político, à época.

O foco das interpretações permanece no debate, ainda em andamento, na época, sobre a concepção do projeto republicano de educação nacional e o consequente impacto desse projeto na formação dos engenheiros politécnicos do Rio de Janeiro, pertencentes ao grupo da geração de Armando Augusto de Godoy, ou dos engenheiros que leram, foram simpatizantes a ele, ou não.

Ao tratar o ideário nacionalista como construção elaborada pelos intelectuais, pressupõe-se que estes mantiveram-se ocupados em "pensar" o Brasil e em propor caminhos para uma solução para os problemas nacionais, atuando na construção de consciências coletivas. Nessa tarefa missionária, foram os intelectuais, independentemente da sua formação de especialistas ou bacharelados, que procuraram criar um ideário nacional (OLIVEIRA, 1999, p. 187).

Assim, teve-se como horizonte motivador trazer para a análise um grupo social envolvido com tal questão, o grupo de engenheiros, ao qual Armando Augusto de Godoy pertenceu, que reivindicaram para si a responsabilidade pelo saber e pela prática referente ao espaço urbano, talvez numa primeira aproximação desses engenheiros com os problemas urbanos pela perspectiva da técnica, da ciência, das obras de transformações urbanas que a formação em engenharia oferecia e os cargos públicos propiciavam realizar. Como referência são considerados os debates e conflitos, entre grupos e gerações de intelectuais de diferentes visões, sobre as reformas do Rio de Janeiro, promovidas por esses profissionais com intensidade e, muitas das vezes, com interesses particulares.

Sucessora direta da Escola Central, antes Escola Militar, a Escola Polythecnica,[76] atuante na conjuntura histórica da institucionalização da ciência[77] na sociedade, no processo de formação da categoria de cientistas, no período de 1862 a 1922, foi

[76] A transformação da Escola Central em Escola Polythecnica, definitivamente civil, deu-se no Governo do Império chefiado por Visconde do Rio Branco, em 1873, sendo formalmente criada no Rio de Janeiro em 25 de junho de 1874.

[77] Luiz Otávio Ferreira (1989, p.1-2) afirma que no Brasil a ciência adquire vida institucional na complexa conjuntura da transição das relações sociais de produção escravistas para relações sociais de produção capitalista. Ele analisa os efeitos sociais, em especial os efeitos políticos e ideológicos da institucionalização das práticas científicas, ao estabelecer comunicação com o positivismo.

“concebida como um grupo social historicamente constituído e especializado no exercício da prática intelectual científica” (FERREIRA,1989, p.1). A Escola Polythecnica tem sua história marcada por momentos importantes de transformação na construção do ensino da engenharia brasileira, da concepção e disseminação das ideias positivistas de conteúdo comtiano e da estruturação de uma nova ordem social burguesa.

"Ver para prever, a fim de prover” é uma expressão comtiana. “Viva pelos outros”. Esta frase resume a proposta da doutrina ética de Augusto Comte, pois os positivistas acreditavam que uma das obrigações do ser humano era servir aos outros e de colocar os interesses de outras pessoas acima dos seus próprios. Cabe destacar que Augusto Comte entendia “o amor por princípio, a ordem por base e o progresso por fim”. O positivismo comtiano procurou mostrar a necessidade de uma reforma social, considerando como fundamento a descrição e análise dos fatos e fenômenos e buscava seus fundamentos na ciência e na organização técnica e industrial da sociedade moderna. Independente de opiniões políticas, morais e valores, a ciência para eles deveria ser regida pela lógica e ser objetiva, tendo como principal objetivo gerar conhecimento. Assim sendo, com a ciência impulsionando as transformações, que visavam ao progresso, porém subordinado à ordem, surgiu um novo tema – ordem e progresso –, que se aplicou à sociedade brasileira.

A formação da elite intelectual foi trabalhada por Lucia Lippi Oliveira (1999) em seu estudo sobre os intelectuais, a nação e o poder. A autora se remete à intelectualidade da Era Vargas, mas não sem antes fazer uma retrospectiva do período inicial da República e a atuação de seus intelectuais. O contexto social no Brasil, do fim do século XIX e início dos XX, sendo marcado principalmente pela doutrina positivista, caracterizou-se por ter, como base, um Estado comandado por homens ligados ao meio rural. No âmbito nacional as reivindicações do setor agrário do Rio de Janeiro, ou de São Paulo, caminhavam na direção de consolidação do poder oligárquico, onde a economia girava ao redor do café, base da economia brasileira, que sofreu, de tal maneira, com a abolição da escravatura.

A nação brasileira e a área citadina, naquele momento, não comportavam mais de forma ordenada o crescimento da população. A cidade cresceu extrapolando os limites que separavam o progresso e a civilização do restante das outras áreas, consideradas periféricas ou rurais. Desse modo, cabe destacar a presença de uma linha divisória que, além de marcar o território urbano, também marcou o espaço da exclusão de pobres e negros.

O Instituto Polythecnico Brasileiro (1862) e a Academia Brasileira de Sciencias (1922) foram as principais instâncias de articulação política dos politécnicos na luta pelo reconhecimento e consolidação do intelectual cientista.[78] Os intelectuais brasileiros do final do século XIX eram partidários da "modernização". Para Ferreira (1989), com apoio de diferentes interpretações sobre o pensamento de Augusto Comte, havia uma coerência do positivismo comtiano, onde ciência, política e religião articulam-se em função da ideia de reorganização da sociedade.[79]

Durante sua transformação e na construção do ensino da engenharia brasileira, a Escola Polythecnica, ainda subordinada ao Ministério do Império, passou a ser um estabelecimento de ensino civil, desvinculando-se de sua antiga origem militar. Foi uma instituição que atuou, a partir de 1874, por meio do pensamento e da prática dos engenheiros, doutores e bacharéis em ciências matemáticas, físicas e naturais. A Escola Polythecnica do Rio de Janeiro, à época, consolidou o ensino da Engenharia no Brasil. Foi um grande centro de instrução profissional superior, ao mesmo tempo em que difundia os conhecimentos teóricos das ciências exatas.

---

[78] Na narrativa e nas citações de Armando Augusto de Godoy, não há vestígios explícitos, identificados até a presente data, de que ele tenha tido acesso ao material didático utilizado nas diferentes disciplinas dos cursos politécnicos. Entretanto, foram verificadas as seguintes publicações acadêmicas da Escola Politécnica do Rio de Janeiro: *Revista da Escola Politécnica* (1897-1901); *Revista dos Cursos da Escola Politécnica* (1904-1909); *Revista Didática da Escola Politécnica* (1907-1930). Antonio Paim (1974), em seu livro *História das idéias filosóficas no Brasil,* observou nessas revistas um "autêntico culto à obra de Comte" sustentado por Licínio Atanásio Cardoso (1852-1926), na época, catedrático de Mecânica Racional, médico e engenheiro. Destaca também um certo interesse econômico por parte de Arão Reis (1853-1936), catedrático de Economia Política, Direito Administrativo e Estatística (FERREIRA, 1989, p. 28-29).

[79] Luiz Otávio Ferreira (1989, p. 46) afirma: "O positivismo não pode ser considerado como o fator 'inibição' do desenvolvimento da ciência no Brasil. É preciso considerar o baixo desenvolvimento das forças produtivas, conseqüência natural de uma economia fundada, inicialmente, no trabalho escravo e na monocultura de exportação e incipientemente industrializada, além da dupla brasileira, a econômica e a cultural, em relação aos centros hegemônicos de produção de então: Inglaterra, França, Alemanha e Estados Unidos, principalmente".

Entretanto, os efeitos modernizadores da ciência na sociedade brasileira no final do século XIX, no momento da iniciação científica de Armando Augusto de Godoy, ocorreram tendo a medicina como veículo dessa modernização. Na Europa, as reformas sanitárias e pedagógicas desse século ganharam características de normalização, cujas "novas formulações científicas, filosóficas, literárias e políticas juntaram-se a práticas de incipiente, mas nítido, conteúdo normalizador"[80] (MURYCI apud FERREIRA, 1989, p. 4). A partir do século XVIII emerge a sociedade disciplinar, que busca moldar corpos dóceis, disciplinados e produtivos.

Consequentemente, a ciência no Brasil adquire vida institucional na ocasião "das relações sociais de produção escravistas para relações sociais de produção capitalista" (FERREIRA, 1989, p. 1). A formação do pensamento de Armando Augusto de Godoy se inseriu, onde podem ser observados os efeitos sociais, em especial os efeitos políticos e ideológicos da institucionalização das práticas científicas, segundo o pensamento positivista da Escola Polythecnica do Rio de Janeiro, práticas iniciadas alguns anos antes de seu ingresso naquela instituição e que permaneceram até início da década de 1920, ou seja, entre 1862 e1922.[81]

Na verdade, no momento da formação acadêmica e início da atuação profissional de Armando Augusto de Godoy como engenheiro politécnico, o positivismo de Augusto Comte orientava a formação da categoria social de cientistas brasileiros, entre 1862 e 1922, tendo de um lado o grupo politécnico organizado no Instituto Politécnico Brasileiro, com a atenção mais voltada para a garantia dos direitos profissionais dos engenheiros, e, de outro, os fundadores da Academia Brasileira de Ciências, incentivadores da "ciência pura", sem conotação de ordem técnica ou profissional.

Em ambos os casos, estão presentes os valores positivistas relacionados à ciência e ao cientista, sendo a educação científica enaltecida. O cientista passa a ser considerado como um novo tipo de intelectual, um novo tipo superior, moderno,

---

[80] Essa abordagem apoia-se no pensamento de Michel Foucault, segundo o qual os efeitos modernizadores da ciência são aplicados como efeito de disciplinamento da sociedade. Contudo, para Ferreira (1989, p. 5), nesta linha do debate, em relação ao pensamento jurídico brasileiro entre 1890 e 1927, cabe ressaltar que as concepções de ordem e disciplina, pautadas na legitimação de um conjunto de normas de legalidades, vão fundamentar a forma burguesa de estruturar o poder e a sociedade.

[81] Na opinião de Ferreira (1989, p. 109), os "politécnicos positivistas estavam, direta ou indiretamente, em confronto com os bacharéis, na medida que questionavam a competência material e institucional do país".

civilizador, responsável direta ou indiretamente pelo progresso material da sociedade. Revelou-se o autoritarismo de suas concepções sobre a relação entre cientistas e a sociedade. São fornecidos os conteúdos ideológicos necessários à formação de uma categoria social de cientistas, que fosse neutra, objetiva, precisa, que fosse um modelo de intelectual concebido pelo positivismo.

Vale destacar que o Estado se configura, na época, como um aparato que congrega as elites econômica, militar e intelectual. A indústria nacional, cientificamente preparada, resulta da iniciativa técnica dos agentes estatais no interesse do "progresso da nação". Diz Ferreira (1989, p. 133):

> [...] não seria uma classe social, a burguesia, o agente histórico promotor das transformações necessárias ao desenvolvimento do capitalismo, mas o Estado, agente neutro, acima das classes sociais, "protetor" da indústria e da ciência o responsável pela modernização.

Essa "missão de promotor/protetor" do desenvolvimento capitalista no Brasil exigia do Estado uma autoridade incontestável. De acordo com a concepção do positivismo politécnico, o autoritarismo estatal decorreria da autoridade científica que deveria estar intrínseca no pensar e agir dos seus agentes.[82]

Com base nessa interpretação, vale citar que o politécnico Aarão Reis ministrava na Escola Polytechnica as lições do curso de Economia Política. Ele argumentava sobre o papel do Estado no desenvolvimento da produção da riqueza e na manutenção da coesão social e definia o caráter autoritário do regime político na transição para a "sociedade moderna" (REIS, 1918, apud FERREIRA, 1989). Nesse sentido, Luiz Otávio Ferreira (2007, p. 2) defende o seguinte argumento:

> [...] o positivismo foi não simplesmente uma doutrina de referência ou um elemento de retórica para o movimento cientificista brasileiro do final do século XIX, mas a fonte essencial do ethos – motivações, valores, compromissos, regras de conduta, repertório conceitual e lingüístico – importantes dos intelectuais e cientistas brasileiros do início de século XX que, engajados em modalidades de ação coletivas típicas da época – jornalismo, crítica literária, associações profissionais e estudantis,

[82] O pensamento positivista que dominava a intelectualidade, na época, também adentrou na Escola Polythecnica do Rio de Janeiro. Os positivistas eram favoráveis ao ensino prático, mais objetivo e imediatista e contrário à cultura científica pura. Cabe, pois, destacar que o positivismo de Augusto Comte experimentou no Brasil "um processo de diferenciação a exemplo de outras doutrinas europeias". Foi nos centros de cultura matemática, como a Escola Polythecnica e Militar, que a "doutrina positivista" irradiou-se, aproximando-se dos republicanos [...]. Sua maior repercussão foi no Exército – responsável pela Proclamação da República (PAIM, 1999, apud DELANEZE, 2014, p. 15, 16).

> sociedades literárias e/ou científicas, partidos políticos, movimentos reivindicatórios –, identificavam nas formas de sociabilidade, nos arranjos institucionais e nos conhecimentos gerados pela atividade científica a chave para a reorganização da sociedade brasileira.

É, portanto, em relação à conjuntura histórica da estruturação de uma ordem social brasileira, em especial da institucionalização das práticas científicas positivistas, que serão analisados o pensamento e a prática dos engenheiros oriundos dos cursos acadêmicos da Escola Polythecnica, tais como Aarão Reis, Anhaia de Mello, Saturnino de Brito, Carlos Sampaio, Paulo Frontin, Preste Maia, dentre outros, que participaram direta ou indiretamente na formação do pensamento de Armando Augusto de Godoy. Vale dizer, formação essa que se deu no período em que estabeleceu residência fixa no Rio de Janeiro, entre a fase final de sua adolescência e o início da sua juventude, ainda no final do século XIX, se estendendo a fase de sua maturidade, interrompida no meio da década de 1940.

É notório que o debate sobre a reforma urbana do Rio de Janeiro, no final do século XIX, colaborou para a construção e afirmação intelectual e social dos engenheiros como agentes do programa de estruturação de uma nova ordem na sociedade brasileira, que teria a função de adequar o país aos ideais de "progresso e civilização". CORRÊA (2010), afirma que no trabalho pioneiro de Simone Petraglia Kropf (1996), "Os construtores da cidade: o discurso dos engenheiros sobre o Rio de Janeiro no final do século XIX e início do século XX", e em "O saber para prever, a fim de prover: a engenharia de um Brasil moderno" (1994), é possível discutir os preceitos e valores que fundamentavam a utopia de uma cidade ideal, evidenciados pela autora, no conjunto de regras e medidas propostas pelos engenheiros para a ordenação do traçado urbano, a despeito de convergirem com a tese da insalubridade enunciada pelos médicos.

Com o Decreto nº 2.221 de 23 de janeiro de 1896 foram aprovados novos estatutos da Escola Polythecnica, que passou a ter um Curso Geral, em três anos, e cinco cursos especiais, também de três anos. Foi estabelecido o Curso de Minas, e criados os cursos de Engenheiros Mecânicos e Engenheiros Agrônomos, este último com a duração

de dois anos. Dessa vez o estatuto foi elaborado pela Congregação da Escola Polytechnica, cujo relator foi o Professor Paulo Frontin.[89]

Essa instituição de ensino teve sua época áurea no período de 1900 a 1920, atingindo sua fama e prestígio ficou conhecida dentro e fora do Brasil, nesse período em que a Escola se chamou Polythecnica.[90] O nome Escola Polythecnica foi conservado até 1937, quando passou a se chamar Escola Nacional de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Passaram por ela nomes que marcaram com seus feitos a engenharia nacional no início do século XX. Para a admissão dos alunos no primeiro ano eram exigidas idade mínima de 15 anos e a aprovação em exames preparatórios.

1.2.3. Nos cursos de Engenheiro Geógrafo e Engenheiro Civil

Alguns temas-chaves encontrados nos programas pertencentes aos cursos oferecidos pela Escola Polythecnica, entre o período de ingresso e de conclusão da graduação de Armando Augusto de Godoy, chamaram a atenção. Trata-se, sobretudo, daqueles pertinentes para precisar conceitos e estabelecer correspondências entre as suas ações e as diversas referências que convocou, entre os diferentes ciclos da vida profissional, da escrita e do pensamento que ele assumiu, entre o debate sobre a importância das estradas de rodagens e a necessidade de concepção de planos rodoviários, como a elaboração do Plano Agache para a remodelação, embelezamento e expansão da capital federal – Rio de Janeiro – e a concepção de um Plano de Urbanização para a nova cidade capital do estado brasileiro de Goiás – Goiânia.

---

[89] Em 1936, Paulo Frontin foi lembrado e citado por Armando Augusto de Godoy ao se referir às primeiras grandes transformações urbanas do "Rio de Janeiro antigo". Para ele, o "nome de Paulo Frontin está ligado a obras de singular importância e relêvo no corpo e na vida do Rio de Janeiro. A sua coragem, ousadia e superior compreensão dos problemas urbanos devemos a abertura da Avenida Rio Branco, que veio dar a nossa Capital um dos seus belos aspectos e elementos de vida, definindo e simbolizando uma época de consideráveis conquistas urbanas. [...] A cidade, como que vinha reclamando uma larga via, que permitisse uma melhor ventilação da parte central e facilitasse as grandes concentrações de massas humanas nos dias de festas cívicas. Foi, por êsse tempo, que começaram a surgir os grandes edifícios comerciais, os hotéis modernos, como o Palace e o Avenida, e prédios de vulto ocupados por jornais diários, como os do 'Jornal do Comercio', 'Jornal do Brasil' e de 'O Pais'. Depois de aberta, a Avenida Rio Branco teria sido o melhor ponto de reunião e um verdadeiro salão para a sociedade carioca. Ao ilustrado professor de máquinas e antigo diretor da Escola Politécnica também se deve a abertura da avenida que tem hoje o seu nome e começa no vale de Santa Alexandrina, estendendo-se até o Canal do Mangue" (GODOY, [1936] 1943, p. 315).

[90] Luiz Otávio Ferreira (1989). Pesquisador titular da Casa de Oswaldo Cruz e professor do Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde da Fundação Oswaldo Cruz.

Ingressou no Curso Fundamental (Geral) em 1899. Ao concluí-lo, recebeu o título de Engenheiro Geographo, em 1901. Em seguida, ele cursou as disciplinas do Curso Especial de Engenharia Civil, entre 1902 e 1904, mas sua Colação de Grau ocorreu somente em 1910. Foram identificados os exames que na Escola Polythecnica foram realizados por Armando Augusto de Godoy. Foram eles os exames de Álgebra Elementar e Superior, Geometria e Trigonometria *Rectilínea* (1899) e Desenho Geométrico e Elementar (1900).[91] [Anexo 1.11; Anexo 1.12; Anexo 1.13; Anexo 1.14; Anexo 1.15]

Dos programas pertencentes ao Curso de Engenharia Civil, dos conteúdos verificados chamaram a atenção aqueles pertinentes para precisar conceitos e estabelecer correspondências entre a ação de Armando Augusto de Godoy e as referências que convocou entre sua escrita e a trajetória profissional. A distribuição das disciplinas, das quais Armando Augusto de Godoy cursou como aluno na Escola Polythecnica, foi a seguinte: no Curso Fundamental (Geral) – 1º ano: 1ª) Geometria Analítica, Cálculo Diferencial e Integral; 2ª) Geometria Descritiva; 3ª) Física, Meteorologia. Aulas de Desenho Geométrico, Aguadas, Sombras e Exercícios Práticos; 2º ano: 1ª) Cálculo das Variações, Mecânica Racional; 2ª) Topografia, Legislação de Terras, Princípios de Colonização; 3ª) Química Geral e Inorgânica, Análise Química. Aula e Exercícios Práticos. 3º ano: 1ª) Trigonometria Esférica, Astronomia, Geodésia; 2ª) Mecânica Aplicada às Máquinas; 3ª) Mineralogia e Geologia. Aula de Desenho de Cartas Geográficas e de Máquinas. Exercícios Práticos da 1ª cadeira. [Anexo 1.16]

No Curso Especial de Engenharia Civil - 1º ano: 1ª) Materiais de Construção, Estabilidade das Construções, Tecnologia das Profissões Elementares; 2ª) Hidráulica, Abastecimento de Água, Esgoto; 3ª) Estradas, Pontes e Viadutos; 4ª) Trabalhos Gráficos de Estradas e de Hidráulica. Aula e Exercícios Práticos da 2ª e 3ª Cadeira; 2º ano: 1ª) Arquitetura e Higiene das Construções, Saneamento; 2ª) Máquinas Motrizes e Operatrizes, Motores; 3ª) Economia Política, Direito Constitucional e Administrativo, Estatística; 4ª) Projeto de Arquitetura, Obras Hidráulicas e Máquinas. Aula e Exercícios Práticos. [Anexo 1.17]

---

[91] Dados obtidos nos livros de registro de Diplomas nº 03, 14/06/1906 a 05/07/1920 da Escola Politécnica, p. 17. UFRJ, maio de 1997. Além dos títulos de bacharel, engenheiro e doutor, os primeiros alunos de cada curso tinham direito a uma viagem de prêmio e de estudo à Europa ou aos Estados Unidos (Art.111). Não foram encontrados registros de que Armando Augusto de Godoy tenha sido contemplado com tal viagem de prêmio e estudo.

As aulas de trabalhos gráficos do 1º ano dos cursos de Engenharia Civil e Mecânica eram ministradas pelo lente catedrático Pedro Fernandes Vianna da Silva, em 1901. Já quanto ao conteúdo do programa do 2º ano do curso de engenharia civil, o destaque fica para os estudos da arquitetura ao longo dos tempos, higiene das construções e saneamento das cidades.

No programa do primeiro ano do curso de Engenharia Civil foram encontrados densos conteúdos referentes às estradas de ferro e de rodagem, assunto este escolhido para ser trabalhado no início da sua carreira profissional, quando deu início à sua participação nos Congressos Nacionais de Estradas de Rodagem no Rio de Janeiro.

Vale destacar, ainda, o programa da 4ª cadeira do 1º ano dos cursos de Engenharia Civil, Minas, Industrial, Mecânica e Agronomia proposto pelo lente catedrático L. R. Vieira Souto, referente aos temas de Economia Política, Direito Constitucional e Administrativo, Estatística.

Chama a atenção que os conteúdos do programa da 4ª cadeira do 2º ano fossem comuns para os cursos de Engenharia Civil, de Minas, Industrial, Mecânica e Agronomia, elaborado pelo lente catedrático Dr. José Agostinho dos Reis e aprovado em ocasião da Congregação de 30 de março de 1901, bem como o programa do 2º ano do curso de Engenharia Civil referente às aulas de trabalhos gráficos: desenho e projetos de arquitetura, construções hidráulicas e saneamento das cidades, desenvolvido pelo lente catedrático Alfredo de Paula Freitas, aprovado em sessão de Congregação de 30 de março de 1901.

1.2.4. No Colégio Militar do Rio de Janeiro (1906-1938)

Esteve vinculado profissionalmente ao Colégio Militar no período entre 1906 e 1938. Seus deslocamentos, por várias disciplinas com assuntos diversos, ocorridos durante o período de 32 anos, evidenciam uma das características de sua formação acadêmica, embora sendo de um especialista, sem perder de vista uma postura autodidata. Aproxima-se dessa postura comum aos “engenheiros polythecnicos” da sua geração.

Como professor no curso secundário do Colégio Militar, no ano de 1908, poder-se-ia dizer que Armando Augusto de Godoy, junto com seus alunos, teve a oportunidade de vivenciar as primeiras grandes transformações urbanas que ocorreram no governo de Rodrigues Alves, no "Rio de Janeiro antigo". Pelas excursões científicas realizadas com os alunos do Colégio Militar, ele foi reconhecido por mais esse serviço prestado à instrução dos alunos. Essas visitas tiveram como intuito desenvolver a educação integral, prevista nas novas disposições regulamentares da instituição.

No Colégio Militar, nas alterações registradas na sua ficha funcional [Anexo 1.21 - 1906-1917], [Anexo 1.22 - 1917-1928], [Anexo 1.23 - 1928-1937], [Anexo 1.24 - 1937-1938], tem-se por várias vezes Armando Augusto de Godoy designado a prestar serviços fora da instituição, o que o afastava temporariamente da sala de aula. Entre os serviços que lhe foram confiados, tem-se a incumbência de organizar o projeto das novas dependências do Colégio. Foi designado para examinar elementos de Mecânica e Astronomia na Escola de Guerra, participou de comissões técnicas, como a de sindicância na Estação Ferroviária Central do Brasil, e fez viagens técnicas fora do país. Uma das características de sua atuação profissional na fase de sua juventude era a tripla jornada.

Dito isso, assinale-se um fato recorrente a partir de 1913. Foram-lhe concedidas várias licenças para tratamento de saúde, mas, muitas das vezes, retornava ao exercício de suas funções antes do término do prazo concedido. No período entre 1913 e 1919, de dentro dessa instituição de ensino passará a exercer o magistério, primeiramente por portaria do comandante em exercício, sendo nomeado como preparador–conservador do Gabinete de Ciências Físicas e Naturais. No exercício das suas funções no curso secundário, foi inicialmente coadjuvante do ensino teórico e atuou como professor de matemática, geometria, aritmética e álgebra. Em sua trajetória no magistério, foi várias vezes referendado pelos bons serviços prestados no exercício do cargo no qual se achava investido, ora pela diretoria do Colégio Militar e comandante da Escola de Artilharia e Engenharia, ora pelos Ministros de Guerra, Justiça e Viação, em nome da Presidência da República.

Cabe o registro de que a diretoria do Colégio Militar tornou públicos os elogios ao professor Armando Augusto de Godoy feitos pelo então comandante da Escola de

Artilharia e Engenharia, pela correta participação que teve a comissão examinadora e pela capacidade com que exercia seu cargo. A ele foram concedidas as honras do posto de major do Exército, por decreto de 25 de julho de 1921,[92] ocasião em que assumiu a 2ª. Secção do Antigo Curso Geral.

Em 1923, completou quinze anos de efetivo serviço no magistério. Foi elogiado mais uma vez pelo Ministro da Guerra, quando de sua visita ao Colégio Militar. Assim, foi determinado pelo Diretor do colégio que fossem os elogios transcritos em seus assentamentos, como homenagem aos seus esforços, ao seu elevado preparo intelectual e ao carinho com que desempenhou suas funções.[93]

Armando Augusto de Godoy vivenciou o cenário da cidade do Rio de Janeiro no período em que se registram a Primeira Guerra Mundial, entre os anos de 1914 e 1918, e a aproximação do Centenário da Independência. Vivia-se sob a chamada Primeira República (1989-1930), regida pela Constituinte de 1891. A política externa brasileira havia levado o Brasil a participar da Primeira Guerra Mundial, o que garantiu sua participação na Conferência de Paz de Paris, assim como na Liga das Nações. No início dos anos de 1920, iniciou-se uma campanha, por parte de vários jornais cariocas, com o objetivo de vigiar e pressionar o governo no sentido de adotar medidas concretas para a realização de uma grande comemoração do Centenário. O palco do espetáculo foi a cidade do Rio de Janeiro, que deveria ser saneada e embelezada. Epitácio Pessoa nomeou então um técnico de renome para a prefeitura do Distrito Federal: o engenheiro Carlos Sampaio, que em pouco tempo, entre os anos de 1920 e 1922, executou um amplo programa de obras que previa, entre outras coisas, o desmonte do morro do Castelo (PINTO, 2011)

Armando Augusto de Godoy pertenceu ao Instituto dos Docentes Militares, que, entre as manifestações realizadas, posicionou-se a favor do gesto das "distintas patrícias" que se dedicavam à administração do Orfanato Osório, que, em conjunto com

---

[92] O ato do Presidente da República, Epitácio Pessoa, assinando o decreto que concedeu as honras de major ao professor adjunto Armando Augusto de Godoy no Colégio Militar, foi publicado no *O Jornal* do Rio de Janeiro (21 jun. 1921). Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=110523_02&pesq=armando augusto de godoy>. Acesso em: 9 ago. 2017.

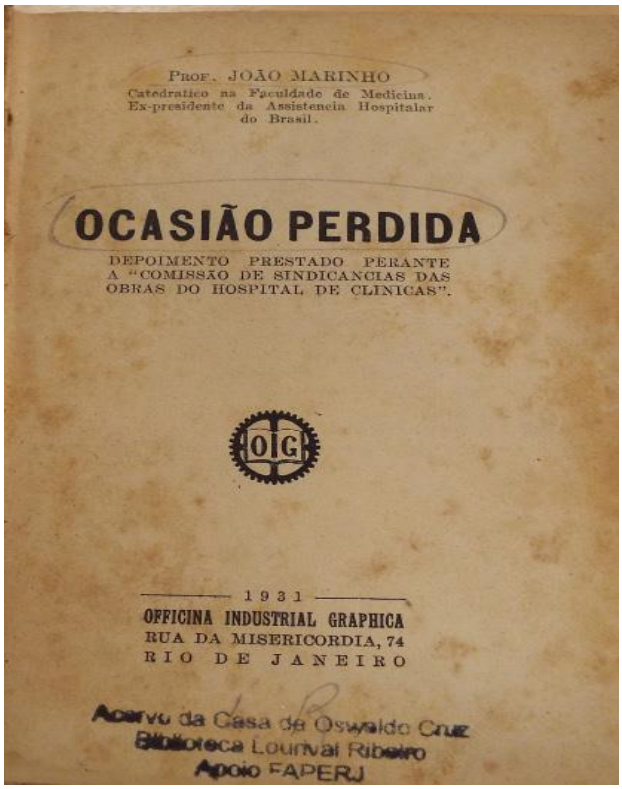
[93.] Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/FRONTIN,%20%20Paulo%20de.pdf >. Acesso em: 19 ago. 2017.

o trabalho realizado pelo magistério militar, assistia às filhas de "defensores da Pátria no preparo espiritual da juventude". O seu envolvimento com as causas defendidas pelo Colégio Militar passa pelo Orfanato Osório,[94] tendo em vista a demonstração de solidariedade à atitude da Diretoria e Comissões do Conselho Administrativo do orfanato, que renunciou, em 1923, em virtude de discordância com as mudanças que pretendiam dar na organização da instituição.

Nas alterações registradas ocorreram dispensas de suas funções de professor interino, em outras disciplinas, e retorno à sua função de adjunto da secção de matemática. Por conseguinte, para compreender melhor o conhecimento sistematizado de Armando Augusto de Godoy, com toda sua diversificada formação e prática teórica, é preciso reforçar o lugar temporal da sua fala nas discussões teóricas durante o período de sua ativa atuação profissional, que institucionalmente se configurou como lente catedrático no Colégio Militar (1906-1938) e como engenheiro urbanista na Prefeitura Municipal do Distrito Federal (1908-1938).

[94] O Orfanato Osório, segundo Manuela L. Osório Mascarenhas, presidente da instituição, à época, em nota publicada e transcrita do Jornal do Brasil no periódico O Jornal, em dezembro de 1923, era destinado a educar as filhas órfãs dos militares de terra e mar, nos mesmos moldes das mais modernas instituições de ensino existentes na Europa. Foi criado em comemoração ao centenário do nascimento de um soldado que "assentou praça nas lutas da Independência". BND, ed. 01515(1), 1923. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=110523_02&PagFis=14809&Pesq=armando augusto de godoy – http://memoria.bn.br/DocReader/110523_02/14809>. Acesso em: 20 ago. 2017.

Nesse ínterim, entre os anos 1920 e 1930, Armando Augusto de Godoy participou de duas viagens que foram significativas na sua trajetória profissional. Duas das suas viagens internacionais foram registradas na sua ficha funcional do Colégio Militar e em notas publicadas nos périodicos dos jornais da época. Na primeira, por aviso ministerial, ele foi posto à disposição do já citado Ministério da Justiça, para proceder, na América do Norte e na Europa (1927), a estudos concernentes à organização e instalação dos modernos nosocômios e outras instalações de assistência hospitalar.


PROF. JOÃO MARINHO
Catedratico na Faculdade de Medicina.
Ex-presidente da Assistencia Hospitalar do Brasil.

OCASIÃO PERDIDA

DEPOIMENTO PRESTADO PERANTE A "COMISSÃO DE SINDICANCIAS DAS OBRAS DO HOSPITAL DE CLINICAS".

1931
OFFICINA INDUSTRIAL GRAPHICA
RUA DA MISERICORDIA, 74
RIO DE JANEIRO

Figura 12 - Capa do livro "Ocasião Perdida". Publicado em 1931. Consta em suas páginas o projeto para o Hospital da Escola de Medicina do Rio de Janeiro, concebido por Armando Augusto de Godoy. Fonte: Acervo da Casa de Oswaldo Cruz,

Esse episódio da sua trajetória registra-se no livro *OCASIÃO PERDIDA: depoimento prestado perante comissão de sindicâncias das obras do Hospital de Clínicas* (Figura 12) , publicado em 1931, de autoria do Professor João Marinho, catedrático na Faculdade de Medicina, ex-presidente da Assistência Hospitalar do Brasil.

Como resultado de sua participação na comissão de estudos dos modelos hospitalares da época, um esboço de um hospital monobloco ideado por Armando Augusto de Godoy foi entregue à assistência hospitalar do Rio de Janeiro (Figura 13, 14 e 15). Segundo João Marinho (1931), ele apreciou planos de hospitais na Argélia,[95] e, por seu intermédio, a comissão estudou arejamento e temperatura artificiais usados na América. Segundo o professor João Marinho, familiarizado com artistas de Paris, Armando Augusto de Godoy procurou um desenhista e orientou-o em monobloco só do hospital, sem junção de escola (MARINHO, 1931, p.139).

[95] Este é um fato novo ainda não identificado nos arquivos/acervos estudados. Somente no relato do Professor João Marinho que surge esse vestígio.

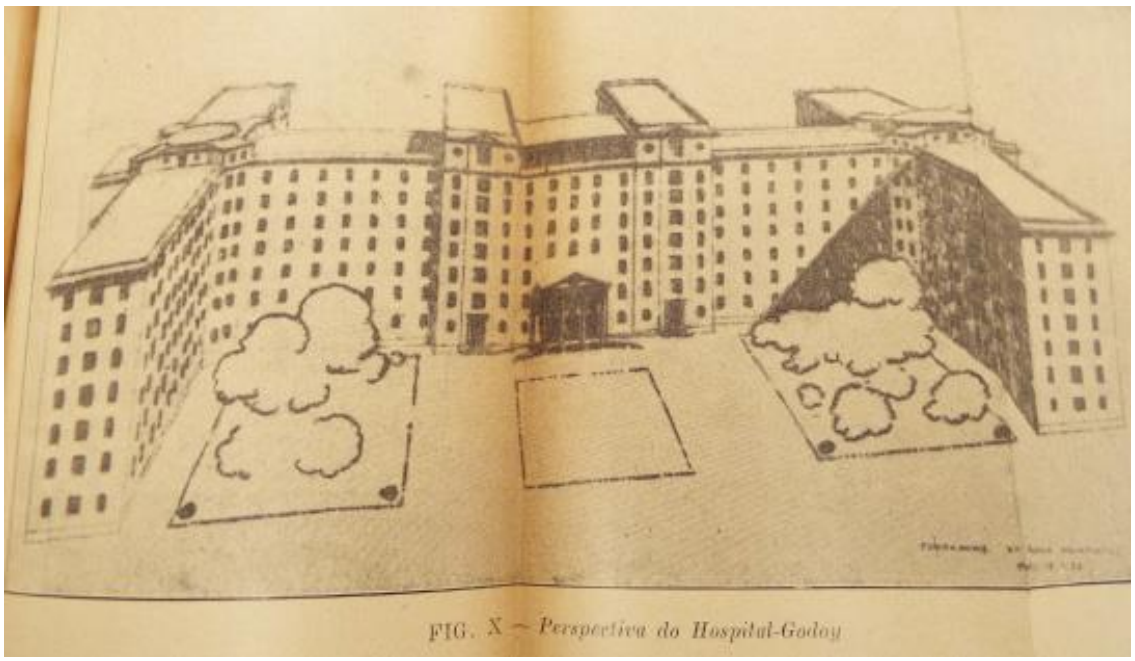


Figura 13 - Hospital da Escola de Medicina do Rio de Janeiro, Estudos Preliminares, 1931
Peça gráfica (Perspectiva) do projeto concebido por Armando Augusto de Godoy.
Fonte: MARINHO, 1931.

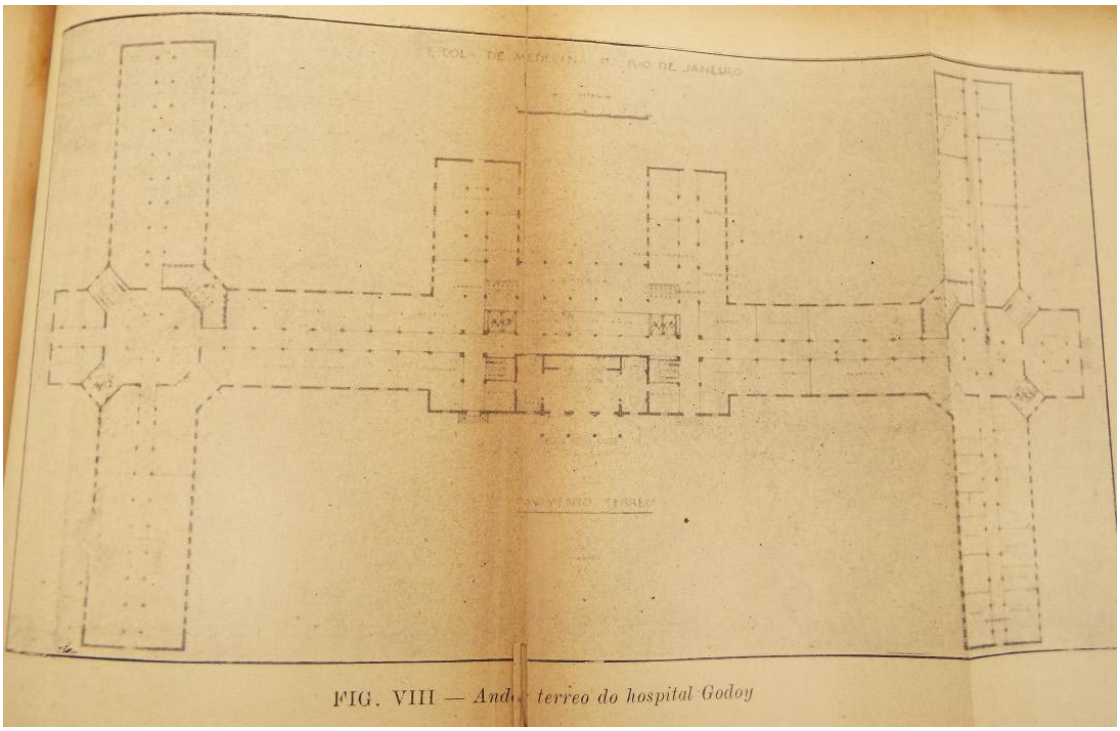


Figura 14 - Hospital da Escola de Medicina do Rio de Janeiro, Estudos Preliminares, 1931.
Peça gráfica (Planta baixa pavimento térreo) do projeto concebido por Armando Augusto de Godoy.
Fonte: MARINHO, 1931.

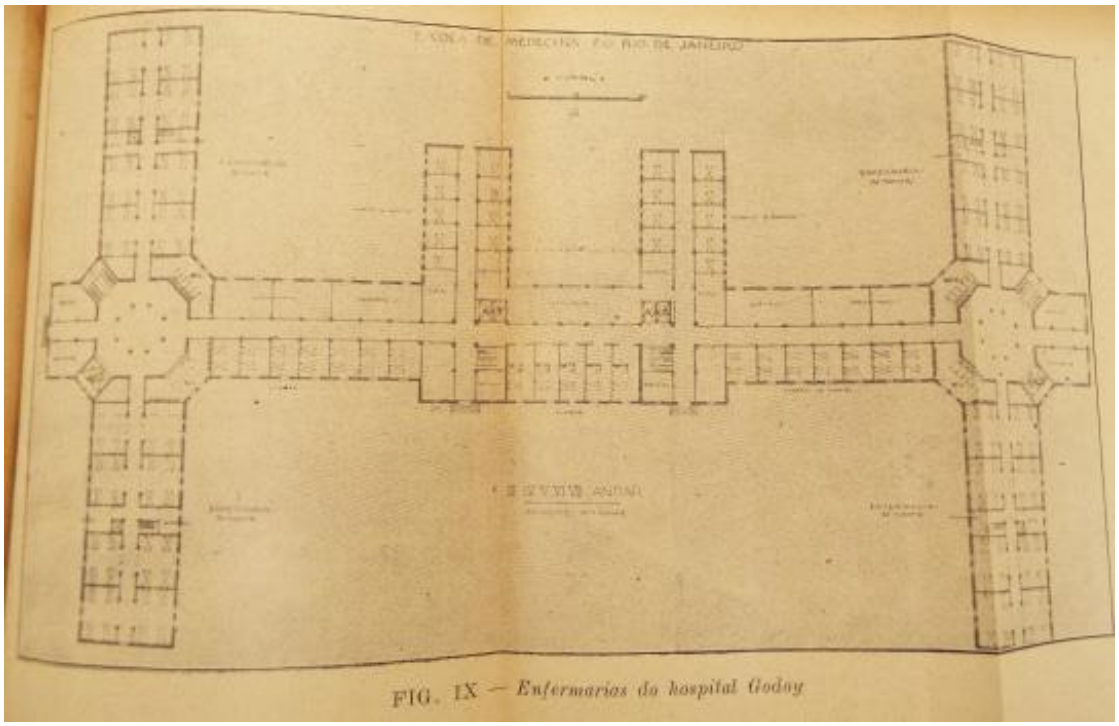


Figura 15 - Hospital da Escola de Medicina do Rio de Janeiro, Estudos Preliminares, 1931.
Peça gráfica (Planta baixa enfermaria) do projeto concebido por Armando Augusto de Godoy.
Fonte: MARINHO, 1931.

Armando Augusto de Godoy se insere na discussão sobre as transformações pelas quais a saúde pública passou na cidade do Rio de Janeiro, na década de 1920, com a construção de três hospitais: o Gaffrée e Guinle, o do Câncer e o das Clínicas.[96] A Comissão, no lugar de relatório com termos técnicos, preferiu reunir observações e estudos na imagem de um esboço, cujas "plantas foram desenhadas pelo Sr. Thiebault, arquitecto francês" (MARINHO, 1931, p. 60). O esboço apresentado foi menosprezado desde o início quando apresentado para a equipe da assistência no Brasil, “achava-o péssimo, inexequível. Nem dava confiança de corrigi-lo. [...] Punha-o de lado” (MARINHO, 1931, p. 60). A divergência quanto ao modelo de arquitetura hospitalar foi bem acentuada, na época, sobre a maior praticidade do monobloco, em comparação

[96] Segundo Gisele Sanglard (historiadora, doutoranda no Programa de Pós-Graduação em História da Ciência da Saúde, COC/Fiocruz) e Renato da Gama-Rosa Costa (arquiteto e urbanista, Departamento de Patrimônio Histórico, COC/Fiocruz Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo Prourb/FAU/UFRJ), “a reforma sanitária e novos conceitos bacteriológicos misturam-se no projeto arquitetônico destes três hospitais, todos a cargo do engenheiro-arquiteto A. Porto d'Ave (1890-1952). [...] Estas discussões ocorrem em um momento crítico, em que a falta de leitos hospitalares na cidade é reconhecida, ao mesmo tempo que a adoção da tradicional estrutura pavilhonar estava em xeque frente os avanços introduzidos pela moderna arquitetura em monobloco”. Disponível em: < http://dx.doi.org/10.1590/S0104-59702004000100007>. Acesso em: 26 ago. 2017.

com os pavilhões. Foram apresentados, entre cinco projetos, dois de Porto d'Ave e um do engenheiro Armando Augusto de Godoy. Quando a comissão brasileira deixou Nova York, trouxe na bagagem vários esboços de projetos e planos que foram apresentados no IV Congresso Pan-Americano de Arquitetos, em 1930, com exceção dos planos de Porto d'Ave,[97] que não levou a sua proposta de pavilhões separados (SANGLARD; COSTA, 2004).

Figura 16 - Pôsteres Oficiais da Exposição de Chicago, 1933.
Disponíveis em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Exposi%C3%A7%C3%A3o_Universal_de_1933 – Acesso: 16/maio/ 2018.

Em uma das caravanas organizadas pela Touring Club do Brasil, procedente de Nova York, retornou em 1933, de uma excursão cultural a bordo do Western World, ocasião visitou a Exposição de Chicago (Figura 16) .[98]

[97] O esboço de Armando Augusto de Godoy não foi aprovado, sendo aceito o esboço de Porto d'Ave. Esse último tornou-se engenheiro-chefe das obras do Hospital de Clínicas, iniciadas em 1930, sob a responsabilidade do Ministério da Justiça e controladas pela Assistência Hospitalar. Sua presença se faz notada como membro ou colaborador do Automóvel Club do Brasil, Clube dos Bandeirantes, Rotary e em outras instituições. Segundo Sanglard e Costa (2004), Porto d'Ave prestou provas para ingresso na Politécnica nos anos de 1908 e 1909. Cursou a Escola Politécnica entre 1911 e 1918, formando-se engenheiro-geógrafo em 1919, e trabalhando como arquiteto e construtor. Optou pela especialidade de engenheiro-geógrafo, cuja ênfase era posta no estudo do espaço físico, dando a entender que se podiam incluir questões relativas ao espaço urbano também. No início da década de 1920, a relação de Porto d'Ave com a família Guinle é bem próxima. Pouco tempo depois de formado, tornou-se responsável pelo projeto do Hospital Gaffrée e Guinle. Fez o projeto do Hospital e do Instituto do Câncer, da Fundação Oswaldo Cruz, especializando-se em arquitetura hospitalar. Ainda nessa década, desenvolveu o projeto do Sanatório Santa Clara, em Campos do Jordão, São Paulo. No momento da construção dos hospitais Gaffrée e Guinle e do Câncer, estava registrado como construtor no *Almanak Laemmert*, 1927.

[98] "Century of Progress International Exposition" – Feira Mundial, em Chicago, de 27 de maio a 1 de novembro de 1933, realizada a fim de celebrar o centenário da cidade. O tema foi inovações tecnológicas, com o lema "Science Finds, Industry Applies, Man Adapts" (Descobertas científicas, Aplicações Industriais, Adaptação do Homem). O seu símbolo arquitetônico foi o Sky Ride.

Ganham destaque as viagens junto às comissões técnicas do Ministério da Justiça e as excursões realizadas junto a uma das caravanas de turistas promovidas pelo Touring Club do Brasil[99] aos Estados Unidos. Ao ser explorado o contexto em que ele estava inserido, quando começou sua atuação profissional no Colégio Militar e paralelamente ocupando funções em diversas repartições públicas da prefeitura municipal do Distrito Federal, na sua prática profissional, como se deu o deslocamento desse engenheiro, recém-formado na "Escola Polytechnica" do Rio de Janeiro, entre esses temas? Como ele percebe e se posiciona perante o dilema urbano-rural que se configurava no Brasil da época? O que ele fez e escreveu ao longo da década de 1910, antes e durante período da primeira grande Guerra Mundial, quando se intensificou o processo de renovação cultural no Brasil?

Somada a tais indagações, outra abordagem se faz necessária, ao se detectar nos deslocamentos de Armando Augusto de Godoy, desse período, um envolvimento com a incipiente discussão sobre a iniciativa de aberturas de estradas e a construção de uma "nova mentalidade" junto aos seus pares – os engenheiros, a sociedade civil e o estado. Cabe ainda citar a conferência realizada no Clube de Engenharia sob o título "As consequências sociais e econômicas dos Princípios do Urbanismo", publicada na *Revista do Clube de Engenharia* (n. 14, p. 711, nov. 1935).

1.2.5. Na Diretoria de Viação e Obras públicas

Foi participando de comissões técnicas na Diretoria de Viação e Obras públicas da prefeitura do Distrito Federal que, durante os anos iniciais de sua atuação profissional, passou a focar-se em e aproximar-se de temas como as vias de circulação

[99] Com a denominação de Sociedade Brasileira de Turismo, a fundação do Touring Club do Brasil registra-se como uma organização civil, em 1923, logo após as comemorações do Centenário da Independência do Brasil, com o objetivo de divulgar os recursos turísticos do país junto às elites brasileiras. A partir de então, essa instituição, implantando o monumento Rodoviário no KM 80 da Estrada de Rodagem Rio-São Paulo, assinala o início da Era Rodoviária do governo de Washington Luiz, "o presidente estradeiro". O Touring abriu canais para divulgar o país no exterior. Destaca-se antecipando-se aos governos em relação à informação, sinalização e cartografia rodoviárias. Requer um trabalho de fôlego, pesquisar sobre o papel dessa instituição, considerado o primeiro órgão oficial de turismo do país, nas campanhas pela melhoria do transporte ferroviário, pela viabilização do combustível alternativo como o gasogênio, retificação das estradas e organização das comunicações rodoviárias no país, além da sua participação nas obras nos portos do Rio e Salvador, paradas obrigatórias dos transatlânticos de turismo, luxuosas cidades-flutuantes. BDN: Ano 1933\edição 04313 (1). Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/110523_03/16232>. Acesso em: 19 ago. 2017.

(urbanas), as estradas de rodagem (rurais), os meios de transportes (cargas e coletivos), as rodovias modernas e o uso do automóvel.

O Brasil nas primeiras décadas do século XX contava com uma infraestrutura de transportes precária, mesmo para o seu principal produto de exportação, o café. O transporte de bens e pessoas até a malha ferroviária era feita com tração animal, pois o país ainda não contava com estradas de rodagem. O primeiro trecho de estrada pavimentada do Brasil foi o da União e Indústria, entre Petrópolis e Juiz de Fora, inaugurada em 1861. Com a pavimentação de macadame,[100] era possível aos coches a cavalo chegar a 20 km/h.

Nesse momento do século XX, as cidades brasileiras se viam na contingência de assumir novos padrões de conformação e funcionamento, respondendo às necessidades geradas pela transformação social, política e econômica.[101] À época, a cidade do Rio de Janeiro se destacava no circuito agroexportador e o país se afirmava como nação exportadora de produtos agrícolas. A cidade capital do Distrito Federal tinha de atender às exigências de novas configurações espaciais dentro e fora da cidade.

Nesse contexto ganhavam destaque a modernização dos portos, a remodelação das áreas centrais, o saneamento, a teoria da circulação e a relação entre cidade e campo. Mas ganhava corpo também a introdução de instrumentais técnicos que pudessem articular as necessárias transformações urbanas. Surge, então, o urbanismo, como uma disciplina recém-instituída, com formulações originalmente desenvolvidas para viabilizar a intervenção sobre a cidade moderna europeia. Essas formulações passam a ser discutidas e adaptadas por técnicos locais, visando atender aos centros agroexportadores brasileiros.

Cabe destacar que, no Brasil, circunstâncias de difícil resolução surgiram, entre as quais, muito das vezes, fez-se necessário escolher entre duas alternativas

---

[100] Definido como um tipo de pavimento de estrada desenvolvido por John Loudon McAdam, engenheiro escocês, por volta de 1820. Macadam é conhecido como sendo o processo de revestimento de ruas e estradas (mistura de pedras britadas, breu e areia, submetida à forte compressão). Recebeu esse nome em homenagem ao seu criador, McAdam.

[101] Contudo, os debates "emitiam termos contraditórios: enquanto a primeira referência tendia a apontar para as dimensões urbana e metropolitana do mundo moderno, a busca do caráter profundo da brasilidade quase sempre se voltava para a direção oposta – priorizando o mundo rural, a herança colonial e a suposta vocação agrária do país como marcos de nossa identidade" (CAMPOS, 2015, p. 217).

contraditórias, contrárias. Entre essas escolhas, de um lado, tem-se a introdução do "urbanismo como disciplina", que muitas das vezes estava acompanhada pela discussão do "urbanismo como princípio", pois além da sua acepção como "denominação da ciência e arte de construir e remodelar cidades" também indicava uma "postura ideológica, que considerava positiva e desejava a urbanização, a grande cidade e as formas de vida urbana".

Na medida em que o grau de industrialização e urbanização necessário para afirmação do urbanismo[102] não encontrava eco na situação local brasileira, o processo de transferência dessas formulações tropeçava em dilemas como, por exemplo, a rejeição da nova ordem urbano-industrial que emergiu no século XIX.

Armando Augusto de Godoy, ainda na sua juventude, ao mesmo tempo vivenciou as principais transformações urbanas do Rio de Janeiro e o surgimento da nova capital mineira concebida e construída pelo engenheiro Aarão Reis entre 1894 e 1897. Da construção de Belo Horizonte ao Plano de Melhoramentos do Rio de Janeiro, na gestão do prefeito Pereira Passos (1902-1906), são encontrados ecos consagrados dos modelos de cidade-capital moderna como ápice da civilização.

Jardins, bulevares, arquitetura eclética, vitrines, monumentos, como elementos urbanos modernos, foram agenciados nessas cidades, para destacar os espaços urbanos dominantes. O incipiente processo de industrialização brasileira, embora já tivesse alcançado patamares econômicos expressivos, ainda permanecia à margem das políticas oficiais, e o debate e propostas nacionais desobrigavam-se de se manter fiéis aos modelos, pensamentos e políticas agraristas, o que ocorrerá ao longo da primeira metade do século XX (CAMPOS, 2015, p. 218).

O tema cidade, presente de forma contundente nas interlocuções de Armando Augusto de Godoy, pode ser integrado em um campo maior que requer e propicia uma compreensão abrangente da estrutura e dinâmica sociais, ou seja, entender as

[102] Este sentido do urbanismo foi "consagrado pelos integrantes da Société Française des Urbanistes a partir da década de 1910. [...] A oposição entre cidade e campo, como recurso poético ou fórmula retórica, era um tema recorrente na literatura e no pensamento ocidental desde a Antiguidade. Tradicionalmente – da Arcádia ao romantismo – as virtudes campestres eram contrapostas a perversões da vida urbana; por vezes, tendências opostas – do iluminismo ao progressismo do século XIX – realçavam as qualidades de civilização e cultura presentes na cidade, eventualmente condenando o 'atraso' ignorante do mundo rural" (CAMPOS, 2015, p. 218).

transformações sociais, econômicas e políticas brasileiras de curto prazo experimentadas e que se estenderam por um período de décadas ou gerações. Está inserido num período durante o qual a sociedade foi reorientada e transformada, conforme o processo de urbanização e modernização, termos estes que indicam uma certa consciência dos fenômenos urbanos ocorridos à época.

Desse modo, até 1925, a engenharia brasileira discutia timidamente os problemas urbanísticos da cidade. Na arquitetura, urbanismo estava ligado às questões estéticas do conjunto de edificações da cidade, e as discussões sobre remodelação da cidade ficaram restritas às comissões da prefeitura e às revistas especializadas da área (LUCIA, 2003, p. 65). Os artigos sobre urbanismo propriamente dito, até 1927, eram raros nas revistas brasileiras.

De volta ao fluxo das reflexões de Armando Augusto de Godoy sobre a cidade, ao longo da escrita de seus textos, uma aproximação pode ser realizada quando expressou seu entendimento sobre a evolução das cidades. Assim ele entendia:

> Todas as concepções, criações e instituições humanas envolvem, progridem e se aperfeiçoam através dos tempos à medida que o *campo da inteligência se dilata, a ciência se desenvolve e a sociabilidade se expande*, tornando mais suaves e delicadas as *relações entre os elementos de nossa espécie*. Nada melhor, para revelar tão formosa verdade, do que a história das religiões, a qual nos mostra uma série de mitos [...] os quais vão sendo eliminados e substituídos por outros menos grosseiros e menos incompreensíveis e *finalmente poéticos*, à proporção que *o espirito do homem* se vai iluminado de maneira que lance sobre o mundo uma contemplação mais vasta e profunda. (GODOY, [1926] 1943, p. 29).

Ao interpretar suas narrativas, os vestígios da herança de Vico se afloram, tornam-se perceptivos quando Armando Augusto de Godoy, em seu texto *"*A evolução das cidades e a urbs moderna*",* passou a tratar as diferentes fases da civilização, a destacar a cidade como índice desta civilização, ou ainda quando afirmou que a harmonia e a correspondência, existente entre o grau de civilização dos povos e as suas instituições, são estreitas ao ponto de serem suficientes o estudo e o exame de uma delas para se obter o grau de progresso e o desenvolvimento realizado (GODOY, [1926] 1943, p. 29).

Para ele, a cidade refletia as diferentes fases da civilização e era, por isso, que se notava uma "diferença extraordinária" entre a cidade antiga e a moderna, sendo esta

última quem patenteava o requinte e o grau de civilização alcançado à época. Entendia que por intermédio da língua poder-se-ia ter uma ideia de adiantamento de um povo, e que, mesmo considerando a sua organização política, a sua arte ou a religião, não se conseguiria aferir o seu progresso (GODOY, [s.d.] 1943).

Acreditava, assim, que a cidade, entre as criações humanas, era a que permitia melhor avaliar o grau de civilização, visto que, na sua concepção, a cidade só surgiu depois de um considerável surto de sociabilidade e vinha servindo,

> [...] através das idades, de espelho e de índice seguro das *diferentes civilizações*, que se têm sucedido na *face do planeta*. Com efeito, que de luzes, esclarecimentos e indicações preciosas sôbre o passado não vão obtendo os pesquisadores da história por entre as ruinas das cidades soterradas? (GODOY, [1926] 1943, p. 29-30).

Nesse mesmo texto, Armando Augusto de Godoy seguiu sua narrativa rumo ao outro tema, a *urbs* moderna**,** apontando o urbanismo como um ramo da engenharia que se ocupava da apreciação dos fenômenos urbanos, mediante um aumento de complexidade da cidade, que segundo ele revelavam "uma lenta constituição e separação de órgãos". Nas suas interlocuções sobressai a sua percepção da cidade como um ser vivo, um organismo vivo de grande complexidade.

Ao adentrar no imbricado pensamento de Armando Augusto de Godoy, de 1926, um esboço das primeiras aglomerações humanas antecede a sua discussão sobre o "moderno surto urbano". É como se ele procurasse conciliar aspectos históricos com aspectos biológicos análogos às denominadas "colônias celulares".

Entendia que o principal objetivo do urbanismo era obter harmonia entre os diversos elementos que formam a cidade e são indispensáveis à vida da cidade. Alertou para a desarmonia entre os elementos urbanos nos grandes centros de população que se desenvolveram e expandiram sem obedecer a um plano diretor, como, por exemplo, as cidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Nova York e Los Angeles.

Em 1936, dez anos depois de escrito os textos de 1926, escolhidos para serem publicados novamente no livro *A URBS e os seus problemas*, em 1943, Armando Augusto de Godoy voltou a afirmar que o principal objetivo do urbanismo naquele momento era o de obter o mais elevado grau de harmonia entre os diversos elementos que formam a cidade.

Entretanto, na sua opinião o que se via era uma desarmonia entre os elementos urbanos nos centros de população, "que se desenvolveram rapidamente, sobretudo nos que se expandiram sem obedecer a um plano diretor, como São Paulo, o Rio, Nova York, Los Angeles, etc.". Ao se posicionar criticamente à maneira como a maioria das cidades brasileiras eram organizadas, aproximou-se da singularidade do pensamento de Piotr Kropotkin (apud WOODCOCK, 2002), o principal responsável pela mudança da teoria anarquista.

Armando Augusto de Godoy escreveu sobre "A superioridade urbanística de alguns insetos", em setembro de 1936, citando Piotr Kropotkin (1842-1921), que, na sua obra *The Mutuals,*[105] estudou a lei do auxílio mútuo como um fator de evolução, nas diversas espécies que vivem em sociedade.

Horrorizado com o governo autocrático dos czares e decepcionado com a indiferença e a corrupção daqueles que representavam o Estado, Piotr Kropotkin, no entanto, mostrou-se impressionado com o sucesso de colonização em bases cooperativas de exilados:[106] "Comecei a apreciar a diferença que existe entre a ação baseada no princípio do comando e da disciplina e na ação baseada no princípio do entendimento mútuo" (KROPOTKIN apud WOODCOCK, 2002, p. 219, grifo nosso).

Armando Augusto de Godoy comparou as cidades do início do século XX, mesmo as que se desenvolveram sob a influência dos progressos científicos e industriais, com

---

[105] *The Mutuals*, obra traduzida por Waldyr Azevedo Júnior e publicada no Brasil em 2009 pela A Senhora Editora. Destaque de alguns trechos da escrita de Piotr Kropotkine, 2009: E, por fim, procurei mostrar sucintamente a imensa importância dos instintos de ajuda mútua, herdados pela humanidade de sua evolução extremamente longa, presentes até hoje em nossa sociedade moderna, que se supõe estar baseada no princípio de "cada um por si e o Estado por todos", mas que nunca conseguiu e nunca conseguirá tornar-se realidade. [...]. Uma ressalva que se pode fazer a este livro é que tanto os animais quanto os seres humanos estão representados de maneira demasiado favorável; que suas características sociáveis são enfatizadas, enquanto seus instintos antissociais e de autoafirmação são apenas mencionados. (KROPOTKIN, 2009, p. 16). [...]. E se as formigas – sem contar o desenvolvimento ainda superior das térmites – está no topo de toda a classe dos insetos por suas capacidades intelectuais, se sua coragem só é igualada pela dos vertebrados mais corajosos e se seu cérebro – usando palavras de Darwin – "é um dos átomos de matéria mais maravilhosos do mundo, talvez mais ainda do que o cérebro humano", isso não se deveria ao fato de a ajuda mútua ter tomado inteiramente o lugar da luta de todos contra todos em suas comunidades? (KROPOTKIN, 2009, p. 28). [...]. É claro que nem as formigas, nem as abelhas, nem mesmo as térmites, chegaram à concepção de uma solidariedade superior que englobe a espécie como um todo. Nesse sentido, é evidente que elas não atingiram um grau de desenvolvimento que não encontramos sequer entre nossos líderes políticos, científicos e religiosos. Seus instintos sociais dificilmente ultrapassam os limites da colmeia ou do formigueiro. (KROPOTKIN, 2009, p. 29).

[106] *Revista Nera* (2007). Esta revista é uma publicação do Núcleo de Estudos, Pesquisas e Projetos de Reforma Agrária, vinculado ao Departamento de Geografia da FCT (Faculdade de Ciências e Tecnologia) da Unesp (Universidade Estadual de São Paulo).

os formigueiros e colmeias, concluindo ser esta desvantajosa para o homem sob o ponto de vista do conjunto. Para ele, em grande parte os progressos científicos e industriais

> [...] contribuíram para péssimas condições dos centros de população, a liberdade com que agiram os especuladores de terrenos e os proprietários destituídos de escrúpulos. [...]. Os excessos que os proprietários inescrupulosos ou ignorantes praticaram, e os prefeitos desavisados e mal orientados permitiram, por não se submeterem aos bons conselhos dos técnicos, não se constatam nas colmeias, nos formigueiros e nos cupins, onde se nota maior harmonia, outro espírito de ordem e uma espantosa convergência de esforços, que deveríamos imitar para conseguirmos para os habitantes das cidades a necessária soma de bem-estar [...]. (GODOY, [1936] 1943, p. 247).

Ainda nesse sentido, Armando Augusto de Godoy se reportou a outros autores e pensadores, como: Jean-Henri Fabre (1823-1915),[107] com os livros que o imortalizaram no campo da entomologia moderna com o estudo dos insetos; George Leroy,[108] com suas célebres cartas e pseudônimo de "Nuremberg Physicist", autor de um dos primeiros livros sobre comportamento animal e a sensibilidade dos animais; Werner Hegemann, citado quando disse:

> [...] os castores constroem e situam as suas represas, as suas residências e armazéns, bem como as vias destinadas à circulação e acesso aos diversos lugares, com o máximo bom-senso, de maneira que obtenham um conjunto prático e conveniente a todos. (GODOY, [1936] 1943, p. 246-247).

Aludiu à importância dos códigos de construção na busca de maior bem-estar para maior número possível e posiciona-se criticamente sobre a atuação dos proprietários de terrenos e prefeitos nas cidades (GODOY, [1936] 1943, p. 246-247).

---

[107] Professor popular, físico, químico e botânico, com capacidade de ensinar e escrever sobre a vida dos insetos em forma biográfica, revelando sua “paixão pela verdade científica”, com observações afiadas e um estilo coloquial envolvente de escrever. Fabre observou: “Outros ainda me censuraram com o meu estilo, que não tem a solenidade, não, melhor, a secura das escolas. Eles temem a fim de que uma página que é lida sem fadiga não deve ser sempre a expressão da verdade. Ao longo dos anos, ele escreveu uma série de textos sobre insetos e aracnídeos, que são conhecidos coletivamente como os Entomologiques lembranças. A influência de Fabre é sentida nos trabalhos de Charles Darwin, que chamou Fabre de 'um observador inimitável'”. Disponível em: <https://www.portalsaofrancisco.com.br/biografias/jean-henri-fabre>. Acesso em: 22 mar. 2018.

[108] Registro bibliográfico de Charles George aparecem sob o título "Animal Instinct (History of Philosophy)," no último dos três volumes de filosofia antiga e moderna editado por Jacques-André Naigeon na Enciclopédia Metódica de Panckoucke. Ele publicou suas cartas em dois periódicos, a revista estrangeira e o suplemento ao Gazeta Literária da Europa, publicada em Paris por François Arnaud e Jean-Baptiste-Antoine Suard. Por razões de cautela, as duas primeiras cartas apareceram sem o nome de um autor, e as três seguintes, apresentadas como continuação, são atribuídas a um "Físico de Nuremberg". Disponível em: <http://editions-sillage.fr/?page_id=2316>. Acesso em: 15 maio 2018.

Werner Hegemann em outro momento foi lembrado por Armando Augusto de Godoy, entre outras questões pelo ideário das rodovias trabalhadas "sob o ponto de vista do urbanismo através dos séculos" (GODOY, [s.d.] 1943, p. 251-258). No entanto, ele entendeu que os fatos não podiam ser de outro modo, por não ter havido,

> [...] ao alvorecer da civilização, no espírito dos primeiros fundadores de agrupamentos de famílias, as luzes, as observações e os desígnios de sistematização que só a ação lenta e esclarecedora do tempo vai fornecendo à inteligência do homem. (GODOY, [1926] 1943, p. 30).

Habilmente o pensamento de Armando Augusto de Godoy se construiu entre o dilema do novo e o velho, entre o antigo e moderno. A diferença foi por várias vezes exaltada por ele no decorrer do estudo sobre "A evolução das cidades e a urbs moderna". Referiu-se ao tempo de Luís Felipe em Paris para tecer considerações sobre seu ponto de vista sobre "o moderno surto urbano", conciliando com as consequentes mudanças das cidades que surgiram lentamente. A este propósito ponderou:

> Foi no seu reinado [de Luiz Felipe] que surgiram os primeiros passeios das ruas, como consequência do deslocamento da sarjeta do eixo para os lados. Em tal época, a iluminação era imperfeita, as ruas pouco asseadas, o calçamento feito a matacões, as habitações de luxo e os palácios sem conforto e a higiene das casas que hoje são destinadas aos proletariados em muitas cidades modernas. (GODOY, [1926] 1943, p. 31).

Entretanto, diante das primeiras aglomerações humanas que se formaram, as cidades se sucederam "na maior desordem, sem obedecer a plano algum, sem a menor ideia de arranjo e de organização". Argumentou que elas tiveram as necessidades coletivas esboçadas, "o que deu lugar à constituição de órgãos urbanos indispensáveis à satisfação de tais necessidades, órgãos que se foram multiplicando e aperfeiçoando" (GODOY, [1926] 1943, p. 30) – neste caso, ele se referia às vias.

Nesse momento, passou a argumentar sobre as primeiras vias que surgiram e que tiveram um alinhamento e um perfil irregular, largura estreita e variável, que ainda eram observadas em velhas cidades da Ásia e da Europa. Ele citou para ilustrar o aperfeiçoamento das vias primitivas o exemplo da Calle de las Serpes (GODOY, [1926] 1943, p. 30), uma via da cidade de Sevilha, uma cidade em que, segundo ele, prosperou a civilização árabe. Neste caso vale lembrar que a história de Sevilha está ligada ao Rio Guadalquivir, pois desde sua origem a cidade foi um porto fluvial, ponte entre o Oceano

Atlântico e o interior da Andaluzia, e parte integrante do anel rodoviário entre o Noroeste e o Oeste da Península Ibérica.

Os melhoramentos e conquistas obtidos pelas cidades modernas nesse período foram enumerados assim por ele:

> [...] iluminação elétrica, distribuição perfeita de energia e de água, rede telefônica, meios de transporte rápido, mercados bem situados, pavimentação admirável das ruas, campos de recreio, parques arborizados, passeios inúmeros, moradias higiênicas, etc. A cidade como que chegou ao último grau de desenvolvimento, com seus órgãos constituídos, separados e harmonizados como se fosse um ser vivo de grande complexidade. (GODOY, [1926] 1943, p. 31).

No estudo da evolução das cidades mostrado sob o ponto de vista de Armando Augusto de Godoy, o aparecimento dos primeiros burgos e núcleos urbanos com um aspecto de vida coletiva rudimentar é tratado por ele, inferindo que as cidades "se desenvolveram analogamente aos seres vivos" e revelavam "uma lenta constituição e separação de órgão, portanto, um aumento de complexidades, à medida que se vão sucedendo através da escala zoológica" (GODOY, [1926] 1943, p. 31). Nesse movimento, como pensava Armando Augusto de Godoy, análogo aos seres vivos, as cidades se separaram e se desenvolveram os órgãos urbanos, à medida que se foram sucedendo por meio da "escala zoológica".

No que foi tratado no texto "A evolução das cidades e a urbs moderna" (GODOY, [1926] 1943, p. 29-33), o moderno surto urbano, nas interlocuções de Armando Augusto de Godoy, se deu de "forma extraordinária" nos fins dos anos de 1920, movimento que segundo ele havia se iniciado no fim do século XIX. Apareceram e se aperfeiçoaram "os serviços de água, de esgoto, de calçamento, de iluminação, de conservação de jardim, de policiamento, de bombeiro, etc." (GODOY, [1926] 1943, p. 31, 32).

Ao seguir sua narrativa tratando do tema o urbanismo, aponta um contexto em que o estudo dos fenômenos urbanos adquiriu importância e o urbanismo havia sido criado como um "novo ramo da engenharia", tendo por único objetivo os fenômenos urbanos, e à época já havia, segundo ele, um número considerável de profissionais se dedicando a tais fenômenos.

As principais condições de uma cidade moderna – a urbs, ou a cidade capital – passaram a ser evidenciadas em paralelo aos estudos dos fenômenos urbanos que

exigiam cada vez mais, na sua opinião, “uma série de conhecimentos técnicos, cuja aquisição reclama grande capacidade intelectual e muitos anos de esforço e meditação” (GODOY, [1926] 1943, p. 32), assim sendo, reforça a importância da sua formação. Ainda sobre o “novo ramo da engenharia” denominado “Urbanismo”, é interessante ressaltar outra questão produzida por Armando Augusto de Godoy ao afirmar: "Graças aos estudos dos urbanistas, o espírito humano concebeu um tipo de organismo urbano, para o qual se deve tender, a fim de que melhor se satisfaçam as necessidades das grandes agremiações humanas” (GODOY, [1926] 1943, p. 32).

Em seu outro texto intitulado “A rodovia sob o ponto de vista do urbanismo através dos séculos” (GODOY, [s.d.] 1943), continuou a fazer suas analogias. A narrativa de Armando Augusto de Godoy segue reconhecendo que durante a Idade Média as cidades pouco haviam evoluído. Ressaltou que durante esse período, com a instituição do regime católico-feudal, as diferentes populações da Europa se agruparam em torno dos castelos construídos em várias partes, mas as estradas foram abandonadas, havendo tal fato provocado o colapso das grandes cidades que entraram em declínio, tendo desaparecido algumas (GODOY, 1943, p. 253).

Desse modo, salientou que adveio que as cidades começaram a progredir a partir dos fins da Idade Média, ficando evidente o ideal de progresso, tecnologia e racionalidade. Uma nova fase começou para os centros urbanos que se situavam ao longo das vias que iam da Europa ao Oriente. Com as cruzadas e as peregrinações, que começaram nos últimos séculos da Idade Média, entendia ele que um novo alento havia dado às estradas, “que passaram a alimentar melhor as velhas cidades e a dar lugar à fundação de outras” (GODOY, 1943, p. 253).

Reportou-se aos romanos e aos cartagineses como mestres que se destacaram na construção de estradas, entendendo que a humanidade devia aos cartagineses, civilização que se desenvolveu paralelamente com a dos romanos, a construção das “primeiras estradas empedradas”. Assim sendo, reforçou sua opinião dizendo:

> O aparecimento das primeiras estradas com boa plataforma e regulares condições técnicas, a humanidade deve aos romanos, que reconheceram, antes dos demais povos, o papel civilizador que a elas estava reservado. Querendo impor aos habitantes das terras por eles conquistadas a sua cultura, e visando manter a sua soberania sobre elas, trataram de

> construir magníficas vias terrestres que partiam de Roma na direção das diferentes colônias que haviam fundado. (GODOY, 1943, p. 253).

Por conseguinte, não ignorou o fato de que as cruzadas se utilizaram das estradas construídas pelos romanos, nada mais se havendo feito além de repará-las ou reconstruí-las em alguns trechos. Afirmou que os bons construtores de estradas desapareceram com os romanos e os cartagineses e que, durante largo período, o ramo da engenharia que se ocupava das estradas havia sido abandonado, só voltando a ser ativado muitos séculos depois, após a extinção do Império Romano.

É notória na sua narrativa a tentativa de mostrar a grande subordinação da cidade às vias de comunicação terrestres, fluviais ou marítimas. Deixa claro o seu entendimento sobre o papel civilizador das estradas, destacando a importância da função destas em relação à cidade e ao desenvolvimento comercial e industrial. Registrou a expansão das cidades vinculada ao surto das estradas na Inglaterra, depois da época da dominação romana, só iniciado nas últimas quatro décadas do século XVIII, período em que surgiram as primeiras vias carroçáveis com superfícies revestidas com pedra britada (GODOY, [s.d.] 1943, p. 254).

Ao exemplificar seus argumentos com Paris, Lyon e Marselha, que haviam entrado em franco período de expansão por motivo dos melhoramentos da rede rodoviária francesa, destacou nomes importantes como os de Colbert, Metcalf, Mac Adam e Telford. Os dois últimos inventaram os sistemas de revestimento com a pedra britada, ao qual vincularam os seus nomes.

Colbert chamou a atenção de Armando Augusto de Godoy pela sua tentativa de conciliar a função desempenhada pelas estradas em relação à cidade, ao desenvolvimento do comércio e da indústria.

> [...] COLBERT, que foi um verdadeiro estadista na extensão da palavra, a construção de estradas passou a merecer a atenção dos engenheiros, havendo sido instituída em França uma secção importante da administração pública denominada – Pontes e Calçadas. [...] Graças ao gênio político de COLBERT, que compreendeu não poder haver expansão industrial e comercial sem boas estradas, houve verdadeiro renascimento por toda parte, tendo crescido as antigas vilas e sido fundadas algumas outras. (GODOY, [s.d.] 1943, p. 254).

Nesse sentido, ele continuou argumentando:

> O surto das estradas na Inglaterra, depois da época da dominação romana, foi tardio, só havendo começado nas quatro últimas décadas do século XVIII. Em tal período aparecem as primeiras vias carroçáveis [...] Foram as necessidades da indústria de tecidos e a da exploração das jazidas de hulha da Grã-Bretanha que puseram em foco o problema rodoviário. (GODOY, [s.d.] 1943, p. 254).

Com relação a Metcalf, ele seguiu dizendo:

> Surgiram então os primeiros grandes engenheiros [...] cujos ensinamentos nos orientam, não se podendo silenciar o do grande METCALF, que, não obstante ser cego, planejou importantes estradas e foi o maior perito profissional em tal ramo da engenharia naquele país, no século citado. Também se celebrizaram MAC ADAM e TELFORD, que inventaram os sistemas de revestimento a pedra britada, a que ligaram os seus nomes. (GODOY, [s.d.] 1943, p. 254).

Não obstante a época em que os primeiros problemas urbanos começaram a se esboçar, já se iniciando a organização de planos de remodelação e expansão para as cidades, Armando Augusto de Godoy viu com otimismo tais planos estabelecidos de maneira que regulassem o crescimento e melhorassem a qualidade de vida das populações. Demonstrou estar conectado com os acontecimentos internacionais relacionados com a construção das rodovias pavimentas, quando se refere à Grã-Bretanha na ocasião em que colocou em foco o problema rodoviário, mediante a necessidade da indústria de tecidos e a da exploração das jazidas de hulha.

Essa dimensão urbanística dos fatos leva a uma interpretação de ideias novas em contraposição à relação ao "velho urbanismo" a partir de 1900, aqui tratado em paralelo com as discussões realizadas nos primeiros CNER do Rio de Janeiro, assunto discutido no Capítulo 2, promovidas pelo Automóvel Club do Brasil. Com base na ideia da "busca do todo", alguns profissionais de diferentes áreas de atuação passaram à preocupação, na década das grandes mudanças, de que "não era suficiente trabalhar somente com as partes, e não tinha cabimento continuar a deixar o todo crescer só em função de suas partes" (CORNELL, 1998, p. 144). Esses pioneiros dedicaram-se a questões de planejamento e edificação, interessados em questões de construção, mas viram algo mais e diferente. Desenvolver o todo de forma abrangente era o desejo destes que já não mais contentavam em "diferenciar, mudar e construir partes novas, grandes ou pequenas" (CORNELL, 1998, p. 144).

Desde Patrick Guedes, que estava entre os primeiros a estabelecer que os planejadores da sociedade preparassem suas propostas com múltipla cientificidade, as questões sobre os fenômenos urbanos ligaram-se a algo mais e muito maior. Como considerar um planejamento abrangente, cientificamente preparado, para resolver a dupla contradição entre cidade e campo, por um lado, e entre cidade e campo e o industrialismo, por outro lado? Para ilustrar, após uma viagem de planejamento urbano pela Alemanha, Patrick Geddes (1994, p. 101) cita a cidade de Colônia (e seu desenvolvimento), dentre outras cidades alemãs.

Vale ressaltar que se destaca nesse grupo de pioneiros Camillo Sitte, que no final do século XIX propôs que, ao se planejar e restaurar, fossem considerados aspectos artísticos como uma dimensão social da sociedade como um todo. Graças a Patrick Guedes,[109] com a sua visão abrangente e a pesquisa anterior a planos, como seu lema maior, a nova visão ganhou o nome de urbanismo. Indiscutivelmente acertados, seus estudos foram pouco considerados pelas autoridades e profissionais do século XX.

[109] Patrick Geddes (1854-1932), um dos responsáveis pelo "British Housing and Town Planing Act" (decreto britânico de planejamento habitacional e urbano), em 1909, voltou-se para os estudos dos problemas sociais. Dedicando-se ao planejamento de cidades, introduziu o levantamento urbano e regional prévio como sendo necessário para intervenções urbanas bem-sucedidas nas cidades.

CAPÍTULO 2

NA TRAJETÓRIA PRFISSIONAL
DE UM URBANISTA
três momentos e dois movimentos

PERÍODO DE TEMPO CURTO
(1916-1938)

Numa perspectiva do cotidiano, (re)vivendo (além do) seu tempo entre realidade, planos e projetos, Armando Augusto de Godoy se fez urbanista num período de tempo mais curto da sua trajetória profissional. Para uma melhor compreensão da sua atuação profissional como urbanista, estabeleceram-se três momentos distintos, imbricados com a formação de dois movimentos brasileiros, o rodoviarista e urbanista, entre os anos de 1900 e 1930.

2. NUMA PERSPECTIVA DO COTIDIANO

Dos mandatos de Washington Luís (governador e presidente) ao início da Era Vargas, deu-se início às políticas urbanas com grande peso na indústria de construção de autoestradas e de novas cidades-capitais estaduais com consequências de grande relevo na elaboração de planos rodoviários, planos de remodelação, expansão e urbanização de cidades que modificaram a imagem de amplas partes do território nacional.

A cidade se tornou o princípio de um sistema político-social que se contrapõe a outro. Neste sentido, optou-se por uma maneira de percorrer os diversos percursos desta trajetória profissional nas representações da cidade e de seu futuro que de qualquer forma, não deixou de ter uma forte dimensão ideológica, que não foi incluído como objeto de estudo no escopo desta tese.

As imagens das cidades europeias e norte-americanas inspiraram a cultura brasileira, na embrionária construção de uma nova estética, uma nova ordem e modos de pensar o espaço habitável. Nesse sentido, a circulação de ideias estimulou, por longos períodos, estudos e intercâmbios em outros continentes, na Europa e nos Estado Unidos, de jovens acadêmicos e engenheiros formados nas Escola Politécnicas brasileiras. Como exemplo, entre outros, podem-se citar os engenheiros Saturnino e Brito, no Rio de Janeiro, e o engenheiro Victor Freire, em São Paulo. Com isso foi sendo paulatinamente ampliado o repertório de soluções alternativas de boa cidade com bases mais claras, ligadas a interesses, pessoas e elementos que veiculavam os conhecimentos, ou ainda ligadas a circunstâncias concretas nas quais um ator específico, um grupo social ou político, um engenheiro, um urbanista ou um arquiteto buscavam um contingente de conhecimentos e de imagens que se encontravam do outro lado mundo.

Armando Augusto de Godoy, em seus textos, deixa claro ter tido contato com os pioneiros engenheiros e urbanistas brasileiros que, ao irem e virem (circularem), supõe terem trocado experiências (intercâmbios). Entretanto, alude que os diálogos eram raramente bilaterais, pois que referências foram apropriadas em descompassos

diversos, em todos os níveis. Importante lembrar que naqueles momentos, nos anos das décadas de 1910 a 1920, os pioneiros eram, em sua maioria, desconhecidos no âmbito internacional. Seus escritos em português, redigidos em cidades como Rio de Janeiro e São Paulo, respectivamente, como nos casos de autoria de Saturnino e Brito e Victor Freire, estão inseridos em um Brasil "que não se inscrevia ainda em projetos internacionais ou nutria relações de reciprocidade crítica ou teórica" (ANGOTTI-SALGUEIRO; SIMÕES JUNIOR, 2017).

Este é um capítulo que apresenta hipóteses e estimula a realização de novas pesquisas. Talvez não se pararia de escrevê-lo, uma vez que poderá ser retomado, mediante a escrita de uma frase ou até mesmo uma página inteira, acrescentando uma nova, mantendo a característica de um texto compacto, com o fluir de uma micro-história, separada em ciclos de uma trajetória profissional. Ao dizer quando cada ciclo se inicia e como e quando termina e o porquê, é possível afirmar que, ao se estabelecerem três momentos, na organização, leitura e análise dos documentos primários encontrados, a compreensão e as reflexões sobre o processo de formação e consolidação do pensamento urbanístico de Armando Augusto de Godoy, ao contrário do que se fazem parecer, serão contadas em modos diversos e enfatizando questões diferentes.

Não somente pelo que vem sendo ensinado, escrito ou projetado, mas também pelo que, juntos, urbanistas, engenheiros e arquitetos conseguiram fazer, em pouco mais de um século, para melhorar as condições das cidades nas quais vivemos, surgiu a oportunidade de aproximar, contrapor e sobrepor, aos três momentos propostos para contar a história da vida profissional de Armando Augusto de Godoy, duas histórias do século XX e, ao mesmo tempo, revisitá-las.

Defende-se a tese de ser Armando Augusto de Godoy pertencente ao grupo pioneiro de profissionais arquitetos e engenheiros, no Brasil, propulsores da "construção" de uma nação-sociedade industrial e de uma tendência de conformação do "corpo construído da sociedade", a partir do século XX, num momento em que "o industrialismo, por sua vez, não é a origem do urbanismo. Ao contrário, aponta para a sua dissolução, algo que poderia chamar de desurbanização" (CORNELL, 1998, p. 146).

Esse envolvimento de Armando Augusto de Godoy com o “construir” dessa “desurbanização” vai tornar-se visível paulatinamente por entre os vestígios encontrados durante as pesquisas e as reflexões sobre o itinerário da formação de seu pensamento urbanístico. Pode-se dizer que, com a sua participação efetiva e constante nos Congressos Nacionais de Estadas de Rodagem (CNER), as experiências de vida urbana e rural (re)encontram-se nas escolhas que Armando Augusto de Godoy teve de fazer no campo profissional. Essa escolha deteve-se no desdobramento dos seus textos escritos, entre os anos das décadas de 1923 e 1930, na cidade do Rio de Janeiro. Como resultado, obteve-se um estudo ilustrado com as ideias observadas, com o rebatimento dessas ideias concretizadas em planos e no legado urbanístico deixado como herança e patrimônio cultural brasileiro.

Por analogia e semelhança estrutural com a narrativa de Secchi (2009), pretende-se esclarecer que o sentido dos três momentos do trabalho como urbanista de Armando Augusto de Godoy, está ligado à história da cidade e à história do urbanismo brasileiro. Assim sendo, a cidade, tema central das discussões propostas por ele, passa a ser interpretada em paralelo às histórias do século XX. Ao se evidenciarem as características do século XX, joga-se luz ao contexto social, econômico, político e cultural das cidades, a um modo de pensar o tempo, de reconstruí-lo, procurando o sentido de seu fluir, ou ainda, de seu algo mais.

Desse modo, os três momentos desta vida profissional, que se propõe reconstituir são tão próximos, que ainda se encontram carregados de lacunas. Neste capítulo, como já foi dito na introdução deste texto de tese, apresenta-se um período de tempo mais curto, de 22 anos da trajetória profissional de Armando Augusto de Godoy, como urbanista, delineado entre os anos de 1916 e 1938.

Se fundem, na narrativa deste período, um engenheiro, um urbanista e três momentos para fundamentar uma parte da história de uma trajetória marcada pelos ciclos da vida profissional com ritmos e dinâmicas diferentes. Dessa forma, para uma melhor compreensão dos ciclos profissionais e das suas características, destaca-se o trabalho como urbanista de Armando Augusto de Godoy contextualizado e narrado em três momentos.

O primeiro momento (1916-1922) é o do seu envolvimento e vínculo com os primeiros Congressos Nacionais de Estradas de Rodagem, quando suas comunicações mantiveram uma posição de destaque nos I Congressos Nacionais de Estradas de Rodagem e no cenário nacional, quando se conformaram com as discussões, indo da estrada à cidade. Refere-se ao contexto urbano da cidade em transição, ainda com fisionomia da cidade do século XIX, em que o engenheiro geógrafo e civil e lente-catedrático do Colégio Militar, como já mencionado, pôde, como funcionário nas repartições da Prefeitura Municipal do Distrito Federal, participar do movimento rodoviarista e do movimento urbanista brasileiro, iniciados entre o período de tempo da administração dos prefeitos Pereira Passos, Carlos Sampaio e as propostas

O segundo momento (1923-1932) é o da sua participação no I Congresso Brasileiro de Higiene, quando as questões habitacionais e urbanas se fundem, indo do "mal" cidade à terapia. O pensamento urbanístico de Armando Augusto de Godoy vai se consolidar nos planos de modernização e urbanização, respectivamente das cidades do Rio de Janeiro e Goiânia, entre a passagem da Agache (1927-1930) e Le Corbusier (1929 e 1932) pelo Brasil.

Nesse momento tem-se a concepção da ideia de um estado à frente da reorganização da administração pública para conter os interesses particulares da classe política. O Pacto social traçado, o período do Estado Novo, encontrou-se com os princípios da sobreposição do interesse coletivo aos interesses particulares. No Distrito Federal encontrava-se Armando Augusto de Godoy atuando na defesa do planejamento e do estabelecimento de normas de uso e construção. Esse momento representa, no campo do saber urbanístico, o início de debate, para o país, do final de um período marcado pelo domínio das oligarquias regionais.

O terceiro momento (1933-1938) é o da prática do urbanismo, da arte de planejar com o possível, da adesão aos princípios e fundamentos de cidade-jardim, que já havia reconhecido e anunciado no texto "A cidade-jardim" (GODOY, [1931] 1943, p. 135 a 147), É quando se intensifica a produção de textos, se deu a sua participação em comissões técnicas, tornando cada vez mais caraterístico a sua atuação como agente público, mediador de ideias e interesses e consultor técnico. Mas, também é no final da década de 1930 que se deu o seu processo de aposentaria, por ser diagnosticado como

incapaz de se manter na ativa. Neste momento de sua atuação profissional, destacou-se participando da primeira comissão criada do Plano da Cidade do Distrito Federal e deixou clara a sua visão sobre a urbs moderna ao apresentar seu relatório técnico à Pedro Ludovico Teixeira sobre a mudança da velha capital do Estado de Goiás. e contribuiu, como consultor técnico no campo das ideias, nas modificações realizadas, pelo Escritório Coimbra Bueno & Cia. Ltda., no plano original de Goiânia concebido por Atíllio Corrêa Lima. Foi no final da década de 1930, que se deu o processo de aposentaria e o afastamento de Armando Augusto de Godoy das suas atividades profissionais como engenheiro urbanista.

A concepção inicial do espaço urbano da cidade nova da imaginação de Armando Augusto de Godoy tornou-se referência de alternativa para uma boa cidade capital, moderna e planejada, uma outra lógica de ordenamento espacial urbano com ritmos e dinâmicas diferentes dos encontrados nas cidades da Região Centro-Oeste do país, à época.

As sucessivas mudanças ocorridas na cidade que Armando Augusto de Godoy discute, como por exemplo o agrupamento ou aglomerado humano à cidade como índice de civilização, do crescimento, remodelação e expansão da cidade, a necessidade de organização da cidade e do território nacional, em outros termos, exprimem as ideias diferentes sobre as relações entre indivíduos e sociedade, por meio da construção material do espaço habitado, assegurando o bem-estar, uma vida urbana diferente do passado, uma cidade que facilitasse e instaurasse a coesão e a relação social.

2.1. O PRIMEIRO MOMENTO ...

da estrada, do caminho, à cidade (1916 até 1922)

O primeiro momento da atuação profissional de Armando Augusto de Godoy defronta-se com uma questão que não se pode resolver ou explicar: a realidade somente é conhecida por meio de suas representações, tais como as descrições, os levantamentos cartográficos ou estatísticos, as diversas teorias que foram interpretadas. Registra-se em seus textos o caráter unificador e civilizatório empregado à rodovia moderna que possibilitaria a ligação das cidades e ao campo, ou ainda, permitiria uma melhor configuração da relação entre urbano e rural.

Cabe ressaltar que os anos estudados e compreendidos no primeiro momento da atuação profissional desse urbanista, as suas opções e contribuições profissionais iniciais atestam o foco de suas intenções em ligar estas às questões relativas aos planos rodoviários, à abertura, conservação e manutenção de estradas de rodagem, ao uso do automóvel e aos meios de transportes, no âmbito do governo federal, e que estiveram, administrativamente, vinculadas ao regulamento oficial da Inspetoria de Obras Contra as Secas (IOCS), editado pelo então Presidente Nilo Peçanha, em 1909, subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas.

O IOCS foi o primeiro órgão a estudar a problemática do semi-árido, com o objetivo de sistematizar o combate às secas periódicas da região Nordeste. Desviou o foco, muitas das vezes, fixado nos problemas da cidade do Rio de Janeiro. Com a ascensão de Epitácio Pessoa à presidência da República, em julho de 1919, a IOCS ganhou novo impulso. Teve a palavra Federal acrescentada ao nome, e em 1945 passou a chamar-se Departamento Nacional de Obras contra as Secas (DNOCS). De 1927 até o ano de 1930, diminuiu sensivelmente suas ações por conta da falta de numerário e ocorreu uma desorganização nas obras. Este órgão representou um dos restritos espaços em que se produziu conhecimento no Brasil da Primeira República. [117]

Ao ensaiar e ensaiar-se com seus textos no campo do pensamento urbanístico, levou os seus leitores e ouvintes a terem conhecimento e compreensão sobre a cidade e quais seriam os seus problemas. Permitiu ao mesmo tempo, entre o diagnóstico e a terapia, uma reflexão. Parecia decidido a desempenhar uma tarefa essencial: a ampla exposição pública sobre o assunto, de modo a formar um ambiente propício, junto à opinião pública, dos princípios modernos, "para se mostrar a subordinação da cidade às vias de comunicação terrestres, fluviais ou marítimas que sobre ela incidem" (GODOY, 1943, p. 252), bem como para a discussão sobre a circulação e o tráfego de automóveis dentro e fora da cidade. Expôs sobre o urbanismo, vendo-o como instrumento para iniciar uma ação educadora e civilizadora nas aglomerações humanas brasileiras,

[117]Kleiton de Moraes. Disponível em http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/INSPETORIA%20FEDERAL%20DE%20OBRAS%20CONTRA%20AS%20SECAS.pdf – Acesso em 30/07/2018.

relacionando estas últimas com o “moderno surto urbano”, como o ocorrido no século passado, movimento que teve início no final do século XIX (GODOY, [1926] 1943, p. 31).

Esta discussão se justifica para interpretar as suas narrativas, a respeito dos problemas das cidades inseridas ao contexto de transformações delas e dos territórios brasileiros. Como foi que Armando Augusto de Godoy interpretou as ideias do urbanismo nascente é a questão que se pretende responder. Assim, cabe ainda responder à seguinte questão: o que foi (é) a questão do tráfego de automóveis, no pensamento de Armando Augusto de Godoy? Como se deu a chegada e recepção dessas ideias e ideários?

Armando Augusto de Godoy ingressou na Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro em 1908, desempenhando funções em diversas repartições. Até se aposentar ocupou cargos e participou de comissões técnicas na Diretoria de Viação e Obras Públicas, dentre outras, em diferentes administrações. Durante o tempo de sua atuação como funcionário público, foram prefeitos os seguintes: Francisco Marcelina de Sousa Aguiar (1906 a 1909 – engenheiro e político), Serzedelo Correia (1909 a 1910 – militar e político), Bento Ribeiro (1910 a 1914 – político), Rivadávia da Cunha Correia (1914 a 1916 – político), Antônio Augusto de Azevedo Sodré (1916 a 1917 – político), Amaro Cavalcanti (1917 a 1918 – jurista e político), Peregrino da Silva (1918 a 1919 – bibliotecário, professor e político), Andre Gustavo Paulo de Frontin (1919 – engenheiro, professor, empresário e político), Milcíades Mário de Sá Freire (1919 a 1920 – político), Carlos Sampaio (1920 a 1922 – engenheiro, professor, empresário e político), Alaor Prata (1922 e 1926 – engenheiro, político), Antônio da Silva Prado Júnior (1926 a 1930 – engenheiro, empresário e político), Adolfo Bergamini (1930 a 1931 – político), Julião Esteves (1931 – militar e político), Pedro Ernesto Baptista (1931 a 1934 e 1935 a 1936 – médico e político), Augusto Amaral Peixoto (1934 a 1935 – político), Olímpio de Mello (1936 a 1937) e Henrique Dodsworth (1937 a 1945 – médico, advogado e político).[118]

[118] Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Lista_de_prefeitos_do_Rio_de_Janeiro_(cidade)>. Acesso em: 10 mar. 2018.

Concomitantemente, escreveu vários textos publicados no Jornal do Commercio [119]e comunicou-os por intermédio de conferências e palestras proferidas pelo Rádio Mayrink.[120] Como membro integrou várias comissões constituídas pela Diretoria de Viação e Obras públicas da prefeitura municipal do Distrito Federal.

A esse respeito, ao proferir uma das suas palestras no Rádio Mayrink Veiga sobre "O verdadeiro saneamento", em setembro de 1931, ele disse que:

> "Mais de uma vez, nas curtas e ligeiras palestras, que venho fazendo por meio deste microfone, graças à amabilidade da Radio-Sociedade Mayrink Veiga, tenho dito que abandonámos vários dos nossos problemas fundamentais, para dissipar energias preciosas no vão esforço de resolver outros de ordem secundária, cuja solução racional e completa depende das que encontramos para os primeiros. Há outro mal que nos tem feito sofrer em demasia: queremos solucionar rapidamente e de afogadilho, em curto período, questões mal estudadas, as quais só podem ser resolvidas através de vários anos" (GODOY[1931], 1943, p: 125).

Na sua conferência realizada em Juiz de Fora, em outubro de 1935, relembrou fatos ocorridos na primeira comissão do plano da cidade, nomeada pelo prefeito Adolfo Bergamini (1930 a 1931), na cidade do Rio de Janeiro, comissão esta, segundo ele, que por meio de entrevistas concedidas, artigos publicados em jornais, conferências e palestras proferidas pelo rádio, "fez o que lhe foi possível para impor a todos o plano do ilustre urbanista francês". Neste momento Armando Augusto de Godoy afirmou, mais uma vez, a importância da Rádio Mayrink Veiga na indispensável propaganda para a aceitação do urbanismo, quando disse que:

---

[119] O *Jornal do Commercio* (Rio de Janeiro), "publicado desde 1º de outubro de 1827, é o segundo periódico diário mais antigo do Brasil ainda em circulação. (...). Após viver do Primeiro Reinado à redemocratização brasileira com o fim da Era Vargas, o *Jornal do Commercio* passou a integrar, em 1959, a rede de comunicação Diários Associados, de Assis Chateaubriand, da qual faz parte até hoje. Em suas diversas fases, o jornal contou com o trabalho e a colaboração de nomes proeminentes da imprensa, da política e da cultura nacionais, como o visconde de Taunay e o barão do Rio Branco, Rui Barbosa, Joaquim Nabuco, José de Alencar, Homem de Mello, Félix Pacheco, Alcindo Guanabara, Austregésilo de Athayde, entre outros". Fonte: artigo arquivado em Hemeroteca, por Bruno Brasil, 17 ago. 2015. Disponível em: <http://bndigital.bn.br/wp-content/uploads/2015/08/I0000001-2Alt002671Lar001920LargOri003258AltOri0045331.jpg>. Acesso em: 19 jan. 2016

[120] *Rádio Mayrink Veiga* (Rio de Janeiro), emissora de rádio carioca inaugurada por Antenor Mayrink Veiga em 20 de janeiro de 1926. Segundo Carla Siqueira, o rádio começou a funcionar sob as condições comuns às emissoras da época: funcionavam como associações ou clubes, sobrevivendo da contribuição financeira dos ouvintes, que também participavam emprestando discos. Durante a década de 1920, o rádio caracterizou-se pela produção de programas simples, informativos ou musicais, resultado da falta de investimentos no setor. Afirma ainda que, no início da década de 1930, a Mayrink Veiga estabeleceu programas em cadeia de forma mais efetiva, não apenas eventual. Coube a uma agência norte-americana, a N. W. Ayer, "a criação do programa pioneiro, um musical de frequência semanal, onde eram inseridos comerciais da Ford, da General Electric e da Gessy Lever". Disponível em: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/radio-mayrink-veiga>. Acesso em: 29 abr. 2018.

> Como presidente obscuro da referida comissão de que faziam parte elementos de grande valor e prestígio, fiz pelo rádio quinze palestras de propagandas do plano e dos princípios do urbanismo e, não obstante os esforços dos meus ilustrados companheiros e os por min desenvolvidos, não terem prosseguido convenientemente, precisamos reconhecer que alguma cousa se logrou de útil e belo para a cidade. Muito antes da vinda do urbanista Alfred Agache, iniciei pela imprensa carioca uma propaganda que durou anos. Fiz isso, pelo fato de, como engenheiro municipal, ter sentido de perto os complexos problemas do Rio de Janeiro e ter sido influenciado pela leitura de revistas e livros técnicos. (GOGOY, [1935] 1843, p. 304).

Em 1933, no seu relatório apresentado ao interventor Pedro Ludovico Teixeira, sobre a mudança da capital do Estado para a cidade de Campinas (GO), afirmou ser a propaganda bem dirigida um recurso utilizado como meio empregado para a formação rápida de novos centros urbanos no sentido de atrair capitais e habitantes. Citou como exemplo os casos da construção da cidade industrial de Magnitogorsk, que surgiu em zona deserta e da construção de Radburn, cidade-modelo, construída de acordo com as exigências do tráfego e da vida moderna norte-americana, destacando que todos os meios de propaganda foram empregados, figurando entre eles a radiofusão (GODOY [1933], 1943, p. 221).

Assim sendo, ele pôde testemunhar um tempo em que princípios e fundamentos urbanísticos e arquitetônicos foram variando o tamanho dos projetos e o modo de pensar e agir nos centros das cidades, onde autoridades e empresários decidiram substituir o antigo pelo novo. Testemunhou, também, como a periferia da cidade passou a pressionar e, como uma espécie de total comercialização de partes da cidade, ocorreu nos centros das cidades com a ajuda da arquitetura, anunciando uma crise cultural-econômica.

Armando Augusto de Godoy teve sua atenção voltada para a cidade e suas questões urbanas. Se fez urbanista na prática, atuando em situações distintas das condições urbanas da cidade do Rio de Janeiro. Pertenceu à primeira geração de urbanistas brasileiros que dedicaram grande parte de suas vidas como profissionais, da engenharia e da arquitetura, na “busca pelo todo”, acreditando que os problemas urbanos poderiam ser sanados com a elaboração de um plano de conjunto para as cidades, considerando a questão do tráfego fundamental no planejamento para sobrepor-se à cidade e ao campo.

O que pouco se tem dito é que ele tenha sido pioneiro ao se dedicar ao assunto, ligando-o à conformação da sociedade, conciliando ao mesmo tempo princípios e fundamentos do rodoviarismo e urbanismo na gênese destes dois ideários no Brasil. De certa forma previu a necessidade de compreender e dominar as contradições da "construção social".[121] O que não se percebeu claramente, ainda, é que esse urbanista brasileiro viu algo mais e diferente. Queria desenvolver o todo de forma abrangente, não se contentando em diferenciar, mudar e construir partes novas, indiscriminadamente, por sobre a cidade e o campo.

O que procurava interpretar e realizar era a conformação da sociedade que havia mudado, descaracterizando-se com o avanço do industrialismo sobre a cidade e o campo. Ele, a seu modo, apesar de ser um dos poucos pioneiros que tiveram os efeitos de seus textos escritos, entre os anos de 1916 e 1936, se propagarem de diferentes maneiras, ao longo do tempo, pode ser considerado um conciliador de teorias e práticas da "construção social" da nação brasileira.

Ainda com os resquícios do contexto do final do século XIX, no início do século XX ele percebeu que já não era suficiente trabalhar somente com as partes, e deixar o todo crescer só em função das suas partes. Essa era a ideia com a qual diferentes profissões começaram a se preocupar nas primeiras décadas do século XX, no período das grandes transformações urbanas, dedicando-se a questões de planejamento e construção de edificações.

A sua formação, compreensão e visão incluíam tanto desenvolvimento social como o técnico, bem como os condicionamentos apresentados pela sociedade, pela natureza e pela história. Permite assim dizer que ele foi pioneiro em tratar um dos problemas mais difíceis à época: a dupla contradição entre a cidade e o campo e entre ambos e o industrialismo, tomando como base a sua experiência em diferentes situações da condição urbana da cidade do Rio de Janeiro e da construção e civilização da sociedade no território brasileiro.

---

[121] Tomado como empréstimo de Elias Cornell (1998, p. 144), este termo é aqui empregado no sentido da conformação abrangente dos assentamentos humanos, tanto do ponto de vista físico como social. A falta de tal enfoque hoje, na sociedade, talvez possa explicar o porquê da falta de um termo usual correspondente.

A compreensão dos processos de pares opostos como a “relação cidade-campo” e da “virada do industrialismo” torna-se necessária e passa a ser utilizada na tentativa de esclarecer uma associação de ideias sobre diferentes assuntos anunciada por Armando Augusto de Godoy nos debates realizados sobre os dilemas do ideário das rodovias, do surgimento da *urbs* moderna, do urbanismo, enquanto planejamento urbano, e do crescimento, remodelamento e dissolução das cidades no território nacional.

A cidade, a sua principal temática, foi vista por ele, entre as criações da humanidade, como a que refletia “com mais fidelidade e nitidez as diferentes fases da civilização" (GODOY [1926], 1943, p. 29). Nesse sentido, de acordo com Roberto Pechman (1996) no livro *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno***,** os novos cientistas tornaram-se os mentores do urbanismo, especialmente os franceses e norte-americanos, na primeira metade do século XX, pois havia a necessidade de realizar um projeto de reforma social das suas cidades.

A América Latina foi vista por vários pesquisadores como o lugar propício para experimentações e a construção desse projeto social. Uma militância internacional de difusão do urbanismo foi desenvolvida chegando até o Brasil. Nesse contexto, se inserem Armando Augusto de Godoy e os intelectuais brasileiros envolvidos com o debate sobre as cidades e os seus problemas, dos quais os problemas da circulação e do tráfego de automóveis nas ruas das cidades e nas estradas rurais vão se destacar.

A discussão teórica envolvendo as questões anunciadas lança luz sobre as ideias do urbanismo adaptadas ao Brasil. Entretanto, para Roberto Pechman (1996), os intelectuais brasileiros não tinham como compromisso a reconstrução social. Vale destacar, ainda, que no caso do Brasil, assim como os arquitetos, destacam-se os engenheiros que buscavam regulamentar o papel da nova função de especialistas da cidade. Para tanto, várias estratégias foram utilizadas pelos grupos de intelectuais, o que resultou em profusão de conferências, publicações de revistas, realizações de palestras e debates sobre os problemas urbanos e suas soluções.

Nos textos de Armando Augusto de Godoy há vestígios de uma carreira ativa com atuações e deslocamentos diversos na qual o seu pensamento intelectual se

desenvolveu no mesmo ritmo dos encargos profissionais que ocupou. A sua atuação se fez presente nos principais marcos políticos dos governos federais e da cidade do Rio de Janeiro, ora como espectador ora como ator social atuante, participando com seus estudos, discussões teóricas e conferências.

Decerto, antes mesmo do início do processo de contratação de Alfred Hubert Donat Agache (1875 – Paris, 1959), para elaboração do plano de remodelação, extensão e embelezamento do Rio de Janeiro (1927), Armando Augusto de Godoy já estava envolvido com o debate sobre as cidades como índice da civilização ao longo da história, agregando a este as discussões sobre as estradas de rodagem e a necessidade de elaboração de planos rodoviários.

2.1.1. No Automóvel Club do Brasil do Rio de Janeiro

Como já foi dito, a formação do pensamento de Armando Augusto de Godoy sobre os problemas da cidade se deu no tempo de formação do Movimento Rodoviarista, com a fundação do Automóvel Club do Brasil do Rio de Janeiro, em 1907, promovendo junto com o Ministério de Viação e Obras Públicas a realização dos Congressos Nacionais de Estradas de Rodagem, onde deram-se os primeiros passos para buscar meios para conservação e construção das estradas nacionais que resultaram na institucionalização de planos rodoviários e na criação do DNER, em 1937.

No que se refere à participação de Armando Augusto de Godoy no movimento rodoviarista no Brasil, pode-se dizer que se deu quando ele tornou sócio- fundador do Automóvel Club do Brasil, no Rio de Janeiro, em 1907. No período entre 1908 e 1913, dividiu-se entre suas atividades didáticas no Colégio Militar, participação em comissões técnicas como membro da diretoria e sócio-fundador do Automóvel Club do Brasil do Rio de Janeiro e ocupou cargos administrativos no âmbito das obras públicas nos serviços públicos das repartições municipais ligadas à Diretoria Geral de Obras e Viação da prefeitura da cidade do Rio de Janeiro. Após ingressar como Engenheiro Agente de 2ª classe, Auxiliar-ajudante de 2ª classe, em 1914, [Boletim Diário Oficial da Prefeitura - Anexo 1.19 e Anexo 1.20]. Anexo foram-lhe confiados cargos e responsabilidades várias vezes relatadas na coletânea dos seus textos analisados.

Entretanto, no primeiro momento de sua vida profissional, os registros e as primeiras manifestações teóricas práticas do seu pensamento urbanístico se deram em seus textos escritos entre os anos de 1916 e 1923, a partir de sua atuação junto à diretoria do Automóvel Club do Brasil do Rio de Janeiro, participação nos Congresso Nacional de Estradas de Rodagem – CNER/RJ No discurso dos defensores das estradas de rodagem, a intenção, até então, era de auxiliar o transporte ferroviário. Refere João Cordeiro, à época presidente do Clube de Engenheira, no manifesto do Automóvel Club do Brasil:

> O caminho de ferro e o telégrafo são os grandes civilizadores do mundo; porém, eles têm a sua utilidade limitada. [...]. As estradas de rodagem são, pois, os elos que as ligam, fazendo cessar a solução de continuidade e, sem elas, o progresso de uma civilização, mesmo longínqua, será forçosamente muitíssimo mais retardado. (Apud COSTA, 2006, p. 139).

Atento ao surgimento da indústria automobilística e aos poucos investimentos realizados na conservação e manutenção das estradas, ele entendia ser necessário realizar melhorias da infraestrutura das estradas de rodagem e dos meios de transportes para facilitar o escoamento da produção das diversas áreas produtoras brasileiras até os mercados consumidores nacionais e internacionais. É notório o interesse de Armando Augusto de Godoy por esse assunto que foi comunicado pela primeira vez na oportunidade do I Congresso Nacional de Estradas de Rodagem – I CNER/RJ (1916).

Por conseguinte, ao analisar e interpretar o itinerante da formação acadêmico-cultural do pensamento urbanístico e a trajetória da vida profissional de Armando Augusto de Godoy, a partir do seu ingresso no curso de engenheiro da Escola Polytechnica do Rio de Janeiro, em 1900, verificou-se que esses intelectuais já atuavam comprometidos em interpretar a realidade brasileira, fazendo de suas penas instrumentos de militância no combate ou no apoio às ações dos poderes públicos.

Na tentativa de encontrar as respostas, optou-se por seguir um outro caminho, explorando facetas menos conhecidas de sua vida profissional, privilegiando os anos anteriores e posteriores à vinda de Alfred Agache ao Rio de Janeiro. Por meio da sua trajetória profissional descortina-se todo um microcontexto e uma geração de engenheiros civis em substituição dos engenheiros militares, como já foi dito, quando ocorreram a criação da Escola Central (1858) e a fundação da Escola Politécnica no Rio

de Janeiro (1874). Possibilita ainda descortinar os entraves na introdução de novas técnicas, tecnologias e modernização das instituições públicas e privadas.

As suas escolhas aos poucos vão se revelando com foco na cidade, no sentido pleno do termo, e ainda pouco discutida vinculada a sua atuação profissional, e no urbanismo como campo que se mostra complexo, a ser abordado sob muitos aspectos diferentes, que não se deixa encerrar com facilidade numa lógica científica ou profissional e tem como objeto principal a cidade que se caracteriza também por uma enorme complexidade.

Armando Augusto de Godoy vinculou-se aos defensores da pertinência da oposição entre urbano e rural, cidade e campo. Buscou garantir a inserção do Brasil no circuito das trocas internacionais, participando da reestruturação das instituições municipais e de seus quadros técnicos no Rio de Janeiro. Nesse universo, ele insere-se não como coadjuvante. Importantes são seus textos e atuação profissional voltadas para a construção da cidade e da sociedade, com destaque para suas práticas teóricas em defesa das vias de comunicação, das rodovias e os meios de transportes sob o ponto de vista do urbanismo (GODOY, 1943, p. 251-258).

Armando Augusto de Godoy compartilhou das ideias que fizeram do urbanismo e da "arquitetura da relação cidade-campo"[122] não apenas a representação de um sistema de valores de uma sociedade, que à época se encontrava inserida num contexto de mudanças, mas também de um concreto instrumento de uma política de renovação, ordem e progresso, com momentos significativos em um período breve e mais central dos momentos de sua vida profissional, isto é, as três primeiras décadas do século XX, durante as quais são manifestadas expressões da arquitetura e do urbanismo europeu e ocidental nas transformações urbanas ocorridas nas cidades brasileiras do século XX .

Uma série de ideias, aspirações, técnicas foram identificadas nesse referido período. Destaca-se uma ideia principal, tipicamente moderna, de "uma grande geração" de intelectuais (SECCHI, B., 2009), entre os quais um grupo de engenheiros, arquitetos e urbanistas, entre os quais, se inclui Armando Augusto de Godoy, acreditava que a construção da cidade podia fazer parte de um projeto mais amplo de construção

[122] Expressão traduzida de "*Bygge av stad och land*" por Frank Svensson (CORNELL, 1998).

de uma sociedade. Essa ideia nasce vinculada às diversas utopias da cultura ocidental, apresentada com diferentes graus de clareza, em diversos contextos sociais e políticos nos países europeus ocidentais, mais do que na União Soviética ou nos Estados Unidos, assim afirmou Bernardo Secchi (2009, p. 21). Então, ao se observar a cidade e o território sob esse ponto de vista, entre os anos de 1900 e 1940, eles se tornaram objetos de propostas radicais por meio das quais foi possível confirmar a falta de identidade do século XX, em comparação a épocas precedentes.

No Brasil essa interpretação incorpora informações sobre a cidade do século XX e admite articulá-las com os textos e visão sobre a cidade e o território brasileiro de Armando Augusto de Godoy. Em uma história sobre o século XX, denominada por Bernardo Secchi (2009, p.16) de "Primeira História: Expansão e Dissolução da Cidade", uma inquietação parece percorrer o século, e a cidade não ficou estranha a ela. Observado sob outro ponto de vista, uma “Segunda História: o Fim da Cidade Moderna”, o século XX, em sua parte mais breve e central, caracterizou-se por uma ideia principal, própria e moderna de uma geração de intelectuais (GODARD, 2003, apud SECCHI, B., 2009, p. 20), europeus e ocidentais.

A ideia desse grupo fornece informações que podem ser articuladas com as interlocuções e visão sobre a cidade e o território brasileiro a partir de Armando Augusto de Godoy. A cidade e o território se tornaram objeto de propostas radicais nos anos de 1920 e 1930 no Brasil, quando boa parte da cultura urbanística ocidental fez do urbanismo e da arquitetura “não apenas representações do sistema de valores de uma sociedade inclinada a mudanças, como também o concreto instrumento de uma política, de sua renovação, progresso e liberalização mais amplo” (SECHI, 2009, p. 21).

Entretanto, esse mesmo período foi também interpretado sob o prisma da “Terceira História: Cidade, Indivíduo e Sociedade”, como sendo “um período de uma paciente pesquisa sobre as dimensões físicas e concretas do bem-estar individual e coletivo”, baseada ainda em experiências do século XIX, que construiu uma ruptura com

o passado e antecipou, na opinião de Bernardo Secchi (2009), a construção do Estado do bem-estar social – *"welfare state".* [123]

Nesse sentido, o projeto e o plano da cidade se tornaram, no século XX, uma parte fundamental da construção da ideia de Welfare. O que se tornou diferente e específico no projeto, ou no plano da cidade, em relação às outras políticas e às outras disciplinas sociais, é que neles se procurou dar uma dimensão física, concreta, visível, na busca do bem-estar. As políticas do Welfare foram colocadas no "centro de um século longo", descontínuo, incidindo na cidade física e na sua imagem. Por exemplo,

> [...] os programas de edificações econômicas e populares em busca de uma "cidade pública", que mesmo com ostentação se oponha à cidade privada; equipamentos urbanos, creches, escolas, hospitais, parques e jardins, terrenos e equipamentos para o esporte passaram a construir uma "nova geografia da cidade", juntamente com as novas infraestruturas da circulação. (SECCHI, 2009, p. 22).

Para Leite[124], em seu texto "Comentários sobre o Estado de bem-estar social e sua (in)existência no Brasil" [125] discorre sobre o Welfare State e sua existência ou não no Brasil, tema com estudos relevante que analisam o Estado de bem-estar social, especialmente sob o contexto brasileiro. A autora consegue situar o Brasil nesse contexto, ressaltando suas características e tendências, de forma que seja possível

---

[123] A história e crise do Welfare State, denominação em inglês do "Estado do Bem-Estar Social", precisam ser esclarecidas. Segundo Renato Cancian (2007), "os termos servem basicamente para designar o Estado assistencial que garante padrões mínimos de educação, saúde, habitação, renda e seguridade social a todos os cidadãos. No entanto, todos estes tipos de serviços assistenciais são de caráter público e reconhecidos como direitos sociais, [...]". Afirma ainda que o que distingue o Estado do Bem-Estar de outros tipos de Estado assistencial é "o fato dos serviços prestados serem considerados direitos dos cidadãos. [...] O modelo de Estado do Bem-estar que emergiu na segunda metade do século 20 na Europa Ocidental e se estendeu para outras regiões e países chegou ao auge na década de 1960. [...] A crise do Estado de Bem-estar [...] é tema complexo para o qual não há consenso entre os estudiosos. Nos países industrializados ocidentais, os primeiros sinais da crise do Welfare State estão relacionados à crise fiscal provocada pela dificuldade cada vez maior de harmonizar os gastos públicos com o crescimento da economia capitalista. Nessas condições, ocorre a desunião entre 'capital e trabalho' [...]. O Brasil nunca chegou a estruturar um Estado de Bem-estar semelhante aos dos países de Primeiro Mundo. [...] Não obstante, o grau de intervenção estatal na economia nacional teve início na Era Vargas (1930-1945) e chegou ao auge durante o período da ditadura militar (1964-1985)". No Brasil, um paralelo da situação descrita acima pode ser considerado com as políticas assistenciais criadas no âmbito do governo ditatorial de Getúlio Vargas (1930-1945), conhecido como o "pai dos pobres". Disponível em: <https://educacao.uol.com.br/disciplinas/sociologia/estado-do-bem-estar-social-historia-e-crise-do-welfare-state.htm?cmpid=copiaecola>. Acesso em: 12 fev. 2018.

[124] Kalinca Gonçalves Leite é advogada, aluna na modalidade especial do mestrado em Direito e Justiça Social da Fundação Universidade do Rio Grande (FURG); Pós-graduada em Direito Processual Civil pela Faculdade Damásio de Jesus, Bacharel em Direito pela Universidade Federal do Rio Grande.

[125]Texto de Kalinca Gonçalves Leite, disponível em https://semanaacademica.org.br/system/files/artigos/comentarios_sobre_o_estado_de_bem-estar_social_e_sua_inexistencia_no_brasil_0.pdf - acesso em 30/06/2018.

observar a proximidade ou distanciamento do país em relação aos diferentes modelos de Welfare State.

Para Robert Moses Pechman[126], no prefácio do livro de história da formação social do campo do Urbanismo na cidade do Rio de Janeiro, de Lucia Silva (2003), destaca que a elite profissional que estará à frente do Urbanismo que se impôs como "ciência da cidade", entre os anos de 1920 e 1945, revelou-se completamente avessa à política, identificada "como resquícios das práticas sociais das velhas e carcomidas oligarquias," (SILVA, 2003, p. 12) negava o conflito social. Esses profissionais vão buscar nas teorias europeias da reforma urbana a resposta aos seus anseios de transformação da nação brasileira. Entretanto apegaram-se aos aspectos mais técnicos e formais das teorias, conceberam a cidade como um problema que nada tem a ver com a cidadania e deixou de lado a sua face generosa da reforma social que na Europa levou ao estado de bem-estar social: o "Welfare state".

Para Silva[127], não houve um Estado de bem-estar social no Brasil, considerando as características das políticas sociais nacionais já indicadas, as quais estavam constantemente relegadas ao segundo plano, e o caráter restrito de sua cobertura, mesmo nos períodos de redemocratização. Aliás, um fato característico da experiência da proteção social brasileira é que os programas sociais foram mais amplamente distribuídos nos períodos das ditaduras. Diante do exposto, conclui-se que a partir da metade do século XX (período pós Segunda Guerra), institui-se um modelo de Estado com ótica paternalista, o chamado Estado de bem-estar social. Percebeu-se que o Estado deveria ser ativo, a fim de efetivar os direitos dos indivíduos, os quais haviam sido ceifados quase que totalmente naquele período. (2011, p. 31)

Assim sendo, pressupõe-se que as demarcações e os períodos recortados pelas duas histórias do século XX, consideradas aqui, não coincidem com "os grandes eventos que marcaram a história econômica, social, política e institucional do século. Bernardo

---

[126] Docente e pesquisador do IPPUR/UFRJ, autor de "Cidades estritamente vigiadas". In. Silva, Lucia Helena Pereir da. "História do Urbanismo no Rio de Janeiro – Administração municipal, Engenharia e Arquitetura dos anos 1920 à Ditadura Vargas." Lucia Helena Pereira da Silva – Rio de Janeiro: E-Papers Serviços Editorias, 2003. Esta publicação encontra-se à venda no site da E-papers Serviços Editoriais. http://www.e-papers.com.br

[127] SILVA, Ricardo Gonçalves da. "Do welfare ao workfare ou da política social keynesiana / fordista à política social schumpeteriana / pós – fordista". Brasília, p. 1-222, 2011. Disponível em: http://www.neppos.unb.br/publicacoes/DoWelfareaoWorkfare.pdf. Acesso em: 09/06/2016.

Secchi (2009) considera ainda que a cidade não muda imediatamente após os eventos, muda sim principalmente em consequência de movimentos mais profundos das estruturas sociais e de poder, dos imaginários e das representações, da cultura política e institucional.

A cidade vista sob esse ponto de vista de Bernardo Secchi (2009) pode ser construída por atores concretos, portadores de interesses, cultura e imaginários específicos. Como exemplo cabe citar, no caso brasileiro, as mudanças que Armando Augusto de Godoy vivenciou, e/ou de que participou, mais de forma indireta que diretamente, ligadas aos grandes eventos ocorridos entre os anos de 1920 e 1940, na Capital Federal, o Rio de Janeiro.

O mérito dos estudos de casos particulares, o papel das inúmeras micro-histórias, como a da vida profissional de Armando Augusto de Godoy, que acompanham as mudanças de uma cidade, das representações que constroem as várias imagens da cidade, é o de prevenir em relação às generalizações excessivas. Não parecem tão obvias as razões para as quais tantas boas intenções, tantos projetos, planos e estudos tenham trazido resultados tão controversos em três momentos de Armando Augusto de Godoy, aqui estabelecidos para uma melhor compreensão da sua trajetória profissional.

Com as histórias da cidade do século XX narradas por Bernardo Secchi (2009), admite-se construir uma estrutura em que podem ser inseridos as ideias e os fatos marcantes que restituem de maneira mais completa parte da história da cidade brasileira no século XX, vivenciada e narrada por Armando Augusto de Godoy.

Ao ser considerado o período de transição do século XIX para o século XX, quando Armando Augusto de Godoy iniciou a sua formação acadêmica e formação cultural e urbanística, admite-se que este último século, vivenciado por ele, se iniciou “bem antes do seu primeiro dia do calendário e termina, com toda probabilidade, bem depois de seu último dia” (SECCHI, B., 2009, p. 14). Fato este que o tornou um século mais longo, dividido de acordo com seu tempo, podendo ser contado de maneiras diferentes.

Entretanto, ao considerar essa premissa, Bernardo Secchi (2009) esclareceu que os sintomas que caracterizam os anos finais do século XX – “o temor da dissolução da cidade” – já eram evidentes na passagem do século XIX para o XX. Para ele, a expansão

urbana europeia, na primeira parte do século XX, seguiu tendências já iniciadas, também no século XIX, que prosseguiu ampliada na parte final do século XX.

Cabe destacar que, por esse ponto de vista, o crescimento da cidade europeia e ocidental, até o final dos anos de 1960, teve forte desenvolvimento e modernização. Dentre outras áreas ocidentais, tal fenômeno pode ser observado nos territórios americanos, como por exemplo no território brasileiro.

Ao se analisar o que escreveu, quando escreveu e como escreveu, pensa-se poder contribuir para esclarecer e desvendar os enigmas ainda não decifrados sobre a formação e consolidação de seu pensamento urbanístico e a sua relação com o ideário rodoviário e de construção da nação brasileira, na primeira metade do século passado, acreditando ser o urbanismo, como ciência e disciplina, a solução para os problemas urbanos.

Parafraseando Bernardo Secchi, ao se referir às interpretações do século XX, o resultado das análises e os estudos dos textos de Armando Augusto de Godoy, principalmente os escolhidos para compor o livro *A URBS e seus problemas,* se seguem chegando como ondas na praia, "dominando por um pouco nosso visual, e imediatamente se retraem para deixar o lugar a outras, para depois, talvez, retornar com novas formas, em uma oscilação constante que impede delimitar definitivamente, em uma única palavra, o sentido daqueles anos" em que se deram a formação e a consolidação de seu pensamento urbanístico.

Na discussão sobre as suas proposições acerca dos fenômenos urbanos, expostas de modo escrito e defendidas publicamente na rádio, em revistas especializadas e periódicos, a motivação de Armando Augusto de Godoy apresentada estava em compreender melhor a "*urbs* moderna" e buscar soluções para os seus problemas. Na publicação do livro *Urbanismo no Brasil: 1895-1965,* Leme (1999) refere que a atuação profissional de Armando Augusto de Godoy se destacou junto às questões do urbanismo e dos planos para as cidades no Brasil. Ele foi inserido na historiografia da cidade e de urbanismo brasileiro pela sua contribuição teórica e legado deixado, sendo a mais conhecida a publicação de seu livro *A URBS e os seus problemas,* como já pontuado, uma coletânea de textos selecionados que foram escritos entre os anos de 1925 e 1936.

As dificuldades na interpretação dos fatos e documentações primárias não são somente pela proximidade temporal da atuação profissional como engenheiro e urbanista ou, ainda, das publicações dos seus textos escritos, sendo a maior parte deles publicados entre os anos da década de 1920 e 1930, e reeditados em seu livro *A URBS e os seus problemas*. Mas talvez tenha relação com as principais características da passagem do século XIX para o século XX e com aquelas mais profundas das transformações da cidade do Rio de Janeiro e dos territórios brasileiros.

2.1.2. Nos Congressos Nacionais de Estradas de Rodagem (CNER/RJ)

> Não se pode, pois, estudar a evolução de um centro urbano sem conhecer os eixos de circulação que nele se cruzam. [...]. Porém, a importância da função que desempenha a estrada em relação à cidade cresceu com o desenvolvimento do comércio e da indústria. Com efeito, uma vila não se pode expandir sem o aumento dos capitais que nela se concentram. Ora isso só é possível quando se avolumam e se aceleram os correntes elementos que nela entram e dela saem. Portanto, sua expansão e sua prosperidade reclamam um sistema de artérias bem orientadas, com a capacidade necessária para permitir vultosas importações e exportações de produtos. (GODOY, [s.d.] 1943, p. 252, 253).

Armando Augusto de Godoy, no texto acima, revela seu ponto de vista sobre a importância das estradas e a sua incessante busca de soluções para os problemas da *URBS* moderna, como de expansão e crescimento urbano e circulação de produtos, e pessoas. Entendia que "o moderno surto urbano" – e a cidade moderna – necessitava, além da técnica e do saneamento, de mudanças sociais, políticas e econômicas, da formulação de novos paradigmas, de uma educação urbana para a sociedade em geral. Pode-se afirmar que ele foi pioneiro ao inserir na matriz do pensamento urbanístico brasileiro a gênese do planejamento e desenvolvimento dos planos de viação rodoviarista e de meios de transportes, conciliando-os com o ideário dos planos de conjunto para remodelação e expansão das cidades.

Na cidade do Rio de Janeiro, em 1920, nos estabelecimentos industriais o maior número de fábricas se concentrava no setor têxtil, ao passo que nos estabelecimentos rurais a cidade tinha propriedades distribuídas na região oeste, nos bairros Campo Grande, Santa Cruz e Guaratiba, que eram administradas pelos próprios proprietários. Registre-se que o principal meio de transporte que a cidade tinha eram os bondes, circulando em linhas eletrificadas.

Na compreensão da gênese do processo de planejamento e desenvolvimento da política de transportes terrestres no Brasil, sob o ponto de vista de Armando Augusto de Godoy, a questão norteadora passa a ser as estradas de rodagem e as almejadas rodovias modernas, que tiveram um papel importante no processo de ordenamento do território nacional, no início do século XX, sobretudo configurando uma nova dinâmica da relação cidade e campo.

Como "engenheiro polythécnico", já atuando junto à Diretoria de Obras e Viação de Prefeitura do Distrito Federal, Armando Augusto de Godoy apresentou sua tese, no I Congresso Nacional de Estradas de Rodagem – I CNER/RJ. Pela primeira vez refere-se, no país, à criação de um Fundo Rodoviário.

Na abertura deste I CNER/RJ, o então Ministro da Viação, Tavares de Lira, em seu discurso, cita a necessidade de se "estabelecer comunicações rápidas e baratas entre centros produtores e mercados consumidores", entendendo ser este o papel das estradas de rodagem vicinais, estaduais e nacionais. Para ele, "sem estradas de rodagem, os automóveis se reduziriam a simples objetos improdutivos e as estradas de ferro a artéria sem veias" (apud OLIVEIRA, 1986, p. 49).

Dos Congressos Nacionais de Estrada de Rodagem nasceu a ideia da criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, proposta do Engº Armando Augusto de Godoy, do Fundo Rodoviário e a sua aplicação em benefício da construção de rodovias, e tantas outras indicações bem aproveitadas pelo poder público. (Apud OLIVEIRA, 1986, p. 35).

Nesse sentido, pontua-se que os Congressos Nacionais de Estradas de Rodagem realizados no Rio de Janeiro (CNER/RJ), entre os anos de 1916 e 1939, foram importantes fóruns nacionais de discussão sobre as iniciativas para a abertura e conservação de estradas, vistas como facilitadores da comunicação entre a cidade e o campo, com impacto positivo no desenvolvimento econômico no território nacional.

A questão norteadora deste estudo sobre a atuação de Armando Augusto de Godoy nos Congressos Nacionais de Estradas de Rodagem, é a seguinte: Qual o modelo de planejamento e de desenvolvimento brasileiro que Armando Augusto de Godoy defendeu? A trajetória da sua vida profissional teve início junto às ações implementadas

neste processo de planejamento estatal das políticas de desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil. Ele participou das primeiras discussões sobre as medidas adotadas para a expansão do transporte rodoviário brasileiro. A atuação profissional desse engenheiro politécnico, em 1916, seis anos após sua diplomação e colação de grau [Anexo 1.18], estava articulada com o contexto urbano das cidades brasileiras e o processo de desenvolvimento da política nacional de transportes associada à expansão da infraestrutura viária dentro e fora das cidades brasileiras.

A primeira tentativa sem sucesso para a abertura de uma estrada diretamente para o uso do automóvel é do ano de 1906: foi a ligação entre a Capital e Petrópolis. A ideia de construção da estrada ressurgiu dez anos mais tarde, durante o I Congresso Brasileiro de Estradas de Rodagem, que se realizou entre 12 e 23 de outubro, em 1916, ele próprio um marco nas discussões sobre o novo papel do automóvel no país. Nessa época, Armando Augusto de Godoy já demonstrava estar atento às questões relacionadas à construção de rodovias vinculada à organização de planos de remodelação e expansão.

A estrada União e Indústria, entre as cidades de Petrópolis (Rio de Janeiro) e Juiz de Fora (Minas Gerais), parece ser velha conhecida de Armando Augusto de Godoy. O perfil longitudinal e a planta da Estrada da União e Indústria revelam um percurso de antigos caminhos coloniais, de mulas – precursores das modernas rodovias almejadas por Armando Augusto de Godoy. O potencial do veículo automotor foi promovido no país com várias corridas de automóveis, nacionais e internacionais, como os históricos circuitos de “São Gonçalo”, em 1909, e o “Circuito da Gávea” instituído no Rio de Janeiro, em 1933.

Para Armando Augusto de Godoy (1943, p. 255), com

> [...] o advento do motor de explosão, que fez aparecer o automóvel, as rodovias renasceram e passaram a ter uma importância que cresce dia a dia, à medida que se aperfeiçoa o seu revestimento e aumenta o rendimento dos veículos automotores.
>
> A nova fase em que se encontravam as rodovias, nos primeiros anos do século XX, é destacada por Armando Augusto de Godoy, citando a cidade de Chicago. As grandes cidades “foram quase que o fruto único das estradas de ferro".

> [Chicago] é uma das mais belas e progressistas do mundo, justamente denominada a cidade dos trilhos, tão grande é o número de linhas férreas que dela partem, [...], uma das [cidades] cujo crescimento e remodelação vão obedecendo às regras e aos princípios do urbanismo. (GODOY, 1943, p. 256).

De tal fato, a influência das rodovias sobre a vida das vilas e povoados tornou-se perceptível para Armando Augusto de Godoy. Ele relata, ainda, sobre esse assunto que, em

> [...] quase toda a metade do século passado (entenda XIX) bem como nos primeiros anos do atual (entenda XX), a via férrea reinou de uma maneira quase absoluta, parecendo o último e o mais perfeito estado dos meios de transportes terrestre, sobretudo depois da tração elétrica. A dependência das vilas para com a estrada de ferro passou a ser enorme, havendo-se abandonado, quase que por toda parte, a conservação das estradas carroçáveis existentes, o que aconteceu com a nossa admirável UNIÃO E INDÚSTRIA, não se construindo mais caminhos carroçáveis, se não por exceção. (GODOY, 1943, p. 255-256).

O I CNER, em 1916, foi realizado no Estado do Rio de Janeiro, sob o patrocínio do Automóvel Clube do Brasil. Os discursos dos participantes chamavam a atenção para o papel das estradas como uma comunicação rápida e barata entre centros produtores (rurais) e mercados consumidores (urbanos) (TELLES, 1993, p. 593), tecendo esta associação entre o ideário da rodovia e do desenvolvimento urbano.

O número de veículos automotores no Brasil crescia aceleradamente, no início do século XX, quando nesse fórum de debates o trabalho de Armando Augusto de Godoy (1876-1944), foi apresentado propondo uma tributação especial destinada exclusivamente à construção e conservação de estradas de rodagem. Ele destacou-se nos Congressos Nacionais de Estradas de Rodagem, na ocasião em que são debatidos os problemas relacionados com os transportes e meios de penetração. Tais fóruns foram significativos na tentativa de implantar e fortalecer no País uma “mentalidade favorável” ao rodoviarismo, escassa na época, em que a tônica dos transportes recaía sobre as ferrovias.

Segundo Costa (2006), o I CNER/RJ se dividiu em cinco seções, com suas respectivas comissões, estrutura essa que vai se manter durante os demais congressos realizados:

> A técnica, que contava com Aarão Reis como membro, ficaria responsável por estudar um “Plano Geral da Viação de estradas de rodagem do Brasil”,

> integrando um plano pré-aprovado na escala federal, pela Inspetoria de Obras Contra as Secas, com demais planos estaduais, bem como propor soluções para projetos de construção e conservação das estradas de rodagem. A comissão legislativa ficou de dar as diretrizes para a criação de organismos rodoviários federais, estaduais e municipais, inclusive de uma Comissão Nacional Permanente, para viabilizar a realização dos próximos congressos, enquanto que a comissão militar ficou incumbida de avaliar e eleger as estradas de rodagem estratégicas. (COSTA, 2006, p. 138).

Os discursos dos participantes, do I CNER/RJ (1916), destacaram o papel das estradas como uma comunicação rápida e barata entre centros produtores (rurais) e mercados consumidores (urbanos). Na abertura deste I CNER/RJ, o então ministro da Viação, Tavares de Lira, em seu discurso, cita a necessidade de se "estabelecer comunicações rápidas e baratas entre centros produtores e mercados consumidores", entendendo ser este o papel das estradas de rodagem vicinais, estaduais e nacionais (TELLES, 1993, p. 593). Para o ministro, "sem estradas de rodagem, os automóveis se reduziriam a simples objetos improdutivos e as estradas de ferro a artéria sem veias". As ferrovias eram insuficientes para resolver os problemas de viação de um país tão grande como o Brasil (OLIVEIRA, 1986, p. 49).

Registra-se, neste contexto, que Armando Augusto de Godoy (1876-1944) participou no I Congresso Nacional de Estradas de Rodagem do Rio de Janeiro – I CNER/RJ –, apresentando com destaque a sua proposta para criação de uma tributação especial destinada exclusivamente à construção e conservação de estradas de rodagem, argumentando ser

> [...] recomendável a hipótese da criação de tributações especiais, exclusivamente destinadas à construção e conservação de estradas de rodagem. Tributações essas que deveriam ser, em tais casos, recolhidas a Caixas Especiais, e às quais não deveria ser permitido dar destino diferente. (OLIVEIRA, 1986, p. 49).

Entretanto, antes deste I CNER/RJ, o primeiro de uma série de eventos sobre as estradas de rodagem brasileiras, várias antigas estradas foram melhoradas, ou restauradas, adaptando-as para o tráfego de automóveis. A primeira ideia da construção de uma moderna rodovia, a Rio-Petrópolis, data de 1906, dez anos antes do I CNER/RJ (TELES, 1993). Sabe-se que essa primeira tentativa sem sucesso para abertura de uma estrada diretamente para o uso do automóvel no Brasil foi a ligação entre a Capital Federal e Petrópolis (Figura: 17). Entretanto a ideia de reconstrução da estrada, ressurgiu dez anos mais tarde durante o I Congresso Nacional de Estrada de Rodagem – I CNER/RJ. Assim, esse fórum de debates marcou uma tomada de posição dos meios técnicos nacionais e do próprio Governo para o problema das estradas adequadas à circulação de veículos automotores.

Figura 17 - Marco de quilometragem em granito no Museu Rodoviário.
Disponível em: http://mapadecultura.rj.gov.br/manchete/museu-rodoviario#prettyPhoto
Foto: Isabela Kassow/Diadorim Ideias.

Nessa ocasião, um "Manifesto a Nação" foi lançado pelo Automóvel Club, afirmando a finalidade da instituição de "promover a construção, melhoramento e conservação das estradas de rodagem em todos os Estados do Brasil". O I CNER/RJ recebeu atenção especial da revista *Brazil-Ferro-Carril,* ao publicar o artigo de João Cordeiro da Graça (1916), um dos membros e fundadores do Automóvel Club do Brasil. Costa (2006, p. 137) afirma que, no referido artigo, Graça (1916) ressaltou:

> [...] o exemplo dos Estados Unidos e da Good Road Conventions (Associação Nacional das Boas Estradas), que com as mesmas preocupações e com um contexto semelhante ao brasileiro, *de comunidades espalhadas por tão vasto território,* vinham obtendo grande sucesso.

Graça (1916), no mesmo artigo, com o objetivo de incentivar a adesão dos governos brasileiros, ponderou:

> [...] a política de estradas de rodagem nos Estados Unidos e na Europa, [...] procurava fazer entender que as ferrovias, ao surgirem, teriam interrompido o desenvolvimento natural das estradas de rodagem e que era a hora de se recuperá-lo, em benefício do desenvolvimento econômico nacional, inclusive. (Apud COSTA, 2006, p. 137).

Desde as primeiras décadas do século XX, Armando Augusto de Godoy esteve em sintonia com tal debate. Seu interesse maior eram os problemas relacionados com os transportes e meios de penetração. As discussões sobre esse assunto foram significativas na tentativa de implantar e fortalecer no País uma "mentalidade favorável" ao rodoviarismo, escassa na época, em que a tônica dos transportes recaía sobre as ferrovias.[128] Mesmo com a campanha em prol das rodovias iniciadas na década de 1920, no planejamento geral a primazia ainda era a ferrovia. As condições de tráfego nas estradas eram as piores possíveis, em algumas épocas as estradas ficavam intransitáveis.

Em 1917, logo depois do I CNER/RJ, em 1916,

> o Brasil, já possuía em circulação uns 5000 automóveis, sendo que 90% desse total estavam distribuídos entre Rio e São Paulo., limitando-se o seu uso, praticamente, aos limites das áreas urbanas, pois seria bastante penoso transitar com eles nas estradas então existentes, feitas para o

[128] Vale lembrar que este primeiro Congresso Nacional de Estrada de Rodagem se dá no período entre os anos da Primeira Guerra Mundial, (1914-1918). O único órgão central para o planejamento dos transportes nacional, a Inspetoria Federal de Estradas – IFE –foi criada em 1911 com o objetivo de fiscalizar os serviços relacionados às exportações e construções de ferroviárias e rodoviárias, quando o transporte era majoritariamente ferroviário. O Plano de Viação Férrea de 1912, durante o Governo de Hermes da Fonseca, previa a integração para o Vale do Amazonas.

> tráfego carroçável. (FERREIRA-NETO, 1974 apud PEREIRA; LESSA, 2011, p. 28).

Mesmo com a concentração do tráfego desses veículos nas cidades, parte desse tráfego ajudou no processo de ocupação de novas áreas interioranas, principalmente quando associado ao sistema ferroviário, requerendo a construção de estradas de rodagem (FRANÇA, 1979).[129] Na medida em que as estradas nas quais os carros de bois passavam cediam lugar para a circulação de automóveis e ajudavam os caminhões a penetrarem em novas áreas, tornava-se necessário estruturá-las, para suportar o aumento dos fluxos dos caminhões.

Segundo Monbeig (1984), a precariedade das estradas brasileiras não impediu o crescimento do número de automóveis no Brasil. O potencial do mercado brasileiro no início do século XX, nas primeiras três décadas daquele século, atraiu a instalação na cidade de São Paulo de linha de montagem de veículos automotores, das empresas automobilísticas norte-americanas Ford (1919) e General Motors (1925). Para Gômora (1999, p. 29), com a expansão do número de veículos em São Paulo, o *slogan* adotado pelo presidente Washington Luís, "Governar é abrir estradas", demonstrava que "era evidente o avanço com que a rodovia entrava nas cogitações oficiais" no seu governo. (PEREIRA; LESSA, 2011, p. 28).

A proposta de criação de um fundo para construção e conservação das estradas apresentada por Armando Augusto de Godoy e as sucessivas comunicações sobre o assunto, realizadas por ele, continuaram sendo debatidas nos anos em que ocorreram os CNER/RJ e CEER/SP que antecederam o início do Governo Washington Luís (1926-1930) e contribuíram para a constituição das primeiras bases institucionais para implantação de uma política rodoviarista no Brasil.

Foi no governo de Governo Washington Luís (1926-1930) que foi criado o "Fundo Especial para a construção e conservação de Estradas de Rodagem Federais".[130] Nos

---

[129] O primeiro automóvel que chegou a Goiás foi um "FORD T", denominado Bigode, em 1917, na cidade de Rio Verde (FRANÇA, 1979).

[130] Publicação original no *Diário Oficial da União,* Seção 1, de 8 jan. 1927, p. 574. O Decreto nº 5.141, de 1927, criou o Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagem Federais, com recursos para serem aplicados, pelo Ministério de Viação e Obras Públicas – MVOP – e as Comissões das Estradas de Rodagem Rio-São Paulo e Rio-Petrópolis. Estas foram extintas e foi criada a Comissão de Estradas de Rodagem Federais, subordinada à

dados da norma emitidos pela legislação informatizada da Câmara dos Deputados Federais consta o seguinte texto na ementa do Decreto nº 5.141, de 5 de janeiro de 1927:

> EMENTA: Crêa o "Fundo Especial para Construcção e Conservação de Estradas de Rodagem Federaes, constituido por um adicional aos impostos de importação para consumo a que estão sujeitos: gazolina, automóveis, auto-omnibus, auto-caminhões, chassis para automóveis, pneumáticos, camaras de ar, rodas massiças, motocycletas, bicycletas, side-car e acessórios para automóveis, e dá outras providencias.[131]

Pouco tem-se dito, na historiografia da cidade e do urbanismo no Brasil, que, entre os anos de 1916 e 1939, parte dos registros dos debates sobre os questões do tráfego terrestre e dos meios de transportes no Brasil encontra-se nos anais dos Congressos Nacionais de Estradas de Rodagem (CNER), importantes fóruns nacionais de discussão sobre as iniciativas para a abertura de estradas de rodagem, realizados inicialmente no Rio de Janeiro, promovidos pelo Automóvel Clube do Brasil sob os auspícios do Ministério da Viação e Obras Públicas.[132]

Mesmo sendo uma iniciativa particular, o I CNER/RJ contou com a presença e apoio de vários níveis de Governo, com a presença de representantes do Ministério da Viação, como o engenheiro Aarão Reis, e outros de todos os Governos Estaduais, além de Escolas de Engenharia e várias outras entidades. Quais eram mesmo as questões da circulação e do tráfego que interessavam a Armando Augusto de Godoy? Questões estas que devem ser observadas com um pouco mais de contexto, em detrimento das atuais

---

Inspetoria Federal de Estradas. Disponível em: < http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-5141-5-janeiro-1927-562830-publicacaooriginal-86934-pl.html>. Acesso em: 25 dez. 2017.

[131] DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO, Seção 1, 8 jan. 1927, p. 574. In: PODER LEGISLATIVO. Portal Câmara dos Deputados, DF, 2017.

[132] A denominação Ministério da Viação e Obras Públicas ocorreu no início do século XX, pelo Decreto n° 1.606, de 29 de dezembro de 1906, permanecendo até 1967. Antes, porém, a pasta Ministerial havia sido criada, em 1860, com o nome de Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, voltada para a expansão das ferrovias pelo Decreto 1.067, de 28 de julho de 1860. Após a proclamação da República, esse mesmo órgão dá lugar ao Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, mantendo o foco ferroviário. Após a Proclamação da República, este órgão foi elevado à condição de Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, por meio da Lei n° 23, de 30 de outubro de 1891, iniciando, assim, a longa trajetória institucional do órgão responsável pela condução dos transportes no Brasil, hoje, o Ministério dos Transportes. Fontes de pesquisa: "Visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil", de Créso Coimbra, 1974; "Ministérios dos Transportes – Planos de Viação-Evolução Histórica"; "Breve Histórico Sobre a Evolução do Planejamento Nacional de Transportes", de Marco Antônio Leite Sandoval (Consultor COPLAN/CGPLAN/DPP/DNIT). Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/conteudo/136-transportes-no-brasil-sintese-historica.html#rodovias>. Acesso em: 28 nov. 2017.

denotações, ampliações ou modificações no sentido próprio das palavras em seu significado.

O engenheiro Armando de Augusto de Godoy, no início da sua atuação~~,~~ esteve diretamente vinculado profissionalmente ao movimento em favor das estradas de rodagem e dos meios de transportes. Somente a partir da década de 1920 passou a conciliar as vias com a circulação dentro e fora da cidade, no processo de expansão do Rio de Janeiro e de formação de sua área suburbana, no início do século XX.

O I CNER/RJ foi um evento que marcou de forma significativa os técnicos e oficiais brasileiros e pôs em evidência a importância das estradas, então ainda esquecidas e desprezadas, dado que até a década de 1920 as ferrovias eram praticamente o meio de transporte terrestre mais eficiente que se tinha no Brasil. "O desenvolvimento rodoviário resultou em um progresso de técnicas de construção e manutenção rodoviárias" (TELES, 1993, p. 567). A mecanização começava timidamente, em 1915, quando a antiga Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas foi autorizada a adquirir "caminhão-automóvel e um compressor mecânico" para as obras de estradas que realizava no Nordeste (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1915, p. 117).

Desde essa data ele teve participação ativa na organização dos Congressos Nacionais de Estradas de Rodagem,[133] acompanhou os debates dos Congressos Pan-Americanos de Estrada de Rodagem, atuou no processo de criação do Departamento Nacional de Estrada de Rodagem – DNER –[134], sendo integrante da Comissão Nacional

[133] De acordo com o Código Nacional Trânsito, estrada é uma via rural não pavimentada. Tal definição para o termo estrada será adotada doravante neste texto de tese ao tratar das discussões e regras estabelecidas a partir dos Congressos Nacionais de Estrada de Rodagem – CNER – realizados entre as três primeiras décadas do século XX. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que rege o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação. De acordo com o CTB, VIA é a "superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central". O Artigo 60, Capítulo III, DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA do CTB, classifica as vias da seguinte forma: vias urbanas (de trânsito rápido – caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível; arterial – caracterizada por interseções em nível, geralmente controladas por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade; coletora – destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade; local – caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinadas apenas ao acesso local ou a áreas restritas) e vias rurais (rodovia – via rural pavimentada; estrada – via rural não pavimentada). Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 5 nov. 2017.

[134] O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER –, criado em 1937, foi um órgão federal vinculado ao Ministério de Transportes. Em 2001, foi substituído pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.

de Estradas de Rodagem. Com o passar do tempo ele demonstrava cada vez mais estar atento às questões relacionadas à construção de rodovias vinculada à organização de planos de remodelação e expansão das cidades capitais brasileiras.

É fato que o planejamento, o desenvolvimento e a consolidação da política de transporte rodoviário brasileiro se deram no governo de Juscelino Kubitschek (2000), com discurso de modernizar e transformar a economia brasileira por meio do "Plano de Metas" (1956-1960). Registre-se que no projeto de integração nacional nesse governo ocorreram as primeiras discussões sobre a "ideia do cruzeiro rodoviário", que seria a construção de grandes eixos rodoviários radiais que interligassem a nova capital federal às capitais dos estados e os pontos extremos do território brasileiro. Kubitschek (2000, p. 85), dando ciência do assunto, afirmou que "o plano de construir um cruzeiro de estradas, cujos braços teriam cinco mil quilômetros cada um", ligaria, pelo interior, as regiões situadas nos quatro pontos cardeais do Brasil, intensificando, assim, a expansão da infraestrutura rodoviária que buscava atender às necessidades dos complexos industriais automobilísticos que se instalavam no Brasil (PEREIRA; LESSA, 2011, p. 30-31).

Pereira e Lessa (2001) afirmaram que "os investimentos nos sistemas de transportes concentraram-se na infraestrutura rodoviária, e foi a modalidade de transporte que mais recebeu investimentos, com a elaboração do plano quinquenal das obras rodoviárias", no governo de Juscelino Kubitschek. Nesse governo as rodovias tornaram-se símbolo de modernidade. O modal ferroviário foi relegado, na medida que a ferrovia se tornava símbolo do passado (LESSA, 1993). No setor de transportes desse governo o foco direcionou-se para a política rodoviarista como forma de promover a integração nacional, e os investimentos em infraestruturas econômicas contemplaram a execução de projetos como a implantação do parque industrial brasileiro, a construção de Brasília, a construção de grandes eixos rodoviários, a modernização agrícola, dinamizando, assim, dentre outras ações, as atividades econômicas no território nacional (PEREIRA; LESSA, 2011, p. 33).

No caso do Brasil, tais fatos favoreceram a expansão do capitalismo, com a instalação e ampliação do mercado automobilístico, influenciando, como consequência, nos investimentos na infraestrutura de transportes, priorizando as políticas de

transportes terrestres (ferroviário e rodoviário) em detrimento de outros modais de transporte. Ressalte-se que o modelo fordista de produção e de consumo foi um dos fatores que motivaram a política de transportes no território brasileiro, a partir de meados da década de 1950, com a implantação do complexo automobilístico no Brasil, no período da industrialização. Entretanto, foi no final do século XIX e início do século XX que começou a importação brasileira dos primeiros veículos automotores dos Estados Unidos, para circularam na área urbana (PEREIRA; LESSA, 2011, p. 28). Essa limitação se dava pela falta ou pela precariedade de vias de circulação das estradas de rodagem.

A relação cidade e campo, ainda pouco sistematizada na época, pode ser interpretada mediante as discussões e estudos desse período realizados por Lúcia Silva (2003). O Rio de Janeiro já era considerado a maior cidade e o maior centro comercial brasileiro, em 1920. Quase 70% da sua população (790.823 habitantes) viviam nas "freguesias urbanas", embora as "freguesias suburbanas estivessem crescendo de modo acelerado. Segundo a autora, "[...] as freguesias localizadas no centro da cidade [concentravam] a maioria da população, mas o processo de expansão para as áreas contíguas ao centro já estava em franco desenvolvimento" (SILVA, 2003, p.26).

Lúcia Silva (2003, p. 26) argumentou ainda, citando Américo O. G. Freire (1992), que "a cidade se movia para as áreas suburbanas do norte-noroeste, ao mesmo tempo em que eram criados novos bairros na zona sul superava-se, em parte, o padrão concentrador do início do século". Essa tendência de ocupação reorientou as características do processo de expansão da cidade, constituindo uma nova dinâmica. Desde o início do século XX, a zona norte do Rio de Janeiro foi ocupada ao longo da via férrea por grandes instalações industriais, de modo que o subúrbio se tornou o local privilegiado das indústrias de grande capital, ficando as pequenas e médias empresas nas áreas mais próximas ao centro da cidade. Articulado com o capital imobiliário, o capital industrial promoveu a ocupação e o desenvolvimento dos subúrbios cariocas sem o devido apoio do governo municipal, que deveria dotar a região de infraestrutura. No caso da zona sul, diferente da zona norte, a partir de 1920, se desenvolveu com o estímulo do governo municipal, que passou a dotá-la de equipamentos.

Confirmava-se na zona sul um padrão de ocupação com surgimento de novos bairros urbanizados, que aliava a formação de um setor terciário com novas unidades residências.[135] A dinâmica de expansão da cidade, instaurada a partir dos anos 1920, consolidou as caraterísticas da urbanização carioca no século XX, com o adensamento da zona sul e processo de esvaziamento do centro urbano, reforçando, assim, as situações e formas distintas de produção de moradia na cidade do Rio de Janeiro: centro *x* periferia, periferia *x* autoconstrução e vazios *x* especulação[136] (SILVA, 2003, p. 27).

Armando Augusto de Godoy e o grupo de engenheiros e arquitetos, ao qual pertenceu na administração municipal, vivenciaram e atuaram junto aos prefeitos que, geralmente, estavam dissociados da vida da cidade e eram nomeados em função das respetivas articulações políticas em nível federal. O poder do prefeito era limitado, ocupando o cargo para satisfazer demandas do governo federal, preocupado, na maioria das vezes, com a manutenção da ordem, da cidade e da administração pública (SILVA, 2003, p. 29).

Em diversos momentos, ao longo de trinta anos de atuação profissional, Armando Augusto de Godoy pôde vivenciar situações de tensões e contradições entre os dois níveis de governo – municipal e federal –, pois havia problemas de competências e atribuições, uma correlação de forças não resolvida durante o período em que se deu a sua atuação como servidor público. Segundo Silva (2003, p. 29), as questões ligadas às reformas, aos problemas urbanísticos e às demandas do Executivo federal foram priorizadas e efetivas. O que norteava as políticas municipais eram as demandas do governo federal, especificidade em que a administração municipal do Distrito Federal, em alguns momentos, favoreceu a atuação dos engenheiros e arquitetos envolvidos com as discussões sobre os problemas da cidade.

Com as festividades em comemoração do Centenário da Independência do Brasil, em 1922, pôde-se iniciar a discussão sobre a necessidade de um plano para cidade, inserida nas áreas de Engenharia e Arquitetura brasileira, afirmando

---

[135] Nos anos de 1940, com o código de obras de 1937 a liberação do gabarito para construções que permitia edificações de até doze andares, a ocupação da zona sul sofreu outra alteração com a verticalização (SILVA, 2003, p. 27).

[136] Ribeiro (1991) discute sobre esse assunto em sua tese de doutorado intitulada *Da propriedade fundiária ao capital incorporador: as formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro*.

profissionalmente um grupo engenheiros e arquitetos que eram funcionários públicos da prefeitura para intervir no meio urbano. Esse grupo legitimou-se ao longo dos anos de 1920 com a Ditadura de Getúlio Vargas (SILVA, 2003, p. 29).

Armando Augusto de Godoy vai se destacar em tal grupo contribuindo para efetuar uma nova leitura sobre os problemas da cidade, ao potencializar e instrumentar essa forma de leitura com uma interpretação do pensamento urbanístico francês, de acordo com a conjuntura específica da década de 1920. Para tanto, considerou o contexto social, cultural e econômico brasileiro, ao adotar os princípios do urbanismo como instrumento de leitura que permitisse uma nova forma de gestão dos problemas urbanos da cidade moderna.

Interessa discutir a contribuição de Armando Augusto de Godoy nesse processo, tendo em vista os investimentos realizados nas melhorias da infraestrutura das estradas de rodagem brasileira. A expansão dos sistemas de transportes no Brasil levou à ocupação das áreas litorâneas e interioranas, estruturou as cidades existentes, potencializou a criação de novas cidades. Na medida em que as estradas de rodagem viabilizavam a ligação com os "transportes aquaviários", novos investimentos em atividades produtivas industriais, agrícolas e agroindustriais foram atraídos, também dinamizando as atividades comerciais (PEREIRA; LESSA, 2011, p. 26-27).

No que diz respeito à temporalidade social, deve-se considerar que a consolidação do pensamento urbanístico de Armando Augusto de Godoy é resultado de um processo de planejamento rodoviário, de planos de urbanização e da ocupação do interior do Brasil com a penetração no Estado de Goiás, que antecedeu as realizações de Juscelino Kubistchek com o plano de metas, o projeto e a construção de Brasília.

A análise com fundamento nessas premissas ocorreu em duas etapas: a primeira abarca os estudos que se concentraram na revisão da literatura e fontes primárias, propiciando a construção de informações com base em documentos e bancos de dados digitais de instituições como Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro e Ministério dos Transportes. Estes são suporte para a discussão sobre o processo de planejamento e desenvolvimento de políticas nacionais para o sistema dos meios de transporte rodoviário e para a construção e conservação das estradas de rodagem no Brasil. A

segunda etapa corresponde à pesquisa voltada para a coleta de fontes secundárias, com vistas a discutir a atuação do engenheiro urbanista Armando Augusto de Godoy relacionada com o processo de mudanças no "corpo construído da sociedade"[137] – a cidade – e com o ideário do urbanismo no Brasil, com ênfase nos primeiros quatro decênios do século XX.

2.1.3. Da cidade como organismo urbano, à ideia de Saturnino de Brito

Com o advento de um novo olhar sobre o que seriam as funções do Estado, pode-se dizer que possibilitou a constituição desse grupo pioneiro de urbanistas. A partir de 1915, o sistema educacional objetivava assegurar a unidade da nação com um movimento iniciado a partir de projetos reformadores propostos em várias áreas e campo profissional, objetivando assegurar a unidade da nação. A ideia de "nação", aqui, permite discutir a mudança no nível das sociedades (da colonial para industrial), a fusão de várias sociedades preexistentes em um sistema social mais amplo, e ainda trabalhar fatores como os territoriais e políticos, entre outros de igual importância, que determinaram os limites para um novo e incipiente sistema social em que os primeiros urbanistas engenheiros e arquitetos brasileiros, e o próprio Armando Augusto de Godoy, vão vivenciar e atuar profissionalmente.

Mas foi na década de 1920 que uma série de eventos propiciou mudanças na forma de pensar os problemas brasileiros, num novo ambiente que possibilitou o surgimento das discussões que levaram à gênese e construção do urbanismo no Rio de Janeiro. Os projetos reformadores vão se destacar, com a ideia da reestruturação do Estado de modernizar a sociedade brasileira.

É evidente que os fóruns e a difusão do ideário internacional do urbanismo foram divulgados nos periódicos brasileiros, restando ainda estudar melhor o grau de

[137] A sociedade passa a ser interpretada como construção. A expressão "corpo construído da sociedade", utilizada neste capítulo, tomou-se emprestada de Elias Cornel (1998). Na opinião desse autor, a sociedade vista como construção a partir do industrialismo no século XVIII não foi de interesse dos organizadores do conhecimento sistematizado em enciclopédias, pois seus organizadores não estavam interessados em certos aspectos da existência da sociedade. Ele propõe a revisão desta área do conhecimento, a sociedade, e busca responder às seguintes questões: "qual será a principal tendência da conformação do corpo construído da sociedade a partir deste período? Qual o caráter de suas partes e de sua totalidade, e qual a ação recíproca das mesmas?" (CORNEL, 1998, p. 101).

apropriação dos seus conteúdos por Armando Augusto de Godoy. Muitos profissionais atuantes nas prefeituras, nos setores de urbanismo e obras públicas, tiveram acesso às revistas e anais dos congressos. Desse modo, buscaram assimilar parte desse ideário, adaptando-o à realidade brasileira, casos de Victor da Silva Freire e Francisco Rodrigues Saturnino de Brito, já conhecidos.[138] Entretanto, ainda existem casos de outros profissionais, como o de Armando Augusto de Godoy, que requerem atenção e estudo. Este último destacou-se à circular inspecionando obras e discutindo sobre as possibilidades de intervir no Rio de Janeiro, nas regiões do Nordeste e do Centro-Oeste brasileiro.

Temas como as estradas de rodagem e a penetração por meio de transportes terrestres passaram a compor a síntese dos eixos principais do pensamento de Armando Augusto de Godoy, que perpassam toda sua obra a partir do ideário do progresso e do pensamento positivista da Escola Polythecnica, no Brasil.

Além desses temas, são destaques também a modernização das cidades com o saneamento e a estruturação viária, o planejamento urbano e os planos de urbanização. Os lócus é a própria cidade observada por ele quando da construção da denominada *urbs* moderna, tomando como base as transformações urbanas da capital do Distrito Federal do Brasil.

A condição da experiência urbana vivida por Armando Augusto de Godoy se insere no momento em que a "valorização da cultura francesa pelos republicanos e a difusão de seu ideário contribuiriam para que a haussmannização se tornasse panaceia para urbanistas da época" (SIMÕES JUNIOR, 2007).[139] Ainda como estudante, ele pôde

---

[138] Angotti-Salgueiro e Simões Junior (2017) referenciam-se "às conhecidas análises de Pierre Bourdieu, sobre 'as condições sociais da circulação internacional das ideias'", observando que a dificuldade da comunicação internacional está no fato de que raramente se reconstroem o sentido e a função de um texto no seu campo original, ou seja, "textos não carregam com eles o campo de sua produção" (forçosamente diverso). Disponível em: < http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.203/6516>. Acesso em: 15 jul. 2017.

[139] José Geraldo Simões Junior, ao contribuir com a discussão a respeito da repercussão do ideário urbanístico internacional nas propostas e práticas urbanas ocorridas principalmente nas cidades-capitais brasileiras permite alinhavar com a trama que se formou a formação do pensamento sobre a cidade e a trajetória profissional de Armando Augusto de Godoy. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.090/190>. Acesso em: 3 jul. 2017. No sentido figurado, panaceia significa "mecanismos ou práticas que, hipoteticamente, são capazes de solucionar os problemas e/ou dificuldades". Disponível em: <https://www.dicio.com.br/panaceia/>. Acesso em: 3 jul. 2017. "Na mitologia grega Panaceia (ou *Panacea* em latim) era a deusa da cura. O termo Panaceia também é muito utilizado com o significado de Remédio para todos os males. Asclépio (ou Esculápio para os romanos), o filho de Apolo que se tornara deus da medicina, teve duas filhas a quem ensinou a sua arte: Hígia (de onde deriva higiene) e Panaceia. O nome desta última formou-se com a partícula compositiva pan (todo) e akos

observar as transformações urbanas na Capital Federal. As intervenções urbanas dessa época ficaram registradas em suas lembranças e facilitaram "a implantação de um projeto de modernidade urbana em curto prazo, mas de alcance limitado, constituindo-se muito mais na produção de cenários modernizadores do que propriamente de alterações estruturais nas cidades" (SIMÕES JUNIOR, 2007). No caso de São Paulo, o autor se refere ao engenheiro Victor Freire.

No quadro que segue, as dez maiores cidades-capitais, objeto de projetos de renovação urbana e melhoramentos, foram identificadas pelo levantamento censitário de 1900, destacam-se nestas a presença de engenheiros como responsáveis pelos projetos realizados (Tabela 1). Essas cidades tiveram suas estruturas físicas adquadas às necessidades econômicas do país, "em grande parte condicionadas pelo seu papel no contexto internacional" (SIMÕES JUNIOR, 2007).

Tabela 1 - As dez maiores cidades-capitais brasileiras, segundo levantamento censitário de 1900

Cidades	População (mil hab.)	Projeto mais relevante	Urbanista responsável	Formação
Rio de Janeiro	810	Abertura da Avenida Central (1902-06)	Eng. Pereira Passos (+ eng. André Gustavo Paulo de Frontin)	Escola Militar (RJ) e École des Ponts et Chaussés (Paris)
São Paulo	239	Parque Anhangabaú (1911-16)	Eng. Victor Freire/ (+ arq.Bouvard)	Escola Politécnica (Lisboa) e École dês Ponts et Chaussées (Paris)
Salvador	205	Melhoramentos na Rua Chile e abertura da av. Sete de Setembro (1910-16)	Eng. civl Jeronymo Teixeira de Alencar Lima	Escola Politécnica
Recife	113	Avs.Marques de Olinda e Central (1909-13)	Eng.civil Alfredo Lisboa	Escola Politécnica
Belém	96	Melhoramentos – Boulevard da República (1905-11)	eng. Manoel Nina Ribeiro	
Porto Alegre	73	Av. Júlio de Castilho e imediações	Eng-arq. João Moreira Maciel	Escola Politécnica (SP)
Manaus	65	Av. Eduardo Ribeiro (1893-1902)	Gov. Eduardo Ribeiro	----
Curitiba	50	Melhoramentos – Rua 15 de Novembro (1920-24)	Pref. e eng. João Moreira Garcez	Escola Politécnica
Fortaleza	48	Melhoramentos – Passeio Público	Gov. Antonio Pinto Nogueira Accioly	-----
Teresina	45	Melhoramentos – Praças D. Pedro II e da Bandeira	Govs. Antonino Freire da Silva e Miguel de Paiva Rosa.	----

Fonte: SIMÕES JUNIOR (2007).
Disponivel em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.090/190>. Acesso em: 3 jul. 2017.

As cidades anunciadas por Simões Junior (2007) são as mais emblemáticas das intervenções urbanas do Brasil entre meados do final do século XIX e início do século

(remédio), em alusão ao fato de que Panaceia era capaz de curar todas as enfermidades". Disponível em: <http://dicionarioinformal.com.br/panacéia/>. Acesso em: 3 jul. 2017.

XX. Foram realizadas em espaços centrais, valorizados e que precisavam ser remodelados.

O Rio de Janeiro e a questão nacional sempre estiveram profundamente correlacionados na história do Brasil. Em vários momentos, tornou-se cenário e objeto de intervenções moralizadoras e racionalizadoras, pretensamente exemplares para o resto do país. Assim foi na fase Rodrigues Alves (1902 a 1906), quando assumiu papel semelhante pela construção de uma nova cenografia e de novos emblemas. A proposta de abertura de ruas retilíneas cortando a cidade velha só será realizada no início do século XX, no momento da "modernização" da cidade do Rio de Janeiro.

Nesse processo verificam-se, ainda, a afirmação das profissões dos engenheiros e médicos e o surgimento da ciência urbana, ou do urbanismo moderno. Esses profissionais vão participar do advento de políticas com o objetivo de realizar uma gestão mais organizada da cidade e enfatizar práticas cientificistas, como o sanitarismo e as tecnologias associadas às novas infraestruturas. Assim, passou-se a uma prática competente de análise dos problemas urbanos para subsidiar e persuadir a necessidade de elaboração de planos de intervenção, aplicação de normativas ordenadoras do espaço urbano e para as práticas eficientes de circulação nas cidades.

Ocorreram mudanças no conceito de rua adotado por um grupo de urbanistas presentes na passagem do século XIX para o XX. Destaque-se a vertente interpretativa ligada à medicina dos primeiros urbanistas de como eles percebiam os problemas e as soluções da circulação nas cidades. Nesse grupo pioneiro, pode-se ilustrar com os casos de Idelfonso Cerdá, em Barcelona, do francês Eugène Henard, em Paris, e de Raymond Unwin, na Inglaterra. Diante desse repertório teórico e prático referente às discussões sobre o tráfego dentro e fora das cidades, como foi que Armando Augusto de Godoy e o grupo de pioneiros urbanistas brasileiros procederam e compreenderam a necessidade de trilhar novos caminhos na busca de soluções para a questão do tráfego?

Ao afirmar que "o traçado das ruas, a fragmentação dos terrenos e os planos de prédios são tanto mais difíceis quanto mais acentuados são os outeiros", relativamente ao traçado de ruas nas encostas dos morros no Rio de Janeiro, Armando Augusto de Godoy sugeriu poder ser feita uma análise comparativa às partes planas desta cidade.

Argumentou que, embora não obstante o Rio de Janeiro tenha se formado e expandido sem subordinação a um plano de conjunto, houve mais ordem e lógica na parte baixa da cidade (GODOY, [1931] 1943, p. 181-182).

Para ele o fenômeno urbano era sobremodo complicado, ampliando as possibilidades de erros nas apreciações à medida que se complicavam os fenômenos. Em 1931, no texto sobre "A urbanização dos morros", ao criticar os resultados das intervenções realizadas na reforma do prefeito Pereira Passos, demonstrou estar em sintonia com as experimentações norte-americanas. Entendia que observações importantes se encontravam nas experiências, nos resultados a exemplo do plano de concebido por L'Enfant e "nos ratados de urbanismo, observações que se se fossem conhecidas dos técnicos que presidiram à formação das grandes cidades, a sua situação (...) estaria hoje bem mais de acordo com as exigências da vida moderna!" (GODOY, [1931] 1943, p. 182). Afirmou ainda:

> Se os que traçaram e projetaram as principais ruas desta Capital tivessem, a exemplo de L'Enfant, quando concebeu o plano de Washington, ampliando mais a sua largura, que facilidade de circulação e de economias não resultariam para a população desta cidade!. (GODOY, [1931] 1943, p. 182).

Nesse sentido, vale lembrar a proposta de Idelfonso Cerdá para Plano de Expansão de Barcelona, apresentada em 1860. Este destacou-se, por permitir o crescimento da cidade para além da antiga muralha. Forneceu uma malha mais unitária, com uma alternativa mais ordenada de ruas e quadras contrapondo-se com a confusa trama do seu centro histórico. Desse modo, as cidades em crescimento no século XIX e as recém-implantadas áreas viram-se em contradição com a cultura da qual vieram – a relação cidade-campo. Já as cidades menores persistiram em continuar relacionadas com as suas áreas rurais. Foi durante o século XIX que a relação cidade-campo se difundiu em áreas em que ainda não havia dado sinais de existência, como foi no caso de alguns países – "Canadá, Austrália, África do Sul e as partes orientais do império russo" –, que apresentaram em seu entorno rural fragmentos da cultura cidade-campo (CORNELL, 1998, p. 109).

Esse processo de urbanização do industrialismo caracteriza-se por ter avançado do limitado para o ilimitado, com padrões urbanos simples ou complexos, pouco

determinantes. Tinha como principal objetivo estabelecer uma ordem, de forma racional, ao "corpo construído das cidades" (CORNELL, 1998), entretanto o industrialismo mostrou-se impotente diante do problema da totalidade.

Com inúmeras edificações agrupadas ou dispersas sobre cidade e campo, como se deu o relacionamento entre elas? Passaram a se sujeitar a certas condições estabelecidas: normas, economia, técnica, natureza e também pela relação cidade-campo. Os elementos que contribuíram para a efetivação de um relacionamento foram os caminhos d'água, as estradas, as ruas e as redes técnicas (telefônicas, água, esgoto, vapor – estranho mundo subterrâneo de racionalidade e arbitrariedades). Dos elementos da natureza, foram os caminhos d'água intensamente utilizados pelos industrialistas. O salto quantitativo e qualitativo de transformação deu-se no início do século XVIII, com a engenharia tomada pelo espírito das invenções e as fábricas passando por três inovações concomitantes: o uso do ferro, o melhoramento da máquina a vapor e a construção das próprias fábricas com estruturas de ferro. Entretanto, o século XVIII, para Elias Cornell (1998, p.124), "é o início de uma nova era das estradas e das redes viárias na Europa, depois que a rede estabelecida pelos romanos desmoronara a partir do século XV".

Na Inglaterra, nesse momento, os próprios engenheiros construíam as estradas e depois cobravam pedágio pelo uso delas. Isso enquanto na Escócia a rede viária foi ampliada visando ao transporte de tropas e ao tráfego comum, sendo de propriedade comum, sem a cobrança de pedágio.[140] Na medida em que a rede viária se desenvolvia, o caráter dos veículos mudava e as grandes carruagens tornaram-se comuns.[141]

---

[140] Os vários melhoramentos da máquina a vapor, para Elias Cornell (1998, p. 124, 125), permitiram "dispensar a localização dos engenhos junto a correntezas e quedas d'águas, fazendo com que já no século XVIII o problema de abastecimento d'água e a provisão de esgotos implicassem sérias intervenções na natureza". Com relação às estradas e às redes viárias na Europa, vale destacar que "italianos, no século XVI, e franceses, no século XVII, pensaram em recuperar a técnica romana de construir estradas com pedra calcária, calçamento, como forma principal". Foi com os romanos que a engenharia rodoviária atingiu a eficiência e aprimoramento tecnológico. As estadas tinham duas funções: a de conquistar territórios e preservá-los. Sobre os métodos romanos de construção de estradas é consenso que seus principais mestres foram etruscos do norte da Itália, mas incorporaram também técnicas aprendidas com os cartagineses, fenícios e egípcios. Mas foi a partir de 1800 que John Loudon Mc Adam, um engenheiro escocês e construtor de estradas, inventou a técnica que se tornou mais comum – a "macadamização", método efetivo e econômico de construção de estadas.

[141] Durante o século XVIII, as carruagens foram substituídas por veículos elegantes e confortáveis e já rodavam por várias estradas e ruas. Os veículos nos anos de 1840 já tinham peças de ferro para molejo e direção, alguns tinham até rodas cobertas com borracha. A primeira tentativa de usar câmara de ar só veio depois, em 1845.

Portanto, ainda assim a maior parte das indústrias continuou ligada ao caminho d'água. Mesmo com o emprego de máquina a vapor e a localização da maioria das demais construções, geralmente edifícios e conjunto de prédios localizados isolados uns dos outros surgiam como forma de intervenção, ampliação e inovação (CORNELL, 1998, p. 126).

Logo, a vida de rua mudou. Ao se considerar como exemplo aquelas ruas de saída dos fragmentos de cidade, estas às vezes tornavam-se motivo de planejamento quando o monarca tinha interesse em afirmar o seu poder. Situações desse tipo são registrados em Paris, com a implantação da Avenue Champs Elysées, quando um arco do triunfo ou uma edificação monumental eram colocados como término simbólico, onde a cidade se encontrasse com a área rural, o seu entorno. Quase sempre esse lugar de efeito era a continuação de um eixo simétrico da parte central da cidade. Em Londres, a rua ganhou valor próprio quando John Nash traçou a longa Regent Street partindo do centro da cidade para o seu entorno.

Essas mudanças, a partir do industrialismo no século XVIII, trazem em si a principal tendência da conformação do "corpo construído da sociedade". As cidades, com o seu antigo casco[142] urbano e com os acréscimos de variadas formas que o circundavam, e/ou penetravam nele, apresentam mudanças surpreendentes em si. Entretanto, a elas somam-se outras mudanças de caráter inovador, novos traços esboçados ligados ao pensamento social, à maneira de a sociedade educar, formar e cuidar de seus membros, mas também à maneira de protegê-los.[143]

Nesse universo de mudanças, praças, parques, ruas e alamedas, com seus traços buscados na arte de fazer parques e jardins, passaram a integrar e configurar a cidade. Os construtores de Paris, com a proposta da Place de la Concorde, o plano dos artistas, o plano de Haussman e o serviço de parques sob a direção de Jean Alphand,[144] de Roma

---

[142] "Expressão espanhola para o corpo construído da cidade" (CORNELL, 1998, p. 127).

[143] Segundo Cornell (1998), escolas, bibliotecas, museus, hospitais, prisões, quartéis militares e outras construções faziam parte de um conjunto irregular, às vezes arbitrário, custeado pelo serviço público ou resultante de iniciativas de donatários burgueses.

[144] Jean Alphand – engenheiro e paisagista que trabalhou na transformação dos parques de Paris de resquícios de áreas de caça e jardins do rei para grande programa de intervenção urbana voltada para o lazer e prazer burguês. O livro *Les promenades de Paris* traz uma narrativa dos grandes e pequenos parques, alamedas e gêneros de plantas e árvores que Alphand coletara.

com a Piazza del Popolo, de Viena com a Ringstrasse, o grande *boulevard*, o Central Park de Nova York, de Law Olmest e Calvert Vaux, espremido em meio ao aperto de Manhattan, por mais que benéficas que suas propostas possam ter sido para atingir a imagem e a vida da cidade, não substituíram as lavouras, pastos e florestas da área rural que as cidades consumiam com os seus avanços quantitativos e incontidos.

A saudade do campo e da natureza tornou-se latente na incipiente sociedade industrial. O relacionamento da cidade com o campo decorria de uma profunda necessidade social. Não era para o parque das grandes cidades que as pessoas iam; elas procuravam os arrebaldes, os campos, para saciá-las. Na interpretação abrangente de Elias Cornell (1998, p. 136), é de importância capital "olhar a totalidade sem perder de vista os detalhes [...]". Assim, o sentido à totalidade passa a ser trabalhado. Tomando emprestado de Elias Cornell a ideia de "construção", ou ainda, de "construção do corpo construído da sociedade", ou ainda, "construção da sociedade industrial", pressupõe-se jogar luz sobre o processo inicial de edificação de uma nova sociedade brasileira gravado nos três momentos da história de vida profissional, um engenheiro urbanista brasileiro: Armando Augusto de Godoy.

O interesse de tratar do assunto "relação cidade-campo", na obra de Elias Cornell, concilia, com os movimentos e deslocamentos de Armando Augusto de Godoy, parte da esclarecedora narrativa de Cornell (1998), rica em informações e conteúdo. A sua interpretação, complementada com a narrativa de Émile Zola[145] (1880), ajuda a perceber melhor os detalhes, os conglomerados fragmentos refigurados em momentos importantes do esforço, conhecimento e experiências vividas, durante o período que antecede a virada do industrialismo, no final do século XIX e início do XX, tempo em que os engenheiros e arquitetos, no que diz respeito ao artístico e ao técnico, modificaram a sua forma de trabalho, prevalecendo o espírito da experimentação presente nas

[145] Zola, Emile. *La Banlieu*. Paris c. 1880 (apud CORNELL, 1998). Émile Zola foi um consagrado escritor francês, considerado criador e representante mais expressivo da escola literária naturalista, além de uma importante figura libertária da França. Para Ficarelli (2009), a percepção ambiental na obra de Émile Zola entre os anos 1871 e 1893 fica evidente em vinte romances que ele escreveu cujo conjunto é intitulado *Les Rougon-Macquard*, em que retrata a família e a questão da hereditariedade. Nessa fase, o autor passou a se preocupar cada vez mais com o contexto geográfico e natural das histórias. Ficarelli (2009, p. 6) diz que o crítico literário Lumbroso (2002) nomeia Zola de "escritor-desenhista", ao comentar que era bastante comum ele fazer um croqui, elaborando o espaço onde iria se passar a história em estudo. Na época mencionada, ele fez cerca de 150 croquis esboçando regiões, cidades e edificações nas quais se passariam as suas histórias.

construções (Figura 18). Tempo esse que Armando Augusto de Godoy e um grupo de engenheiros e arquitetos brasileiros trouxeram nos seus conscientes e deixaram transparecer pelas escolhas que fizeram.

Tal revisão faz-se necessária, não só para identificar e se aprofundar nas análises sobre o trânsito das ideias que circularam, nas transferências, apropriações e assimilações, entre figuras de destaque nos cenários internacional e nacional, mas para também, sob a luz de novas fontes, incluir e ligar atores a instituições e a eventos.

Uma especial atenção é dada a Armando Augusto de Godoy, por ser este um dos pioneiros engenheiros civis politécnicos, voltado para o debate sobre as situações urbanas locais e regionais, durante os três primeiros decênios do século XX.

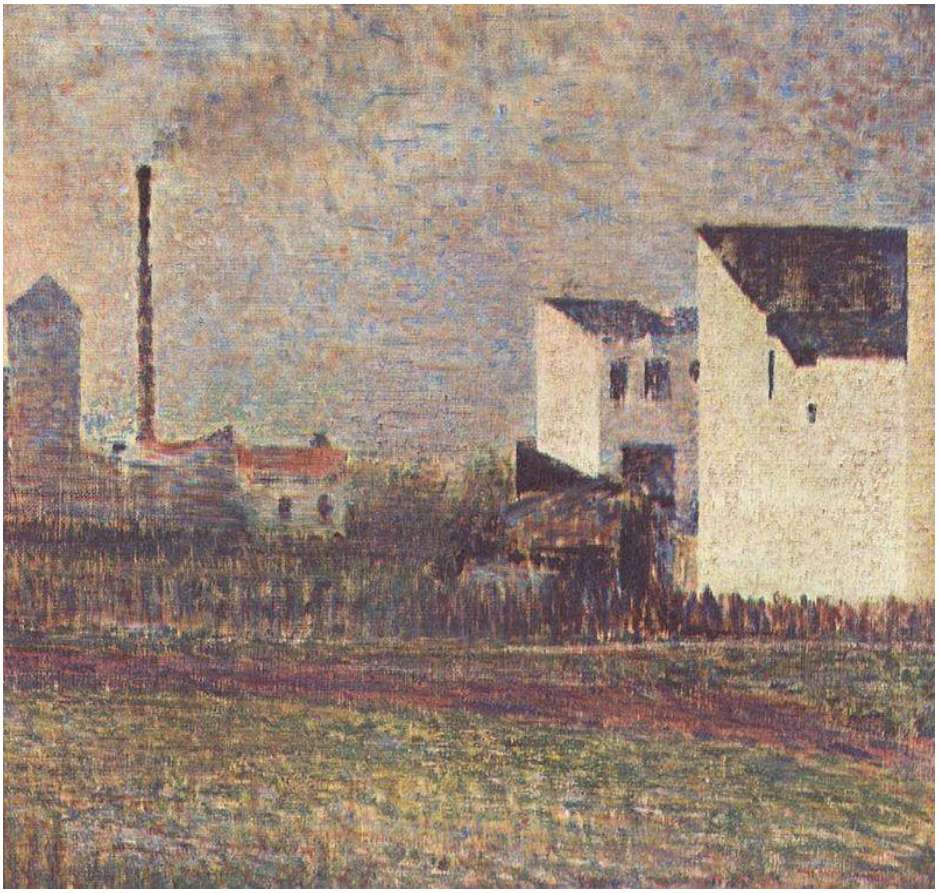


Figura 18 - Periferia (Banlieue, Georges Pierre Seurat), 1881-1882.
Disponível em: https://es.wikipedia.org/wiki/Periferia_(Seurat)#/media/File:Georges_Seurat_007.jpg
Técnica: Óleo sobre lienzo. Acesso em 14 maio 2018

Por certo, fazer essa revisão significa entender os mecanismos de apropriação de ideários do urbanismo e modelos expressos nos seus textos, em suas nuanças e vinculações possíveis, apesar das barreiras conceituais entre eles. As lacunas

encontradas, a despeito da produção historiográfica que vem permitindo conhecer o que se produz e o que falta produzir sobre a contribuição de Armando Augusto de Godoy na formação da cultura urbanística brasileira, impõem uma análise acerca do "cenário urbanístico" com base nas releituras pontuais de situações que envolveram a internacionalização, bem como a difusão dos primeiros discursos e congressos fundadores do urbanismo como nova ciência e campo disciplinar.

No Brasil, a valorização da cultura francesa e a difusão das ideias sobre a estética urbana, a exemplo das intervenções de Paris, mas de alcance limitado, constituíram-se muito mais na produção de cenários modernizadores do que propriamente de alterações estruturais nas cidades. Ao longo do século XIX, registrou-se na Europa e Estados Unidos um forte processo de mudança no quadro econômico e social urbano, como consequência da Revolução Industrial.

A administração pública da cidade também passava por aperfeiçoamentos, uma vez que a consolidação do poder político na esfera municipal criara novos cargos administrativos, que foram ocupados por profissionais com formação técnica de nível superior voltada para o enfrentamento dessas mudanças – os engenheiros, a grande maioria formada nas escolas politécnicas, onde alguns lecionavam. Esse fato criou as condições para o fluxo das ideias entre o que se passava no contexto urbanístico europeu e as práticas aqui realizadas, dando origem a uma abordagem mais cientificista da questão urbana, fato que marcaria o advento dos pioneiros do urbanismo no Brasil.

Inventariando as principais questões que antecedem a ação do engenheiro urbanista estudado, a conotação territorial, a educação urbana, a nação e a cidade são temas que perpassam pelo discurso e atuação desse profissional, num momento em que se organiza o trabalho nacional sobretudo de fixar o homem no campo e de modo a conter os fluxos migratórios para a cidade e a vitalizar a produção rural. É perceptivo o processo de transição da economia agrícola, fundada com a escravidão, para a economia industrial do operário urbano livre, articulada ao contexto político e social do cotidiano citadino da vida profissional de Armando Augusto de Godoy.

O dilema nos embates entre os poderes Executivos e Legislativos no âmbito municipal também aparece na narrativa de Armando Augusto de Godoy, bem como

questões estruturais da sociedade e do Estado brasileiro que caracterizam esses primeiros anos da década de 1920. Com especial atenção para atores sociais como Carlos Sampaio (1861-1930), Saturnino de Brito (1864-1929), Armando Augusto de Godoy (1876-1944), vale ressaltar que a atuação profissional deles se dá, de maneira simultânea, entre 1920 e 1926 na escala do poder local da Capital da República, cidade símbolo da nacionalidade brasileira, prestes a abrigar a Exposição Internacional do Centenário da Independência do Brasil.

A reflexão sobre a cidade do Rio de Janeiro e a atuação desses personagens no processo das transformações urbanísticas brasileira têm como principal evento a "demolição do morro do Castelo" – expressão utilizada por Armando Augusto de Godoy –, sendo ponto de convergência das atenções e ações políticas e de divergências de opiniões ao adotarem mecanismos que possibilitavam e concretizavam suas práticas.

A cada prefeito da Capital Federal citado por Armando Augusto de Godoy, em 1936, coube um papel de magnitude diferente. Por meio das ações de Carlos Sampaio,[146] segue-se identificando um "imaginário burguês" do final do século XIX voltado para a implementação de um projeto civilizatório de matriz europeia. Na interpretação das interlocuções de Carlos Sampaio, percebe-se um tratamento diferenciado por parte de Armando Augusto de Godoy ao citar os nomes dos prefeitos Paulo Fontin (1919) e Carlos Sampaio (1920-1922), tratando-os como ilustrados professores da Escola Polythecnica.

Quanto ao nome de Paulo Frontin, para Armando Augusto de Godoy ([1936]1943, p. 315), ele esteve "ligado a obras de singular importância e relevo no corpo e na vida do Rio de Janeiro". Ressalta, ainda, que, dadas "sua coragem, ousadia e superior compreensão dos problemas urbanos", registra-se, entre outras, a abertura da Avenida Rio Branco, definindo, assim, a contribuição deste, numa época de consideráveis conquistas urbanas e transformação na forma de ocupação da cidade com a presença de grandes edifícios:

146 A percepção e discussão de Carlos Kessel (2001), em seu livro *A vitrine e o espelho,* levam a pensar a cidade em si como um lugar de intervenção plural, com a presença marcante da racionalidade técnica e a científica. Ao estudar o Rio de Janeiro de Carlos Sampaio, registra um olhar dinâmico sobre a história político-administrativa da cidade no período de sua gestão como prefeito na Capital Federal, em que se fez necessário investigar as condições econômicas e sociais e a efetiva intervenção no espaço urbano.

> A influência de tal empreendimento sôbre o comércio e até mesmo sôbre os proprietários foi profunda, datando, pode-se dizer, de tal época o surto arquitetônico na parte central. Surgiram edifícios mais altos, com melhor material e arquitetura, oferecendo um mais elevado grau de conforto interior. (GODOY, [1936]1943, p. 315).

Quanto às ações de Carlos Sampaio, mesmo reconhecendo e citando suas principais obras, "prestando um grande serviço à cidade do Rio de Janeiro", Armando Augusto de Godoy ([1936]1943, p. 315) posicionou-se de forma mais crítica quando se referiu às intervenções desse prefeito nas bacias e mananciais em geral, nas vendas dos terrenos provenientes da demolição do morro do Castelo e do aterro da baía, e na falta de continuidade entre as administrações municipais.

Observa-se que em 1936, numa fase mais madura de sua atuação profissional e com as experiências urbanas vivenciadas, o que se tem é um posicionamento mais contundente de Armando Augusto de Godoy referente aos fatos registrados em seus textos da década de 1920. Na opinião dele, o prefeito Carlos Sampaio

> [...] teve a ilusão de, com a venda dos terrenos provenientes da demolição do morro do Castelo e do aterro da baía, o que muito a prejudicou, bem como dos resultados das obras referentes à Lagôa Rodrigo de Freitas, poder pagar em parte a dívida da Prefeitura. A contrário, em vez de se reduzir a dívida municipal, ele aumentou e tem crescido ainda mais, por se achar abandonada e por edificar uma grande parte desses terrenos. Tudo isso aconteceu em razão da falta de continuidade que tem havido entre as administrações municipais. Ademais, como já se tem inúmeras vezes verificado, os governos em geral compram e vendem, mas, sendo maus administradores. (GODOY, [1936] 1943, p. 318).

Nesse contexto, duas operações possibilitaram a convergência de interesses de Paulo Frontin, Viera Souto[147] e Carlos Sampaio no campo das suas práticas empresariais

---

[147] Luiz Raphael Vieira Souto, engenheiro militar formado pela Escola Central, viveu no Rio de Janeiro, entre 1849 e 1922. Foi professor da Escola Polytechnica do Rio de Janeiro, Diretor de Obras da Prefeitura, participando, entre outras, das obras do desmonte do Morro do Castelo. "Quando ele nasceu (BLAKE, 1899), a engenharia brasileira despertava. A Fábrica de Ponta d'Areia iniciava importante trajetória na história da indústria brasileira. Construía navios, caldeiras, etc. A indústria têxtil crescia, utilizando-se de máquinas a vapor. Mas, faziam-se urgentes melhorias no porto. A canalização de água era insuficiente. As condições sanitárias da cidade eram precárias, dando margem a freqüentes doenças. Iniciava-se o calçamento das ruas. O surgimento dos 'caminhos de ferro' deixava a população deslumbrada com a sua rapidez. Naquela época, a mão de obra não-especializada era escrava e o ensino da engenharia era realizado pela Escola Militar que funcionava no Largo de São Francisco de Paula. Quando ele faleceu, a cidade tinha sofrido profundas transformações. O Morro do Senado havia sido arrasado. O Morro do Castelo estava sendo aplainado. A Avenida Central, então denominada Avenida Rio Branco, era o logradouro mais importante da cidade. Apresentava edifícios novos e comércio sofisticado. O transporte urbano era feito por bondes elétricos. O centro da cidade conectava-se com a zona sul por meio da Avenida Beira Mar. A estrada de ferro atendia também aos distantes subúrbios, expandindo o número de bairros. Casas tinham abastecimento de água, gás e iluminação elétrica. A obra do Canal do Mangue estava concluída e o seu entorno saneado. O cais do Rio de Janeiro havia sido ampliado. O Município Neutro, antiga sede do Império, havia se transformado em Districto Federal, capital da República. A escravidão havia sido abolida e o ensino de engenharia no Rio de Janeiro era feito pela Escola

– a do Cais do Porto, quando Armando Augusto de Godoy ainda se preparava para ingressar na Escola Polytechnica,[148] e a do Morro do Castelo, quando ele já atuava como engenheiro junto à Diretoria de Obras e Viação da prefeitura do Distrito Federal.

Em agosto de 1933, numa solenidade religiosa em uma homenagem e comemoração à memoria de Saturnino de Brito (1864-1929), ao finalizar sua fala parafraseando uma oração fúnebre proferida por Guerra Junqueira,[149] logo após o passamento de Victor Hugo, demonstra sua veneração por esse urbanista, considerado por ele um "imortal engenheiro", um "mestre" que se destacou na história de engenharia brasileira.

É importante ressaltar que depois do período de 1903 a 1906, somente em meados da década de 1910 é que Saturnino de Brito, preocupado com o saneamento e a higiene das cidades, falou em plano de conjunto para a cidade do Rio de Janeiro. A preocupação com a expansão da cidade e de seu sistema viário pode ser vista em Saturnino de Brito, e encontrada também nas interlocuções de Armando Augusto de Godoy. Na busca de solução lançou-se numa campanha relativa aos problemas da cidade do Rio de Janeiro e a favor de um plano de conjunto, segundo ele mesmo disse:

> [...] em grande parte motivada pela leitura das obras de Saturnino de Brito, que sempre condenou o absurdo sistema dos planos parciais. Ele pregou constantemente a necessidade dos planos de conjunto, para a

---

Polytechnica, no mesmo prédio e em continuidade à Escola Militar" (MOREIRA; SANTOS, s.d. Disponível em: <http://www.hcte.ufrj.br/downloads/sh/sh3/trabalhos/heloi2.pdf ->. Acesso em: 6 ago. 2017.

[148] Ao cruzar os dados desta trama pode-se dizer que Armando Augusto de Godoy teve seu primeiro contato com Paulo Frontin e Carlos Sampaio ainda como aluno no Curso de Engenheiro Geographo e no Curso Especial de Engenheiro Civil, entre 1899 e 1904. Foram encontradas e analisadas as ementas das disciplinas ministradas para os cursos de engenharia da Escola Polytechnica do período em que Armando Augusto de Godoy frequentou essa instituição. Até o momento em que este texto estava sendo redigido, não haviam sido identificados os nomes dos professores que ministravam as disciplinas nesses cursos, pois os cadernos com os conteúdos ministrados são descritos em conjunto com outros cursos de engenharia da época.

[149] Armando Augusto de Godoy leu Abílio Manuel Guerra Junqueiro (1850-1923) para referendar o "mestre" Saturnino de Brito. Guerra Junqueiro foi um notável talento poético português da época. Foi classificado como o "Victor Hugo português". Teve um papel importante no cenário cultural de Portugal. "O anticlericalismo e o ataque à burguesia corrupta são temas marcantes da obra de Guerra Junqueiro, que apresenta um profundo descontentamento com a decadência de Portugal. Considerava que Portugal estava [...] desprovida de moral, porquanto entregue aos interesses ingleses. Junqueiro considerava, portanto, que o país havia entrado numa decadência moral e que só poderia se reerguer quando conseguisse redefinir a sua própria identidade, através da revolução moral. [...] foi militante do Partido Progressista durante o período monárquico e colaborou ativamente com a República após a sua instauração, em 1910. [...] Guerra Junqueiro [...] foi reverenciado por vários escritores de renome e continua a ser considerado uma figura de extrema importância no panorama português. Além de grande escritor, foi uma personagem politicamente ativa na instauração da república portuguesa. Obteve reconhecimento não só a nível nacional, mas também internacional, tendo ultrapassado fronteiras e influenciado pensadores de todo o mundo". Disponível em: <http://cvc.instituto-camoes.pt/seculo-xix/guerra-junqueiro.html#.WYVum4WcFPA>. Acesso em: 5 ago. 2017.

> remodelação e a expansão dos centos urbanos. (GODOY, [1933] 1943, p. 284).

Para ele, o engenheiro Saturnino de Brito "teve da cidade moderna a verdadeira concepção". Na busca de solução para os problemas da cidade, ArmaNDO Augusto de Godoy lançou-se numa campanha a favor de um plano de conjunto, "em grande parte motivada pela leitura das obras de Saturnino de Brito, que sempre condenou o absurdo sistema dos planos parciais" (GODOY, [1933] 1943, p. 284), pois entendia que Saturnino havia pregado de forma constante "a necessidade dos planos de conjunto, para a remodelação e a expansão dos centos urbanos". Para Armando Augusto de Godoy ([1933] 1943, p. 284), ele defendia o urbanismo como sendo a

> [...] harmonia completa entre todos os elementos urbanos, os estáticos e os dinâmicos, fragmentação racional dos terrenos, de acordo com o seu destino; ocupação higiênica, estética e econômica dos lotes dos logradouros públicos; obediência e subordinação, em todas as construções e modificações feitas na cidade, ao que indicarem os interesses da coletividade. (GODOY, [1933] 1943, p. 284-285).

Mesmo não pertencendo à geração de Francisco Saturnino de Brito, Armando Augusto de Godoy ([1933] 1943, p. 275) entendia que "nenhum dos técnicos da sua geração compreendeu, sentiu e previu as nossas necessidades urbanas como Saturnino de Brito". No momento em que a passagem de cidade colonial à capital civilizada é lembrada, Armando Augusto de Godoy falou da atuação, no Rio de Janeiro, de Francisco Saturnino de Brito (1864-1929), que "fez o que lhe era possível no sentido de se dar naquela época a melhor solução" ao problema referente ao Canal do Mangue,[150] apresentado por Pereira Passos como um dos problemas da capital do final século XIX. Na opinião de Armando Augusto de Godoy ([1936]1943, p. 313), Pereira Passos "deixou de solucioná-lo convenientemente".

No texto intitulado "Saturnino de Brito, o urbanista" (ago. 1933), Armando Augusto de Godoy (1943) escreveu sobre o vasto conhecimento, a orientação social e profissional e a atuação no campo da higiene urbana e do urbanismo daquele urbanista

[150] A região atual da Cidade Nova no Rio de Janeiro, compreendida entre os manguezais da Gamboa, indo até a atual Avenida Francisco Bicalho e Presidente Vargas, ou o extinto Saco de São Diogo e Saco de São Cristóvão, ficou conhecida como Mangue e Aterrado. As obras para construção de um amplo cais e terminal marítimo fizeram com que o Canal do Mangue fosse prolongado sobre aterros até a mar.

(LEME, 1999).[151] Essa aproximação com Saturnino de Brito leva a um questionamento: como Armando Augusto de Godoy assimilou o ideário internacional transmitido por Saturnino de Brito?

Ao se referir à cidade como organismo urbano, reforça a ideia de que Saturnino de Brito, um dos pioneiros na aplicação de princípios do planejamento urbano moderno no Brasil,[152] marcou de forma significativa a sua atuação profissional. Com Saturnino de Brito, "a concepção da cidade como organismo" foi fator decisivo, na época, "para instauração da prática do planejamento urbanístico no Brasil [...]" (ANDRADE, 1997).[153]

A partir das primeiras transformações urbanas do Rio de Janeiro antigo, para Armando Augusto de Godoy ([1936] 1943, p. 313), "ao contrário do que muitos anunciavam, o *organismo urbano* passou a mostrar outro vigor e maiores energias. Houve uma verdadeira ressurreição" (grifo nosso). Entretanto, em seu texto ele chama a atenção ao afirmar que "faltou a Pereira Passos [...] um técnico conhecedor das questões urbanas fundamentais [...]. A sua obra teria sido muito mais eficiente" (GODOY, [1936] 1943, p. 313). Lamenta que os conselhos de Saturnino de Brito não tenham sido seguidos por Pereira Passos, pois acreditava que, se "tivessem sido seguidos, as condições da cidade, sob o ponto de vista sanitário, arquitetônico, da circulação dos veículos e da ocupação econômica dos terrenos, seriam bem melhores" (GODOY, [1936] 1943, p. 313).

---

[151] O livro *Urbanismo no Brasil: 1895-1965*, organizado por Maria Cristina da Silva Leme (1999, p. 453-455), apresenta no guia de fontes as trajetórias geográficas e profissionais dos urbanistas brasileiros classificadas em três grupos de gerações.

[152] Saturnino Rodrigues de Brito "projetou e construiu obras de saneamento para dezenas de cidades brasileiras ao longo de todo o período da República Velha (1889-1930). Ao mesmo tempo que planejava áreas de expansão urbana, com traçados à maneira 'beaux-arts', realizou projetos marcados por engenhosas soluções. Suas invenções, dos aparelhos sanitários que patenteou, como os sifões flexíveis automáticos para esgotos, aos canais de mar a mar que aproveitam *as* marés para sua limpeza, ou a aplicação de processos tecnológicos inovadores – como o processo eletrolítico no tratamento dos esgotos, a implantação de máquinas automáticas nas estações elevatórias –, visavam sempre à economia de recursos e ao automatismo no funcionamento da cidade. O positivismo comtiano estará presente em quase todas as formulações e propostas de Brito. Desde a definição de dimensões de ruas, avenidas *e* lotes com múltiplos do número 7, até o aproveitamento da força das marés na limpeza dos canais de drenagem, solução idealizada por Comte, que Brito propõe para 'Novo Arrabalde'. Mas sobretudo nos seus princípios sanitaristas encontraremos os traços da teoria mesológica de origem comtiana, como Saturnino mostra em seu livro *Esgotos das Cidades*, publicado em 1901" (ANDRADE, 1997). Disponível em: <http://www.au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/72/um-projetista-de-cidades-24030-1.aspx>. Acesso em: 28 fev. 2017.

[153] Disponível em: <http://www.au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/72/um-projetista-de-cidades-24030-1.aspx>. Acesso em: 28 fev. 2017.

2.1.4. Na conservação das estradas: o tráfego, o caminhão e o automóvel

Cabe destacar um outro texto analisado, tendo como título "Algumas faces do problema rodoviário do Brasil" (GODOY, 1935, p. 615-618) [154], com foco no problema rodoviário brasileiro que foi encontrado publicado na *Revista da Diretoria de Engenharia* da prefeitura do Distrito Federal (ed. 19, nov. 1935). Seu conteúdo foi exposto numa conferência realizada numa reunião do Club Rotaryano de Juiz de Fora ao convite de seus amigos rotaryanos F. Monteiro de Andrade e Severiano Meirelles. Nesta oportunidade ele retomou a sua tese sobre a conservação das estradas, defendida desde de 1916, nos CNER-RJ, e a utilização dos meios de transportes mais rápidos e com menor consumo de carburante e de pneumáticos.

Nesta conferência de Juiz de Fora, em 1935, Armando Augusto de Godoy, afirmou que ainda não estava bem compreendido e sentido pelos administradores público e governadores o problema rodoviário, ressaltando ausência de um melhor sistema de estradas de rodagem e as consequências disto na situação econômica brasileira. Na sua opinião as rodovias a mercê da técnica moderna, foram se aperfeiçoando e acompanhando *pari-passu* os melhoramentos do carro automotor, visto que com a chegada do caminhão e do automóvel elas se tornavam cada vez mais úteis.

Sobre esse assunto, manifestou-se preocupado com o custo dos serviços de terraplenagem na abertura de novas vias, destacando a importância das maquinas, as "*road-builders* modernas", inventadas para a construção de estradas que permitiram baratear a abertura de novas vias e de outras máquinas destinadas à conservação dos leitos das rodovias.

Os engenheiros Lauro de Andrade e Luiz Vieira, que trabalharam nas obras contra as secas no Nordeste, foram citados ao se destacar os resultados satisfatórios obtidos com a utilização das "auto-patrols" e com os trabalhos de laboratórios e inúmeras observações que permitiram o aperfeiçoamento da técnica dos revestimentos de proteção do leito das rodovias. A conservação e construção das rodovias com técnicas

[154] Este texto não foi escolhido para compor a coletânea de textos do livro *A URBS e os seus problemas*. Foi encontrado publicado na *Revista da Directoria de Engenharia,* Rio de Janeiro, n. 19, p. 615-618, nov. 1935.

modernas, referentes aos revestimentos de baixo custo, poderiam na sua opinião evitar a lama, a poeira e as depressões nas estradas de pequeno tráfego, como eram quase todas as que existiam.

Argumentou ser enorme a dependência em que se achavam a economia coletiva, a agricultura, a indústria e o comércio das estradas de rodagens. Deixou claro seu pensamento sobre o papel da indústria, entendendo que esta, guiada pela ciência, proporcionava à rodovia e ao "veículo moderno" melhoramentos sucessivos. Diz Godoy (1935, p. 615):

> A cultura, a população e a valorização das regiões vão sendo obtidas em muitos países por meio de estradas de rodagem, graças ao seu inseparável aliado – o vehiculo automotor, cujos progressos são espantosos e cujo raio de ação cresce cada dia que passa. As rodovias, mêrce da technica moderna, vão se aperfeiçoando pari-passu os melhoramentos do carro automotor.

Em paralelo aos progressos consideráveis nos métodos de construção e conservação de estradas, Armando Augusto de Godoy defendeu a resistência e o raio de ação do veículo automotor que se aperfeiçoava e crescia rapidamente. De tal forma o "omnibus e o caminhão" nas suas interlocuções passam a ser vistos em confronto à locomotiva no diz respeito à velocidade em percorrer longos percursos de várias centenas de quilômetros.

Com relação ao transporte de passageiros, afirmou que nos Estados Unidos houve prejuízos sofridos pelas vias férreas com o desvio de passageiros para as estradas de rodagem, transportados pelos "omnibus e os carros de turismo", levando as direções de empresas de estradas de ferro na Europa e nos Estados Unidos a apelar para as "automotrizes modernas e para os trens Diesel elétricos", entre eles o célebre trem da "Union Pacific", denominado trem- lagarta, e o trem "Zephyr", da "Chicago and Northwestern" (GODOY, 1935, p. 616).

Nas lembranças de Armando Augusto de Godoy, destacavam-se a imobilidade e os congestionamentos que faziam a cidade paralisar em meio ao seu cenário marcado com a presença dos bondes elétricos. Assim, embaraçado entre os problemas apresentados pela incipiente urbs moderna, surge o *"omnibus"*, considerado fator preponderante do progresso e da civilização. Esse tema, portanto, fez parte da agenda

da administração pública local, com a marcante presença do seu corpo técnico de engenheiro e coloca em evidência uma prática que se consolida mediante as transformações urbanas, quanto à participação das empresas privadas na realização das grandes obras e ações públicas implementadas e financiadas pelo governo federal e municipal.

Contudo, pressupõe-se que, na década de 1930, o automóvel e a questão do transporte público vão ocupar posição de destaque entre os problemas nas grandes cidades, como foi o caso do Rio de Janeiro. Os planejadores levaram em consideração as questões sobre a higiene, a legislação, finanças e estruturas urbanas, mas também apresentaram uma preocupação especial para o controle da expansão urbana e com a circulação e tráfego de veículos e pessoas. Eles se tornam especialistas multifuncionais na cidade.

Esse assunto vai permear nas interlocuções de Armando Augusto de Godoy. A organização do sistema de transporte e o rodoviarismo serão pontos de discussão dos principais intervenientes no planeamento local e regional brasileiro. Ao se olhar para o caso particular do Rio de Janeiro no início do século XX, emerge a importância da rodoviação na constituição do tecido urbano da Capital Federal e da sua penetração para o interior do país.

A pavimentação das novas estradas de rodagem passou a fazer parte da política de formação da nação brasileira nos anos de 1930. Entretanto, até 1933, a Comissão de Estradas de Rodagem Federias (CERF) limitou-se a reparar as rodovias já existentes. Para incentivar a produção e o desenvolvimento econômico das regiões Norte e Nordeste, em 1933 a CERF deu início aos estudos para uma ligação rodoviária entre o Rio de Janeiro e a Bahia.

Com relação ao raio de ação aos meios de transportes de mercadorias, os caminhões a óleo tiveram destaque no percurso da linha que ligava Paris a Marsellha. Este fato forçou “a estrada de ferro P.L.M.” a baixar a sua tarifa para transporte de mercadoria, mas, na opinião dos técnicos, os elementos que influíram para o desenvolvimento do automobilismo foram o pneumático e a indústria, com os pneus de baixa pressão, o que veio “permitir a utilização das estradas de terra por veículos

pesados animados de grandes velocidades". Para Armando Augusto de Godoy, o caminhão em muito contribuiu para estimular e multiplicar a atividade coletiva, a riqueza e as facilidades da vida nas cidades. Isso pôde ser constatado em especial nas suas interlocuções sobre as cidades de Juiz de Fora e Goiânia.

Sob o ponto de vista do rodoviarismo, afirmou ser gigantesca a obra a se realizar no Brasil, e completou dizendo:

> Não tem caracter político o que vou dizer, pois quem vos fala neste momento não pertence a nenhum partido. Sinto-me, pois, à vontade para proclamar que quem desfraldou a bandeira do rodoviarismo em nossa terra, após Mariano Procópio, a quem se deve a primeira rodovia technicamente bem construída na América do Sul, foi o Sr. Washington Luiz. Ele foi o pioneiro das rodovias na nossa pátria. (GODOY, 1935, p. 617).

Armando Augusto de Godoy retomou as ideias discutidas nas conferências realizadas no Automóvel Club do Brasil do Rio de Janeiro, há cerca de cinco anos atrás daquela oportunidade em que falou em Juiz de Fora. A necessária ligação rodoviária da Bahia ao Rio, sobretudo ao ser completada a transnordestina, que iria ligar o Estado da Bahia a Teresina, foi por ele lembrada não somente sob o ponto de vista econômico. A ligação era necessária e se impunha sob o ponto de vista da unidade brasileira (GODOY, 1935, p. 617).

Para que isso ocorresse, defendeu a ideia de que havia necessidade de encarar os problemas de modo completo, atacando em conjunto aqueles que estavam estritamente relacionados. Entendia que a época de planos parciais já havia passado e com relação ao problema rodoviário muito restava a fazer em detrimento do pouco que se havia abstraído das suas relações com outras questões. Argumentou que a situação brasileira, no que dizia respeito ao sistema de rodovias, pedia os planos completos mais fecundos e que se encarassem todas as faces do problema, citando os casos observados com relação

> [...] ao systema de rodovias do sul de Minas, o qual está sem ligação efficiente com a zona de S. Paulo servida pela Estrada de Ferro Central, bem como a que é servida pela Mogyana, no mesmo Estado. A mesma coisa se observou para o sistema de estradas de rodagem construídas na Matta Mineira, o qual não se articulasse bem com as estradas do Estado do Rio, não se achando ainda bem ligado à Rio-Belo Horizonte, na parte do seu tronco situado, no referido Estado. A ligação Areal-Porto Novo ainda se não fez conveniente. (GODOY, 1935, p. 617).

A rodovia moderna era o melhor instrumento para se enfrentar o problema do rodoviarismo brasileiro. Entretanto, não bastava estabelecer e realizar um plano rodoviário para todo o Brasil. Armando Augusto de Godoy reafirmou a necessidade de resolver, além do problema de construção, o de conservação por meio de um financiamento e uma taxação racionais, mediante rendas provenientes dos impostos e taxas que incidissem sobre o veículo automotor e os elementos que ele consumia, sem onerar demais o transporte autoviário.

Sobre isso disse:

> Mostrei através de uma conferência feita no Automovel Club do Brasil há cinco anos, e por meio de um trabalho apresentado no último congresso de estradas promovido por aquelle club, como se pode obter isso. A taxação racional só é possível quando a reação do fisco incide quase somente sobre o carburante, o pneu e o óleo, isto é, sobre os elementos que são consumidos proporcionalmente à utilização das estradas pelo vehiculo moderno. [...].
>
> Cumpre-nos imitar a respeito algumas nações que não têm jazidas de petróleo e que durante anos foram obrigados a consumir nos seus vehiculos a essência e o gaz-oil.
>
> A Italia e a França estão estimulando [...] o emprego dos vehiculos alimentados a gasogênio. (GODOY, 1935, p. 618).

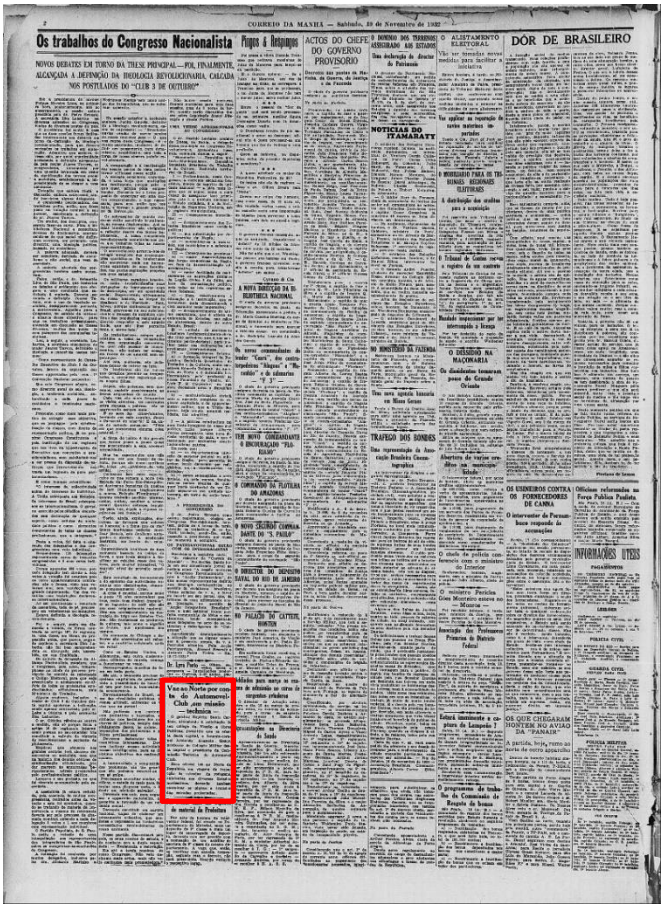
Uma questão considerada por ele, de "magna importância" para o rodoviarismo no Brasil, à época, ainda pouco e mal enfrentada, era o problema do carburante. Defendeu o uso de veículos alimentados a gasogênio e a construção de usinas, cujo principal objetivo era sobretudo a fabricação sintética de carburante, por meio da destilação e hidrogenação de vários óleos vegetais, como fez o Ministério das Colônias em França. Nesse sentido, citou os seguintes casos:

> Nas colônias francezas, bem como na metrópole, circulam inúmeros autos alimentados a gazogenios ou óleo vegetal. [...]. A Inglaterra instalou em Billinghsm ums grande usina para a obtenção do petróleo synthetico partindo da hulha. [...]. A Allemanha já alcançou uma elevada produção nas suas fabricas de carburamtes de Leuna, em que utilisa o linhito como matéria prima inicial para a obtenção do petróleo synthetico. [...]. Tudo isso, porque taes paizes comprhenderam que a sua economia não poderia ser boa se não cuidassem de recorrer aos carburantes de substituição, que são o gaz pobre, o álcool, as essenciase o gaz-oil. (GODOY, 1935, p. 618).

Armando Augusto de Godoy afirmou que, após 1930, uma obra de referência foi o sistema de rodovias construídas e reparadas no Nordeste, pelo elevado ponto de vista de sua concepção, pelas condições técnicas, pelos resultados econômicos e sociais que estava produzindo. Graças a isso, disse ele:

> Já se dispõe no nordeste de estradas que estão sendo extremamamente uteis à agricultura, à indústria e ao comercio e nas quase se póde viajar com a velocidade de cem quilômetros em muitas das suas longas tangentes. Nada melhor que para dar ideia das boas condições technicas de uma rodovia do que a velocidade máxima que nella o automóvel pode desenvolver. E, é, por isso que aquella minha afirmação mostra as boas condições das rodovias nordestinas, cujo systema precisa ser completado e ligado ao sul. (GODOY, 1935, p. 618).

Em 1932, o Correio da Manhã, noticiou a viagem de Armando Augusto de Godoy, na época tenente-coronel, presidente da Comissão Thecnica do Automovél Club, engenheiro da prefeitura e professos do Colegio Militar, ao norte do país para inspecionar as estradas de rodagens, existentes nos diversos estados nordestinos,



Vae ao Norte por conta do Automovel-Club ,em missão — technica —

O general Espirito Santo Cardoso, attendendo á solicitação do seu collega da Viação e Obras Publicas, permittiu que se afaste desta capital, o tenente-coronel Armando Augusto Godoy, professor do Collegio Militar desta capital e presidente da Commissão Technica do Automovel Club.

Esse official irá ao Norte da Republica em viagem de inspecção ás estradas de rodagens, existentes nos diversos Estados nordestinos, devendo tambem examinar os planos e traçados das estradas projectadas.

Figura 19 - Correio da Manhã (RJ). Edição 11643; Ano 1932.
Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/089842_04/14069?pesq= Armando Augusto de Godoy. Acesso em jun 2018.

devendo examinar também os planos e traçados das estradas projetadas. Registra-se

no Correio da Manhã (RJ), em 1933, outro evento destacando apresença de Armando Augusto de Godoy no inicio das obras da estrada de Rodagem entre Rio de Janeiro e Bahia (Figura 19 e 20) do trecho compreendido entre o quilometro 8, na estrada “Re Alberto”, e Therezopolis.

CORREIO DA MANHÃ — Sabbado, 3 de Junho de 1933 3

A estrada de rodagem Rio de Janeiro-Bahia

INICIO DOS TRABALHOS DE CONSTRUCÇÃO DO TRECHO ENTRE A ESTRADA REI ALBERTO E THEREZOPOLIS

O sr. José Americo, ministro da Viação, dando o signal para o inicio dos trabalhos da construcção da rodovia Rio-Bahia

Foram iniciados os trabalhos de construcção de um trecho da estrada de rodagem que ligará esta capital á da Bahia.

Esse trecho está comprehendido entre o kilometro 8, na estrada "Rei Alberto", e Therezopolis.

Ao acto, compareceram os senhores: — José Americo, ministro da Viação, commandante Ary Parreiras, interventor no Rio de Janeiro, Carlos Guinle, presidente do Automovel Club do Brasil, Pimenta da Cunha, engenheiro chefe da Commissão de Estradas de Rodagem Federaes, Armando Augusto de Godoy, Candido Mendes de Almeida, Reynaldo de Aragão e Nelson Pinto, respectivamente presidentes das Commissões Technica, de Estradas e de Sports e secretario do Automovel Club do Brasil, Ruy Carneiro e Epitacio Pessôa Cavalcanti, officiaes de gabinete do ministro da Viação; sr. Cesar Grillo, director civil da Aeronautica, sr. José Rodrigues Ferreira, consultor technico do Estado do Rio de Janeiro, Yedo Fiuza e general José Ribeiro, prefeitos de Petropolis e Therezopolis, dr. Francisco X. Carneiro e Lafayette Barretto e os representantes da imprensa.

O ministro José Americo dirigiu-se á barraca do engenheiro Xavier Carneiro, onde este fez larga e minuciosa exposição do trecho que se vae construir.

Assim, tratando do primitivo projecto, disse que, da estaca zéro em Corrêas, e o kilometro 2.367, em Monte Alegre, era necessaria a construcção de varias obras de arte e, especialmente, de dois tunneis, sendo um de 100 e outro de 200 metros, nos kilometros 7.642 e 11.300, nas gargantas de Pinheiros e Mãe d'Agua, e de extensos córtes em rocha e muros de arrimo e sustentação.

Procedendo a estudos, verificou que o traçado pelo valle do rio Jacob seria possivel, seria mais suave, sem os onus pesados de uma construcção sem nenhuma utilidade pratica.

A construcção pelo valle do rio citado, não só satisfaz a essa condição (economica); concorrerá para o augmento progressivo das energias que ali, sob varios aspectos, se desenvolvem de maneira notavel, como tambem não sacrificará o objectivo do turismo, pois pelo valle do Jacob e para além delle, desdobrando-se elegantemente pela encosta abrupta das serranias, colleando majestoso pelos contra-fortes, ou vencendo os profundos abysmos dos socavões, offerece infinidade de panoramas de seductora belleza.

O perfil da linha anteriormente estudada e locada pela Commissão, continuou o engenheiro Xavier Carneiro, a partir da estaca zéro, em Corrêas, na cóta 691, a linha entra immediatamente a subir para attingir a garganta dos Pinheiros, no kilometro 7.642, cóta 1.102, e dahi desce para de novo, em rampa batida de 6 %, galgar a garganta da Mãe d'Agua, no kilometro 11.298 e na cóta 1.261, para, em seguida, descer em rampa de 6 % até o rio Jacob, na cóta 1.115, kilometro 14.559, de onde entra de novo a subir para attingir, em Monte Alegre, o ponto culminante da estrada, na cóta 1.431 e no kilometro 20.347 e para, finalmente alcançar Therezopolis com 30 kilometros na cóta 900.

Por esse esboço, verifica-se que sómente seria justificavel o traçado referido, se as razões de ordem ponderosa autorizassem obrigatoriamente um tal emprego de rampas quasi sempre longas, fortes e batidas, e se não se encontrasse a possibilidade de evital-as, com o abandono dessa série successiva de rampas em um e em outro sentidos, para adopção de um traçado de condições menos pesadas.

Em seguida, o engenheiro Xavier Carneiro, deante das plantas mostrou ao ministro José Americo que encontrou esse traçado no valle do Rio Jacob, a que denominou "Variante do Rio Jacob", o qual, partindo do kilometro 14.558, do projecto locado, anteriormente estudado, desce em rampa de 2, 4, 5, 3, 4, 5, e 6 % até attingir, com 7 kilometros e 600 metros de desenvolvimento, a actual estrada conhecida por "Estrada Rei Alberto", precisamente no kilometro 8 dessa estrada.

Os estudos foram conduzidos no sentido de collocar a estrada nas condições technicas approvadas com as instrucções para a construcção de estradas federaes de rodagem.

Attingida a Estrada União e Industria, no kilometro 11.500 dessa estrada, em Santo Antonio —Itaypava, accusa a polygonal da variante 15 kilometros e 100 metros e a linha do projecto 14 kilometros e 500 metros, ou um encurtamento de 600 metros.

A variante estudada apresenta melhores condições, que a tornam preferivel.

Concluindo sua exposição, disse o engenheiro Xavier Carneiro que, comparados os orçamentos, ha, a favor da variante, uma economia de 4.554:321$500, pois no primitivo projecto o custo da obra se elevaria a 7.574:555$400, ao passo que na variante não ultrapassará de 3.020:503$300, adoptados os mesmos coefficientes.

Com a economia feita, poderão ser realizados os estudos, locação, etc; da estrada de rodagem Rio-Bahia, em toda sua extensão, ou construir a estrada ligando Therezopolis a Friburgo, em um percurso de 86 kilometros. Os estudos e locação dessa estrada já estão concluidos, promettendo o engenheiro Xavier Carneiro entregar ao ministro José Americo, dentro de poucos dias, todos os planos e plantas.

O engenheiro Xavier Carneiro, demonstrou ao ministro a importancia dessa estrada, quer encarada sob o aspecto economico, quer turistico. As despesas com a sua construcção, em pouco estariam cobertas, dado o desenvolvimento agricola e industrial da zona que ella atravessará.

O sr. Pimenta da Cunha, chefe da commissão de Estradas de Rodagem Federaes, congratulou-se com o Automovel Club do Brasil, pelo inicio das obras da estrada de rodagem que ligará o Rio de Janeiro á Capital da Bahia, e depois de exaltar a importancia dessa rodovia, agradeceu a honra da presença do ministro José Americo áquella solennidade e pôz em destaque a patriotica acção que vem desenvolvendo para dotar o paiz de meios faceis e baratos de transporte. Em seguida, entregando ao ministro José Americo uma picareta, solicitou-lhe que desse inicio aos trabalhos da construcção dessa rodovia.

Em nome do Automovel Club do Brasil, falou o sr. Candido M. de Almeida.

O commandante Ary Parreiras agradeceu em nome dos fluminenses, o relevantissimo serviço que era prestado ao Estado que dirigia.

Em seguida os srs. José Americo, commandante Ary Parreiras e Carlos Guinle, com uma picareta derem os primeiros golpes na terra junto do marco n. 341, ouvindo-se nesse momento enthusiasticas palavras e uma salva de 21 tiros.

Os trabalhadores, em numero de 400, que se achavam distribuidos em varios pontos da futura estrada, incontinenti entraram em acção.

O ministro e sua comitiva partiram então para Therezopolis, parando em tres pontos da estrada, afim de lhes ser mostrado pelo engenheiro Xavier Carneiro o traçado da nova estrada.

Chegando em Therezopolis, o ministro José Americo com sua comitiva seguiu para a Granja Comary de propriedade do sr. Carlos Guinle, na qual, foi servido lauto almoço.

Terminado este, a convite do sr. Carlos Guinle, os convidados percorreram toda a "granja", tendo occasião de admirar a grande represa, os bellos exemplares de bovinos, equinos, ovinos, suinos e o aviario.

O ministro José Americo e demais convidados manifestaram ao sr. Carlos Guinle a bellissima impressão que levaram da maneira gentilissima e fidalga com que foram recebidos e da visita feita á "granja", em que verificaram o inestimavel serviço que estava o sr. Carlos Guinle prestando ao desenvolvimento economico da terra fluminense.

O ministro José Americo e convidados regressaram ás 4 horas e 30 minutos da tarde, chegando a esta capital cerca de 8 horas e 30 minutos da noite.

Figura 20 - Correio da Manhã (RJ). Edição 11810 Ano 1933.

Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/089842_04/16772?pesq= Armando Augusto de Godoy. Acesso jun 2018.

2.1.5. As autoestradas: nascimento de um conceito

Outros seis congressos nacionais de Estradas de Rodagem ocorreram (1922, 1924, 1926, 1933, 1936 e 1939). Neles se discutiam desde novos modelos de automóveis, a novos revestimentos para as estradas, questões de tráfego, projetos de engenharia rodoviária, e outros assuntos afins, como a chegada de novos carburantes e o uso do álcool-motor.

O II CNER/RJ ocorreu em 1922, também no Rio de Janeiro. Teve em seu relatório final recomendações de como deveriam ser construídas as estradas, reconhecia que "o estado atual da viação de estradas de rodagem no Brasil não permitia ainda o estabelecimento de um plano geral" e recomendava o estudo desse problema aos Estados que ainda não o tivessem feito, "tendo em vista futuras ligações com os Estados vizinhos". Aconselhava, ainda, a criação de órgãos federais, estaduais e municipais para a "construção, conservação e melhoramento das estradas" (TELES, 1993, p. 594). Em tal ocasião foi solicitada a promulgação de uma lei federal regulamentando o trabalho dos engenheiros, tarefeiros e operários envolvidos com a construção e conservação de estradas, no País.

Por ocasião do III CNER/RJ, em 1924, o estudo pioneiro de um plano rodoviário de caráter nacional foi o apresentado pelo engenheiro Joaquim Antunes Catramby (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1924). Este congresso foi realizado no Rio de Janeiro, juntamente com uma exposição de automóveis. Mais abrangente, este congresso incluiu assuntos como "automóveis terrestres, [...] projeto, construção, conservação, tipos, operação, tráfego e segurança de estradas" (TELES, 1993, p. 594).

O Plano Catramby previa uma série de "estradas federais", ou "troncos de penetração", e estradas estaduais, ou de união dos Estados" – ao todo seriam "17 linhas-tronco e 12 interligações" (TELES, 1993, p. 590). As rodovias foram tratadas como um meio de transporte independente, abstraindo-se de considerações sobre integração com ferrovias e navegação. O Plano Catramby foi uma primeira resposta às preocupações nacionais e teve grande circulação nos anos seguintes (TELES, 1993, p. 590). Ao Plano Catramby, a partir de então, foram conectadas as propostas

internacionais. As questões viárias ligadas ao uso do automóvel passaram a ser discutidas em outros fóruns no período que vai de 1924 a 1926.

As revistas associativas ou especializadas como a *Brasil-Ferro-Carril* e a *Bandeira*, entre outras, como os jornais de grande circulação e os debates sobre os planos de expansão urbana e as questões viárias sob a ótica dos automóveis, foram importantes para que o tema ganhasse notabilidade. Costa (2006) afirma que o sucesso da I Exposição Internacional de Automóveis do Rio de Janeiro, em 1925, fez com que as estradas de rodagem recebessem mais atenção das autoridades brasileiras com a exposição de automóveis a autopropulsão e Estradas de Rodagens. O evento organizado por Adelstano Porto d'Ave, integrante da diretoria do Automóvel Club do Brasil, foi divulgado pelo o recém-criado jornal *O Globo* (COSTA, 2006, p. 143).

Entretanto, o aumento do número de automóveis no Brasil – passando de 2.772, em 1922, para 12.995, em 1923, registrado no jornal *O Globo*, periódico recém-criado nos anos de 1924, em que o tema sobre automobilismo se impôs desde o início – contrastava com outros números em destaque nas reportagens escritas neste periódico. Henri Ford, por exemplo, atento que estava ao comércio da borracha, afirmava ter vendido 50 mil veículos de suas montadoras desde 1919, e esperava vender mais 50 mil nos próximos dezoito meses, gerando expectativas de expansão do mercado, o que levou a General Motor a instalar também sua montadora em São Paulo, no mesmo ano da exposição.[155]

Nos anos de 1926 e 1927, ocasião dos debates registrados nos textos de Armando Augusto de Godoy, escritos no mesmo período – "A questão social das pequenas habitações no Rio" (GODOY, [1925] 1943, p. 155); "Necessidade inadiável de um plano de remodelação para o Rio de Janeiro" (GODOY, [1926] 1943, p. 35) e "Uma nova fase para o Rio de Janeiro" (GODOY, [1927] 1943, p. 43) –, um grupo de profissionais engenheiros ligados ao Automóvel Club do Brasil, juntamente com outras entidades civis e órgãos públicos como a Prefeitura do Distrito Federal, por meio da

[155] Segundo Costa (2006, p. 144), também marcavam sua presença no evento, além da Ford e da General Motors, representantes de outras indústrias européias e norte-americanas, como a Pirelli e a G. Voisin (a mesma empresa financiadora do Plano Voisin de Paris, projeto de Le Corbusier). Estas companhias estrangeiras faziam seus produtos importados ficarem conhecidos e consolidavam, assim, um mercado, expondo seus automóveis e acessórios, e também óleos, pneus e gasolina".

Diretoria de Viação e Obras Públicas, articulava a vinda e contratação do arquiteto e urbanista franceses Alfred Agache para elaboração de um plano de remodelação para o Rio de Janeiro.

Nessa época também foram apresentados três planos rodoviários não oficiais que serviram de base para elaboração de planos nacionais de viação, que vão ser defendidos nas décadas seguintes. Os três planos rodoviários apresentados foram o "Plano Catramby" (Figura 21)[156] (1926-1927), o "Plano Schnoor" (Figura 22) (1927) e o "Plano da Comissão de Estrada de Rodagem Federal" (Figura 23) (1927).

Assim sendo, no Governo Washington Luís uma Política Federal Rodoviária foi implementada. Já eleito, reafirma que governar é abrir estradas, lema símbolo do seu Governo. A "Bandeira Automobilística do Automóvel Club do Brasil" – sentido São Paulo-Rio (1925) – e a "Bandeira Automobilística Washington Luís" – sentido São Paulo-Rio (1926), que pretendia chegar ao Rio no dia 15 de novembro, data da posse do Presidente da República –, são acontecimentos históricos que marcaram a concretização da ligação rodoviária Rio-São Paulo (OLIVEIRA, 1986, p. 78).

[156] Segundo Pereira e Lessa (2011, p. 28), o "Plano Catramby" propôs a construção de rodovias superpostas aos traçados ferroviários; o "Plano Luiz Schnoor" (1927) propôs a construção da rede rodoviária, considerando a capital federal no planalto central; e o "Plano da Comissão de Estradas de Rodagem Federal" (1927) propôs a construção da rede rodoviária, passando pelo planalto central, mas centrada no centro-sul e no nordeste do Brasil. Disponível em: < http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/16414/9175>. Acesso em: 25 dez. 2017.

Figura 21 - Plano Catramby, 1926.
Disponível em: https://estrategialogistica.files.wordpress.com/2014/12/plano-nacional-de-viac3a7c3a3o-trabalho-prof-andreina-nigriello-usp.pdf - Acesso em 15 maio 2018. Fonte: COSTA, 2016. p. 142.

Figura 22 - Plano Schnoor, 1927.
Disponível em: https://estrategialogistica.files.wordpress.com/2014/12/plano-nacional-de-viac3a7c3a3o-trabalho-prof-andreina-nigriello-usp.pdf - Acesso em 15 maio 2018. Fonte: COSTA, 2016. p. 142.

Figura 23 - Plano da Comissão de Estradas de Rodagem Federal, 1927. https://estrategialogistica.files.wordpress.com/2014/12/plano-nacional-de-viac3a7c3a3o-trabalho-prof-andreina-nigriello-usp.pdf Acesso em 15 maio 2018. Fonte: COSTA, 2016. p. 142.

Foi o presidente Washington Luís quem instalou o IV Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, em 1926, no Rio de Janeiro. Neste, dez anos depois da apresentação da tese de Armando Augusto de Godoy, se dá a constituição do Fundo Especial proposto por ele.[157] O governo federal deliberou no IV CNER/RJ a criação do Fundo Especial para a Construção e Conservação de Estradas de Rodagem, posto em prática pela Lei Federal nº 5.141, de 5 de janeiro de 1927.

[157] Segundo Oliveira (1986), no II Congresso Pan-Americano de Estradas de Rodagem, realizado no Rio de Janeiro, em 1929, foi apresentada a tese do Engenheiro Philúvio de Cerqueira Rodrigues, demonstrando vantagens de empregos mecânicos em obras rodoviárias, mas somente a partir de 1938 é iniciada a aquisição de equipamentos mecânicos, para fazer frente aos problemas de mão de obra e de tecnologia existente.

A participação de Armando Augusto de Godoy efetivou-se, novamente, no IV CNER. Seu pensamento sobre o assunto volta a ser registrado concomitantemente à crítica do ferroviarismo e à necessidade de criação de um órgão nacional de coordenação das atividades rodoviárias. No IV CNER/RJ, o destaque foi o *stand* do Estado de São Paulo, com mapas e fotografias de estradas paulistas em construção. Teles (1993, p. 594) afirma que nesse congresso houve vários aspectos interessantes:

> Um trabalho digno de nota foi o apresentado pelo ainda desconhecido Eng. Philuvio de Cerqueira Rodrigues, propondo a divisão do país em distritos rodoviários e a criação de um órgão nacional de coordenação das atividades rodoviárias: foi a primeira semente do futuro DNER. Foram também interessantes as experiências feitas, durante o Congresso, com veículos a gasogênio, e com um novo sistema de pavimentação em placas de concreto, do Eng. Armando Augusto de Godoy, bem como a tese apresentada pelo Eng. Plínio de Queiroz, propondo o emprego de "troleibus", para a economia de combustível, a que denominou de "eletrificação rodoviária". (Grifo nosso). [158]

Registram-se, no primeiro relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas na presidência de Washington Luís, em 1926, divergências sob certos aspectos na condução de uma política voltada para o setor. A política de subvenção foi criticada por deixar a iniciativa por conta dos estados ou de entidades privadas, sem uma coordenação federal. O governo de Washington Luís via nisso uma ineficiência dos governos anteriores. Realizado no mesmo ano da posse do presidente Washington Luís, o IV CNER/RJ, em 1926, já se beneficiou de uma atitude mais afirmativa do governo federal, sendo o presidente em exercício convidado a assumir a presidência de honra do congresso (PEREIRA, 2011).

A defesa de complementariedade dos dois sistemas de transportes ferroviário e rodoviário enunciada por Washington Luís agora já eleito presidente da República ocorreu no IV CNER/RJ. Na revista *Brazil Ferro-Carril*, suas realizações e atuação em São Paulo foram comparadas às ações apreendidas na capital federal no início do século XX, por iniciativa do poder público local, com pessoas como Pereira Passos, Lauro Muller, Oswaldo Cruz e Paulo de Frontin. Para os editores da revista *Brazil Ferro-Carril* (1926), esses políticos estavam contribuindo para a transformação do Brasil em um novo país (apud COSTA, 2006).

---

[158] BRAZIL-FERRO-CARRI. Rio de Janeiro, 1927, p. 486, 488.

Armando Augusto de Godoy, em diversas oportunidades, retomou o assunto, entendendo que somente uma tributação que incidisse sobre o veículo automotor e sobre as peças e os acessórios poderia auxiliar na construção e conservação das estradas brasileiras. Lentamente, suas argumentações, o discurso dominante nos meios técnicos e dos demais defensores do automóvel passaram a olhá-lo como

> um meio de transporte independente e importante para o alcance de todo o território nacional, sublinhando assim a sua vinculação com a abertura das rodovias, para muitos um instrumento de desenvolvimento nacional. (COSTA, 2006, p. 139).

Em um dos seus textos, disse que:

> [...] quase toda a metade do século passado (entenda XIX) bem como nos primeiros anos do atual (entenda XX), a via férrea reinou de uma maneira quase absoluta, parecendo o último e o mais perfeito estado dos meios de transportes terrestres, sobretudo depois da tração elétrica. A dependência das vilas para com a estrada de ferro passou a ser enorme, havendo-se abandonado, quase que por toda parte, a conservação das estradas carroçáveis existentes, o que aconteceu com a nossa admirável UNIÃO E INDÚSTRIA, não se construindo mais caminhos carroçáveis, se não por exceção. (GODOY, [s.d.] 1943, p.).

No seu entendimento as rodovias possibilitaram a diminuição dos males das grandes concentrações de massas humanas nas cidades, fazendo surgir "bairros residenciais nos sítios pitorescos, existentes nos seus arredores, por motivo da construção das estradas que por eles passam" (GODOY, 1943, p. 256). Verificou-se uma considerável expansão comercial com o aumento do contato e com as facilidades de comunicação criadas entre o campo e a cidade (GODOY, 1943, p. 256). A instituição do "Camping", para ele, só foi possível

> depois da rodovia moderna. Por meio do Camping, que se vai generalizando em torno das cidades dotadas de rodovias nos seus arredores, o homem que é vítima da vida artificial que se leva nos movimentados centros urbano, como que volta à natureza e colhe os inúmeros resultados que nos traz a vida ao ar livre. Além disso, as rodovias multiplicaram os passeios pitorescos nas vizinhanças das vilas de certa importância, como que transformando os sítios por elas atravessados em parques naturais, onde encontramos ar puro, que tão salutar influência exerce sobre o nosso organismo. (GODOY, [s.d.], p. 257).

Diante de dilemas como urbano-rural e urbanismo-antiurbanismo, ou ainda urbanização-desurbanização, Armando Augusto de Godoy torna-se peça-chave para novas interpretações, ampliando o debate sobre o momento da introdução da

urbanística moderna no Brasil, evidenciando limitações presentes no momento, ou quiçá, para revelar sua posição conciliadora de ideias e teorias referentes ao papel importante das vias para a comunicação das cidades com o campo. A este respeito ele disse:

> Graças à nova fase em que entraram as rodovias, a sua influência sobre a vida das vilas e povoados se tornou de ordem elevada. Elas fizeram diminuir consideravelmente os males resultantes das grandes concentrações de massas humanas nas cidades, havendo feito surgir lindos bairros residenciais nos sítios pitorescos, existentes nos seus arredores, por motivo da construção das estradas que por eles passam. [...], as vias carroçáveis, construídas em torno dos centros urbanos, determinaram aí o surto da pequena lavoura, o que concorreu muito para baratear a vida dos seus habitantes. De tal fato, resultou uma considerável expansão comercial, por haver aumentado o contacto e as facilidades de comunicação do campo com a cidade. [...] a civilização se irradia dos agrupamentos urbanos; portanto, com a construção das rodovias, ligando as cidades ao campo, a influência civilizadora que elas desenvolvem, é muito maior e alcança melhores resultados. (GODOY, 1943, p. 256).

No Brasil, dada a cooperação técnica e artística desenvolvida com a França, a realização desses fóruns contou com os estudos e pesquisas dos engenheiros da École des Ponts et Chaussées,[159] que na segunda metade do século XIX atuou sobretudo no campo da estrada de ferro. Mas a partir de 1896 iniciou-se a unificação do sistema viário das estradas nacionais francesas, e a École des Ponts et Chaussées volta a investir nas estradas carroçáveis. Os congressos nacionais de estradas de rodagem ocorreram num período entreguerras, tendo à frente engenheiros e representantes de diversas categorias profissionais envolvidas com o automobilismo. Na ocasião da criação dos Congressos Nacionais de Estradas de Rodagem, os laços entre engenheiros brasileiros com os engenheiros daquela escola francesa se intensificaram (COSTA, 2006, p. 136).

Entre rodovias e planos acredita-se, neste trabalho de tese, ser necessário aprofundar os conhecimentos sobre o pensamento urbanístico de Armando Augusto de Godoy e sobre a gênese e uma sucessão de planos rodoviários[160] e planos urbanos

---

[159] A École des Ponts et Chaussées, criada em 1737, na França, como um misto de escola de engenharia e um escritório de obras, cuidava essencialmente das estradas carroçáveis do império francês.

[160] Em 1929, uma nota no periódico da época, *O Jornal*, divulga os nomes de maior destaque que compareceram no salão de baile do antigo edifício do antigo cassino Fluminense, onde funcionava a sede do Automóvel Club do Brasil. Estavam presentes figuras de destaque da política e da sociedade. Armando Augusto de Godoy participou desse momento de homenagens ao diretor do clube, à época, Carlos Guinle. No discurso proferido por Nelson Pinto, secretário-geral, chama a atenção pelas conquistas alcançadas pela instituição até aquele momento. "A nossa instituição deve-lhe tudo: a sua invejável propriedade, a sua utilidade, o seu luxo, a sua magnificência. E pelo lado

locais, regionais e nacionais que levaram a fazer das rodovias brasileiras e da nova capital do estado brasileiro de Goiás um símbolo da vida moderna.

Somente no ano de 1933 o V CNER/RJ [Anexo 2.11] foi realizado. Neste mesmo ano, Armando Augusto de Godoy realizou viagens, reafirmando o que já foi dito, apresentou relatório sobre a construção da nova capital do Estado de Goiás e participou como consultor técnico contratado pelo Escritório Coimbra Bueno & Cia. Ldta., antecipando assuntos que serão tratados no Capitulo 3. Cabe destacar, ainda a sua expressiva produção de textos e conferências realizadas por ele em sessões preparatórias para o V Congresso de Estrada de Rodagem, realizadas na sede do Automóvel Club do Brasil.

Nos registros encontrados nos anais do V CNER/RJ [Anexo 2.11], observa-se a participação de Armando Augusto de Godoy na "I secção – Técnica" e "II secção – Circulação Inter-Estadual, Inter-Municipal e Urbana". Na leitura e aprovação das atas das referidas sessões preparatórias constam as apresentações de dois de seus textos: "O verdadeiro destino do imposto aduaneiro sobre a gasolina e sobre os elementos consumidos pelo automóvel"[161] e "O problema das vias férreas obsoletas e deficitárias"[162], na sessão solene de encerramento, em 23 de novembro de 1933, ficou registrada a conferência sobre "A coordenação dos meios de transporte", proferida por ele, que na ocasião falou como delegado do Estado do Ceará e presidente da Comissão Técnica do Automóvel Club do Brasil.

Nesse Congresso foram apresentados importantes trabalhos e reiterada, mais de uma vez, a necessidade da organização do plano geral de viação terrestre no Brasil, bem

prático, deve-lhe eu não preciso recordar, porque estão bem vivas na memória de todos. Se hoje temos personalidade internacional; se a nossa projecção transpõe as lindes do Brasil para figurar no concerto de mais de três dezenas de entidades congêneres, espalhadas pelo mundo civilizado; se temos o "Carnet de Passage em Doune", que é uma das nossas mais modernas conquistas práticas; se abrigamos a primeira estrada Rio-Petropolis e inauguramos certamens de autobilismo e rodoviação e congressos nacionais de estradas, com êxito sem precedentes no Brasil. Manda a justiça que, nesta hora, proclamemos, a radiosa benemerência do nosso grande espirito propulsor: Carlos Guinle." Fonte: Biblioteca Nacional Digital – BND. (O JORNAL, 1929). Disponível em: < http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=110523_02&PagFis=43279&Pesq=armando augusto de godoy - http://memoria.bn.br/DocReader/110523_02/43279>. Acesso em: 19 ago. 2017.

[161] "O problema das vias férreas obsoletas e deficitárias". **Revista da Diretoria de Engenharia**, Rio de Janeiro, ano 2, n. 8, p. 41, jan. 1934.

[162] "O verdadeiro destino do imposto aduaneiro sobre a gasolina e sobre os elementos consumidos pelo automóvel". **Revista da Diretoria de Engenharia**, Rio de Janeiro, ano 2, n. 8, p.17, jan. 1934.

como diversas sugestões a respeito desse plano como a referente aos ramais ferroviários deficitários e sem futuro fossem transformados em rodovias, e a referente à criação de registro nacional de veículos automotores. (TELLES, 1984-1993, p. 595).

Afirmou, à época, ser necessária a elaboração de um plano rodoviário para que a futura capital pudesse ser ligada por estradas regulares às diferentes zonas da região, não só para impulsioná-las economicamente, mas para receber delas inúmeros e ponderáveis elementos necessários à vida urbana. Antes de iniciar os trabalhos do V CNER/RJ [Anexo 2.11], foram dedicados alguns momentos para reflexões sobre a significação do evento para a "Nação Brasileira", que acabava de viver um período agitado, abalado pelos anseios de reformas que lhe trouxessem "remédio para os males políticos e que fortalecessem a sua integridade" (Regulamento Geral e Programa Oficial do V CNER/RJ,1933).

O VI CNER/RJ [Anexo 2.13] foi realizado em 1936, teve como destaque a tese sobre "Solução Progressiva do Problema Rodoviário Nacional" de autoria do engenheiro João Kubitscheck de Figueiredo, delegado do governo de Minas Gerais. Este congresso renovou ao governo da União a necessidade da criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, tomando como base o anteprojeto apresentado pelo Ministro José Américo, com as modificações aprovadas pelo V CONER/RJ. Armando Augusto de Godoy foi o relator da proposta e público na integra toda a programação dos trabalhos realizados na Revista da Diretoria de Engenharia da Prefeitura Municipal do Distrito Federal. A tese sua novamente foi apresentada recomendando que se destinasse verbas rodoviárias para treinamento de mão-de-obra de construção e conservação de estradas, para permitir modernizar economicamente esses serviços. [163] Para Telles (1993, p. 595), a recomendação referente à mudança da capital do país para o "Planalto Central", era para que o plano de estradas pudesse se adaptar a essa circunstância.

Uma última referência será ao Congresso Rodoviário Nacional de Estrada de Rodagem, VII CNER/RJ, realizado em 1939, nele tomaram parte destacados nomes da engenharia brasileira, com teses apresentadas e discutidas por seus relatores sobre diferentes assuntos: "Política Rodoviária", "Legislação Rodoviária", "Economia

[163] Revista *Brazil Ferro-Carril*. Rio de Janeiro, 1936, p. 869.

Rodoviária", Asfalto Brasileiro", "Estudos e Projetos de Estradas", Pistas de Rolamento e Pavimentação", "Estabilização de Solos", "Padronização de Especificações e Métodos" e "Laboratórios de Ensaios".[164]

... Os Congressos Paulistas de Estradas de Rodagem

e o Club dos Bandeirantes

Os Congressos Paulistas de Estrada de Rodagem, igualmente importantes, não podem deixar de ser mencionados. O I Congresso Paulista de Estrada de Rodagem – I CPER/SP – realizou-se em 1917 [Anexo 2.7], logo depois de um ano do primeiro congresso nacional. Esse congresso foi uma iniciativa do Governo do Estado, presidido por Washington Luís. Teve como destaque uma "Seção Técnica encarregada de estudar a classificação das estradas, traçado e construção, uma "Seção de Tráfego", uma "Seção Financeira" e uma seção que propôs a criação de uma associação permanente de estradas de rodagem (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1917), com uma diretoria composta por Washington Luís como presidente e Antônio Prado Junior, futuro prefeito do Rio de Janeiro, como tesoureiro (TELLES, 1993, p. 596).

Esse movimento também será observado em São Paulo, quando foi realizado o II Congresso Paulista de Estradas de Rodagem, em 1919. À época Washington Luiz foi eleito Presidente do Estado de São Paulo e inicia sua política rodoviária no Estado. Busca-se o fortalecimento desta política rodoviária no Estado na realização do III Congresso Paulista de Estrada de Rodagem, em 1923.

Por ocasião do II Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, em 1922, é solicitada a promulgação de Lei Federal regulamentando o trabalho dos engenheiros, tarefeiros e operários envolvidos com a construção e conservação de estradas, no País. Ainda em 1927, quando da construção dos troncos rodoviários pioneiros Rio-Petrópolis e a Rio-São Paulo, o problema ainda persiste aliado à precária tecnologia que pouco evoluíra.

A Federação Brasileira de Estradas de Rodagem foi fundada em São Paulo, em 1925. Sua proposta era a de promover estudos e divulgação dos princípios fundamentais

[164] Revista Brazil Ferro-Carril. Rio de Janeiro, 1936, p. 923.

que contribuíssem para o desenvolvimento do transporte rodoviário, auxiliassem na construção e conservação das estradas de Rodagem. Propunha-se trabalhar junto aos Governos Federal, Estadual e Municipal, para atingir seus objetivos e estudar as bases e promover a organização de um Departamento Federal que unifique e auxilie a um Plano Geral.

A "Bandeira Automobilística do Automóvel Club do Brasil" – sentido São Paulo-Rio (1925) e a "Bandeira Automobilística Washington Luís" – sentido São Paulo-Rio (1926), que pretendia chegar ao Rio no dia 15 de novembro, data da posse do Presidente da República, são acontecimentos históricos que marcaram a concretização da ligação rodoviária Rio-São Paulo (OLIVEIRA, 1986, p. 78). Com a chegada do automóvel no Brasil, a preocupação com a questão dos transportes passou a ter a atenção dos governantes do país. Foi Washington Luís que apresentou um plano que levou o governo do estado de São Paulo a ordenar a elaboração de um Plano Geral de Viação, considerando as exigências do veículo motor. Para ele,

> Governar é povoar; mas não se povoa sem se abrir estradas, e de todas as espécies. Governar é, pois, fazer estradas", bradou o então presidente da república Washington Luís Pereira de Sousa (1926- 1930) em uma de suas mensagens ao Congresso Nacional. Parafraseando o pensador político argentino Juan Bautista Alberdi, para quem "governar é povoar", Washington Luís tomou-lhe o conceito, acrescentando o complemento, que viria a se consagrar no *slogan* informal de suas administrações, tanto no governo paulista, quanto no da república: "governar é abrir estradas". Foi com este lema de campanha que Washington Luís acabou por perpetuar-se nas crônicas histórica e política brasileiras.[165]

Por certo, a instituição da política viária de Washington Luis impulsionou o desenvolvimento do transporte rodoviário brasileiro e o nascimento dos grandes eixos da malha rodoviária do país. Além das estradas do Distrito Federal, do Rio de Janeiro e de São Paulo, a Inspetoria de Obras Contra as Secas (IFCOS) empreedeu no Nordeste, desde 1920, um programa de abertura e melhoramento de estradas. Foi aí que o então presidente do Estado de São Paulo (1920-1924) encarregou a Diretoria de Estradas de Rodagem de restaurá-la (ABCP, 2009).

---

[165] Disponível em: <http://viasconcretas.com.br/wp-content/uploads/2013/02/Livro_Governar_Abrir_Estradas_OK.pdf>. Acesso em: 29 abr. 2018.

Com a criação da Associação Permanente de Estradas de Rodagem, em 1921, Washington Luís estabeleceu o Plano Rodoviário do Estado. Cinco anos depois, a associação deu lugar à Diretoria de Estradas de Rodagem de São Paulo, considerada o primeiro órgão rodoviário brasileiro. O discurso de Washington Luís assinala o lema adotado – "estradas e mais estradas" – durante sua campanha política à presidência. Buscou revelar a importância das rodovias, sobretudo em sua articulação com as ferrovias. Entendia ser as ferrovias pioneiras no papel de comunicação, mas que se tornariam lentas ou incompletas sem as estradas de rodagem. Para ele, a estrada de rodagem era o complemento indispensável da estrada de ferro. A estrada de rodagem conseguia levar os benefícios da estrada de ferro, da civilização e do progresso a zonas que ficavam isoladas, irradiando sua ação. Não via a estrada de rodagem como concorrente da estrada de ferro, mas sim como um auxílio para aumentar e facilitar o tráfego (COSTA, 2006).

O II CPER/SP e o III CPER/SP foram realizados em 1920 e 1923, respectivamente. Até o momento não foi possível obter mais informações sobre estes e sobre outros eventos posteriores desse tipo que possam ter ocorrido em São Paulo. Tem-se notícias de um Congresso em Pernambuco de Estrada de Rodagem, em 1926, realizado em Recife, tendo em anexo uma exposição automobilística (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1926, apud TELLES, 1993, p. 596).

Como continuidade do plano viário desenvolvido em seu governo, entre 1925 e 1926, Washington Luis passou a ver os transportes de forma ampla. Prevendo, em sua plataforma de campanha a Presidência do Estado, a interligação dos vários modais, entendia que somente as ferrovias não bastavam e para auxiliá-las impunha-se a abertura de estradas de rodagem, de modo a integrá-las (DEBES, 2001), dizendo ser as estradas "as semeadoras de cidades" (EGAS, 1926).

Ao assumir a presidência da República em 1926, a construção rodoviária, assim como a conservação e manutenção das estradas de rodagem passaram à condição de diretriz básica da política pública. Criou o Fundo Especial para construção e conservação das Estradas de Rodagem Federais e a Comissão de Estradas de Rodagem Federais. O Fundo instituiu uma taxa sobre a importação de gasolina, automóveis e caminhões (TORRES; CANABARRO, 2005, apud ABCP, 2009).

Importante destacar que no momento da formação do pensamento rodoviarista buscava-se uma nova estratégia para subverter a situação das rodovias que desempenhavam ainda um papel complementar na economia brasileira. Os primeiros sintomas de mudanças foram debatidos pelos engenheiros e suas entidades, sobretudo por parte dos membros do Automóvel Club do Brasil. Os debates e eventos realizados tiveram a presença marcante do Club dos Bandeirantes, das bandeiras automobilísticas e dos ideais de integração territorial brasileira pelas rodovias.

Costa (2006, p. 155) afirma que os ideais do Club dos Bandeirantes foram expressos na revista *A Bandeira,* nas seções "A terra e o Homem" e a "Defesa Nacional". Nos estatutos do Club dos Bandeirantes[166] está registrado o Decálogo Bandeirante, ou os Dez Mandamentos do Homem Bandeirante, com as diretrizes do clube, voltadas sempre para as questões como a identidade, o patrimônio e a unidade nacionais. A referência ao rodoviarismo e ao automobilismo aparecia logo nos dois primeiros estatutos do clube:

> 1 – Congregar pessoas nutridas de espírito e de audácia desportiva, que se interessem, vivamente, pelos assuntos brasileiros, estimulando viagens e explorações pelo interior do país, organizadas de molde a assegurar perfeito conhecimento das nossas belezas e riquezas nacionais, e real proveito para as nossas ciências, letras e artes.
>
> 2 – Promover, por todas as formas ao seu alcance, o interesse público e particular em favor do turismo, do desenvolvimento dos meios de transportes, da viação aérea, fluvial e marítima, das boas estradas de rodagem, sua conservação e restauração. (A BANDEIRA, 1927, p. 3, apud COSTA, 2006, p. 154).[167]

---

[166] Segundo Costa (2006), os nomes de alguns dos sócios do Club dos Bandeirantes são: "Júlio Furquim Werneck, Graça Aranha, Júlio Prestes, Carlos Sampaio, Castello Branco, Nilo Peçanha; Francisco de Paula Rocha Lagoa, Leonídio Ribeiro, Gustavo Barroso, Roberto Salles Guerra, Carlos Seidl, Armínio Fraga, Evandro Chagas, Belisário Penna, Francisco Serrador, Antenor Mayrink Veiga, Mauro Pederneiras, Francisco Assis Chateaubriand, Procópio Ferreira; Everardo Backheuser, Vicente Licínio Cardoso, Adhemar Marinho; Heitor da Cunha Mello, Nereu Sampaio, Francisco Couchet, Nestor de Figueiredo, Eduardo Kneese de Mello, entre inúmeros outros 154, como Monteiro Lobato, fundador da sede de Nova York, quando de sua estada por lá –, engenheiros, arquitetos – como Luiz Moraes, construtor do Instituto de Manguinhos – e todos os promotores do movimento do "neocolonial" no Brasil, como José Mariano filho, Heitor de Mello, Nereu Sampaio etc.".

[167] O Club dos Bandeirantes, com sede no Rio de Janeiro, teve como diretor o engenheiro Aldestano Porto d'Ave, um ativo membro do Automóvel Club e do Touring Club do Brasil, que em seus discursos reconhecia a importância dos transportes e assegurava que o transporte era fator preponderante para o desenvolvimento de uma nação e para o surto progressista de uma nacionalidade (PORTO D'AVE, 1927, p. 34, apud COSTA, 2006). A esse respeito, Costa (2006, p. 155) diz que, "ao longo dos números de *A Bandeira*, encontramos diversos artigos sobre automobilismo, incluindo questões relativas a combustível, tipos de automóveis e projetos de estradas, e, principalmente, relatos sobre as episódicas viagens em automóveis dos sócios pelo interior do País, sobretudo pelas regiões de Minas Gerais e São Paulo. A grande maioria destas empreitadas partia da sede do Rio e era chefiada pelo diretor do clube".

O Club dos Bandeirantes do Brasil destacou-se nos debates sobre o desenvolvimento do país, na década de 1920, que envolviam a questão automobilística e viária. Entretanto, tinha o esporte e o turismo como modo de vida moderno. Sua revista *Bandeira* foi publicada entre os anos de 1927 e 1929. Carvalho (1998) afirma que o projeto de defesa nacional desse grupo estava vinculado a propostas que objetivassem a organização – inclusive militar – e a integração do país. Seus associados acreditavam que, para alcançar a integração nacional, eram necessários os instrumentos dos meios de comunicação e transporte, em especial, o rodoviarismo. A importância desse clube na história política e cultural brasileira ainda deve ser mais bem investigada, mas pode ser percebida pelos dados que Costa (2006) conseguiu reunir.

Nos anos de 1920, a escassez de mão de obra, em São Paulo e em outras unidades da Federação, permanece. Com a criação do Club dos Bandeirantes do Brasil, no período de consolidação da visão rodoviarista no Brasil, no governo Washington Luís, pressupõe-se que o "automobilismo" e o "rodoviarismo" começavam a envolver grupos de interesse cada vez mais heterogêneos e associações diversas ligadas ao tema, entre os anos de 1926 e 1927 (COSTA, 2006, p. 152).

Diante disso, neste contexto, entre o desenvolvimento geral das estradas de rodagem e o lento progresso técnico de construção e manutenção rodoviárias, as questões relativas à cidade e campo, prementes e difíceis de solucionar, passaram a ser trabalhadas de forma articulada à construção de estradas por parte dos engenheiros brasileiros envolvidos com os debates realizados nos CNER/RJ. Daí ser significativo, portanto, discutir o triunfo da "sociedade do tráfego" no planejamento das cidades. Em tempos distintos, para muitos dos engenheiros e arquitetos, como foi o caso de quem incorporou o tráfego no pensamento arquitetônico, a circulação e o tráfego tornaram-se as coisas principais. Com este caminho de sobrepor-se à cidade e ao campo, talvez não imaginassem ser esse o caminho também em direção ao caos. (CORNELL, 1998, p. 157).

Nesse momento brasileiro, quando as contradições políticas eram mais agudas, as questões de arquitetura e planejamento vão se tornar também mais agudas do ponto

de vista político. É aí que, só no início dos anos de 1920, Armando Augusto de Godoy começou a destacar-se ao perceber que o volume de tráfego pressionava as cidades de forma a exigir soluções especiais, além das soluções mecânicas que até então haviam sido apresentadas nos debates técnicos e especializados.

Armando Augusto de Godoy tornou-se pioneiro na tentativa de conciliar os debates sobre a necessidade de um plano de conjunto para a cidade capital do distrito federal – o Rio de Janeiro – com os primeiros estudos de planos nacionais de estrada de rodagem. Para isso colocou as cidades e uma coerente política de construção social como objeto principal de suas inquietações, como ponto-chave das questões relativas a uma construção da nova e incipiente sociedade urbano-industrial brasileira.

A relação entre cidade e campo passou a ser abordado por Armando Augusto de Godoy num momento em que os problemas maiores de construção social não se refletiam, sobremodo, nas lutas políticas e na linguagem formal das cidades. Já reconhecendo a necessidade de um enfoque totalmente distinto de todas as questões de planejamento, resolveu insistir no debate aberto a leigos, profissionais e dirigentes brasileiros na busca pelo todo.

... Congrés International de la Route

(Congressos Internacionais de Estrada)

Costa (2006) afirma que, antes do I CNER/RJ [Anexo 2.6], foram realizados três congressos internacionais de estradas: I Congrés International de la Route [Anexo 2.1 e 2.2], na cidade de Paris, em 1908; o II Congrés International de la Route [Anexo 2.3 e 2.4], em Bruxelas, em 1910; e o III Congrés International de la Route [Anexo 2.5], em Londres, em 1913. Os congressos internacionais [Apêndice 2] ocorreram com frequência entre os anos de 1908 e 1938, sendo interrompidos pelas Primeira e Segunda Guerras Mundiais.

Segundo Costa (2006), os "relatórios desses congressos (Congrès International de la Route) foram publicados nos *Annales de l' École des Ponts et Chausées*". O primeiro, realizado em Paris, foi organizado pelo Ministério de Obras francês e contou com a ampla participação dos engenheiros da Ponts et Chausées e dos automóveis *clubs*.

Nesse congresso, foi criada a Association Internacionale de la Route, com sede em Paris, uma comissão internacional permanente que ficou responsável pela realização dos demais congressos.

Em seus comentários, Costa (2006) assinala a forma como tal comissão conduziu as apresentações dos trabalhos, ou seja, em duas seções: uma que trataria de "Construção e Manutenção" e a outra de "Circulação e Exploração". Essas seções foram mantidas com pequenas alterações nos encontros subsequentes. As questões debatidas eram tratadas em torno das circulações "dentro" e "fora" das cidades.

Ao ressaltar os três primeiros Congressos Internacionais de Estradas, ainda preocupados com o crescimento das cidades, em função das transformações sofridas pela sociedade moderna dos séculos XIX, interessam os debates técnicos e as teorias formuladas sobre circulação, planejamento urbano e expansão das cidades no Brasil, cotejando com os fatos ocorridos em dois movimentos: o do urbanismo moderno e do rodoviarismo brasileiro. Iniciados nas primeiras décadas do século XX, eles se deram em sintonia com o discurso dos engenheiros que participaram dos Congressos Nacionais de Estrada de Rodagem e os que estavam engajados no serviço público, com especial atenção para os deslocamentos realizados por Armando Augusto de Godoy. Não há registros que ele tenha participado dos congressos internacionais.

O IV Congrés International de la Route [Anexo 2.8] foi realizado em Sevilha, em 1923; o V Congrés [Anexo 2.9], em 1926, em Milão; o VI [Anexo 2.10]em Washington, em 1930; o VII [Anexo 2.12] em Munique, em 1934, e o VIII [Anexo 2.14], em Haia, Holanda, em 1938.[168]

Chamam a atenção, no V Congrés International de la Route, em Milão (1926), duas seções organizadas para tratar do desenvolvimento e da remodelação das cidades perante os interesses da circulação, bem como das estradas especiais reservadas aos automóveis. Costa (2006) afirma que uma dessas seções visava à realização de um estudo comparativo e aprofundado sobre os princípios da edificação e dos planos de

[168] Os respectivos selos com a referência completa dos congressos internacionais de estradas, a partir das informações de Costa (2006), podem ser encontrados nas referências indicadas na sua tese. Disponível em: <http://objdig.ufrj.br/21/teses/665851.pdf>. Acesso em: 8 dez. 2007.

remodelação e extensão das cidades, indispensáveis a uma boa circulação nas vias de comunicação.

> Entre as conclusões apresentadas, destacaram-se as preocupações para que os planos de extensão compreendessem uma área de investigação suficiente para abranger não apenas a área central da cidade, mas, sobretudo, sua periferia, e que 150 deveriam estar concentrados na indicação das principais linhas de tráfego, procurando sempre coordenar suas ações ao plano geral de remodelação. Neste congresso foi indicada a realização de planos de remodelação e extensão em várias cidades pelo mundo, inclusive no Rio de Janeiro [...]. (COSTA, 2006).

Foi nessa ocasião, entre 1925 e 1927, que se deu a produção de seis textos de Armando Augusto de Godoy, com ênfase no debate sobre a necessidade de mudar de orientação a proposta da organização de um plano geral para Rio de Janeiro. Propunha-se iniciar *"*uma remodelação sistemática, feita com todo o critério, sob uma direção altamente competente [...]" (GODOY, [1926] 1943, p. 41), que não só presidisse o plano da "formosa cidade", mas que fosse ministrado para os engenheiros brasileiros, sobretudo os pertencentes à Diretoria de Obras da Prefeitura Municipal da Capital Federal, um curso de urbanismo.

Como se buscasse no discurso de urbanismo novos horizontes para solucionar os problemas da circulação, do planejamento do tráfego e dos meios de transportes dentro e fora da cidade, Armando Augusto de Godoy entendia ser necessária a mudança de posturas e atitudes, no sentido de evitar que se continuasse a adiar a solução de problemas fundamentais das cidades brasileiras, deixando clara a sua visão a esse respeito ao dizer:

> Estou certo que todos os que amam verdadeiramente esta cidade, me ajudarão na propaganda que venho realizando há anos, no sentido de evitar que se continue a adiar a solução de problemas fundamentais, e se obtenha dos que dirigem as nossas cidades, e dos nossos proprietários melhor orientação, relativamente à estética urbana.
>
> O mecanismo urbano desta cidade há muito tempo não vem funcionando em boas condições, por se acharem os seus órgãos e peças importante mal articulados e conjugados, e, além disso, por não terem acompanhado o conjunto, em sua evolução rápida, encontrando-se, portanto, já em plena fadiga, obrigados a um esforço que excedeu aos limites naturais, não se podendo suportar mais tempo, sem gravíssimos danos e prejuízos para a coletividade. Tratemos de reconstituir e melhor aparelhar tão complexo organismo, entregando-o a quem conheça bem os fenômenos urbanos, e a quem saiba evitar, para as gerações vindouras, os males que sofremos e ainda sõ sanáveis, se mudarmos de orientação, iniciando

> desde já uma remodelação sistemática, feita com todo o critério, sob uma direção altamente competente. (GODOY, [1926] 1943, p. 41).

Contudo, ainda não foi possível obter mais informações sobre a realização do XI Congresso Internacional de Estradas de Rodagem, realizado no Rio de Janeiro, e dos congressos anteriores, bem como se houve outros posteriores a este. Um selo foi lançado, em 1959, (Figura 24) como registro e em comemoração à realização do referido evento na capital federal brasileira.

Figura 24 - XI Congrés International de la Route, Rio de Janeiro, 1959.
Envelope com selo do primeiro dia de circulação.
Disponível em: https://produto.mercadolivre.com.br/mlb-801712916-envelope-selo-1-dia-xi-congresso-intern-estradas-rodagem- jm
Acesso em 14 maio 2018

2.2. O SEGUNDO MOMENTO ...

da "mal cidade", à terapia (1923 até 1933)

O segundo momento, do trabalho como urbanista de Armando Augusto de Godoy, foi da sua participação no I Congresso Brasileiro de Higiene – I CBHIGIENE/RJ –, em 1923, quando as questões habitacionais e urbanas se fundem, indo do "mal" cidade à terapia. O pensamento urbanístico de Armando Augusto de Godoy vai se consolidar

nos planos de modernização e urbanização, respectivamente das cidades do Rio de Janeiro e Goiânia, entre a passagem da Agache (1927-1930) e Le Corbusier (1929 e 1932) pelo Brasil.

Entre os anos de 1923 e 1927, foram analisados seis dos textos que Armando Augusto de Godoy escreveu. Em "A evolução das cidades e a urbs moderna", de dezembro de 1926, teceu paralelos entre pensamentos e as fases das diferentes civilizações. Na sua opinião, entre as criações da humanidade era justamente a cidade a que refletia com mais fidelidade e nitidez as diferentes fases da civilização. Era por isso que se notava uma diferença extraordinária entre a cidade antiga e a moderna, "a qual panteia o requinte e o grau de civilidade" (GODOY, [1926] 1943, p. 29-33), alcançado à época.

Diz ele:

> Todas as concepções, criações e instituições humanas envolvem, progridem e se aperfeiçoam através dos tempos à medida que o campo da inteligência se dilata, a ciência se desenvolve e a sociabilidade se expande, tornando mais suaves e delicadas as relações entre os elementos de nossa espécie. [...] A Harmonia e a correspondência, existente entre o grau de civilização dos povos e as suas instituições, são tão estreitas, que é suficiente o estudo e o exame de uma delas, para se avaliar o progresso e o desenvolvimento realizado. [...]. Porém, entre as criações que permitem melhor avaliar o grau de civilização, está a cidade, a qual só surgiu depois de um considerável surto da sociabilidade e vem servindo, através das idades, de espelho e de índice seguro das diferentes civilizações, que se têm sucedido na face do planeta. Com efeito, que de luzes, esclarecimentos e indicações preciosas sôbre o passado não vão obtendo os pesquisadores da história por entre as ruínas das cidades soterradas? (GODOY, [1926] 1943, p. 29-33).

A percepção de cidade como um ser vivo, um organismo vivo de grande complexidade, o debate nos congressos de estrada de rodagens, a engenharia da relação cidade-campo na busca de um todo e a opção pela cidade-jardim são questões fundamentais trabalhadas sob o ponto de vista de Armando Augusto de Godoy.

No início do século XIX, assiste-se nos países industrializados a uma fundição do setor primário (agricultura) em benefício do secundário (indústria) e do terciário (serviços). Esse século foi bastante lucrativo para a indústria. Em função do progresso de produtividade na indústria, o setor terciário, o grande beneficiário do desenvolvimento econômico, se sobressai, em detrimento da diminuição da

produtividade do setor secundário. Jean-Louis Harouquel (1990, p. 101-102), ao tratar da explosão demográfica das cidades nos séculos XIX e XX, afirma que nos países desenvolvidos um número restrito de agricultores, de 5% a 10%, que eram 80% dois séculos antes (entenda-se XVIII e XIX), era suficiente para alimentar o conjunto dos habitantes das cidades. Foi na Europa ocidental, entre a explosão demográfica das cidades e a relação cidade-campo e urbano-rural, que se desencadeou o processo da multiplicação da população urbana por dez, após 1850, em consequência dos progressos científicos e técnicos realizados a partir do século XVIII, atingindo posteriormente os Estados Unidos, com o grande inchaço da população citadina, superando o fenômeno europeu.

Em função do progresso técnico, o processo de produtividade do trabalho acarretou o aumento da produção global, que por sua vez elevou o nível de vida e permitiu o crescimento demográfico. Em paralelo ao progresso técnico, a estrutura da cadeia produtiva da população se transforma. Assim sendo, em todas as nações do século XIX, 80% de sua população ativa encontravam-se no setor primário (agricultura), sendo os outros 20% distribuídos nos setores primários e terciários.

Entretanto, em função do um novo progresso, agora de produtividade na indústria, tal relação se inverte em alguns países europeus e norte-americanos, onde 5% a 10% da população ativa de agricultores eram suficientes para alimentar o conjunto das habitantes das cidades. Eles se ocupam do lugar dos 80% dos agricultores que alimentavam o conjunto dos habitantes, dois séculos antes (entenda-se XVIII e XIX). Como consequência dessa reviravolta, os agricultores excedentes que exploravam as terras menos rentáveis foram obrigados a se transformarem, mesmo a contragosto, em citadinos. A situação em países economicamente menos favorecidos encontrava-se diferenciada, pois nas cidades somente 5% a 10% da população viviam nas cidades, em países como Angola, Madagascar, Índia ou Paquistão. Nos países em vias de desenvolvimento, o setor primário permaneceu mais importante, mesmo com o crescimento da população urbana.

Nesse momento tem-se a concepção da ideia de um estado à frente da reorganização da administração pública para conter os interesses particulares da classe política. O Pacto social traçado, o período do Estado Novo, encontrou-se com os

princípios da sobreposição do interesse coletivo aos interesses particulares. No Distrito Federal encontrava-se Armando Augusto de Godoy atuando na defesa do planejamento e do estabelecimento de normas de uso e construção. Esse momento representa, no campo do saber urbanístico, o início de debate, para o país, do final de um período marcado pelo domínio das oligarquias regionais.

Estabelecido esse período, destaca-se o ingresso de Armando Augusto de Godoy à arte de planejar cidades e bairros, quando se deu o início de uma participação efetiva e de discursos eloquentes nos Congressos Nacionais de Estradas de Rodagem (1916), no I Congresso Brasileiro de Higiene (1923), realizados no Rio de Janeiro, e com a oportunidade de colocar em prática as teorias do urbanismo, aplicando-as nos processos de remodelação e expansão da capital do distrito federal e de urbanização da nova cidade-capital estadual goiana.

2.2.1. No I Congresso Brasileiro de Higiene

O I Congresso Brasileiro de Higiene – I CBHIGIENE/RJ –, realizado em outubro de 1923, contou com a participação de Saturnino Brito e Armando Augusto de Godoy, quando as primeiras discussões sobre Urbanismo foram feitas por engenheiros sanitaristas. Na tentativa de empreender um Plano de Remodelação para a cidade do Rio de Janeiro, encontra-se uma das contribuições dos movimentos realizados por Armando Augusto de Godoy, que aqui interessa discutir, a partir desse congresso. Assim sendo, o processo de formação do pensamento urbanístico de Armando Augusto de Godoy passa a ser analisado em paralelo com o processo de constituição de um grupo de profissionais dentro da administração municipal ligado à elaboração de planos urbanos e à questão da circulação nas cidades, inseridos numa "conjuntura política, social e cultural" brasileiras, no período dos anos de 1920, discutida e revisitada nos estudos apresentados por Lucia Helena P. da Silva (2003).

Para Silva (2003), a "participação [de Armando Augusto de Godoy] no I Congresso Brasileiro de Higiene, na seção remodelação das cidades, significou a esperança de se instaurar, a partir de um plano, um novo ramo de Engenharia que se denominaria *city planning*". O jornal *A Noite*, de 6 de dezembro de 1923, ressaltou que o Urbanismo deveria fazer parte das preocupações da administração municipal, pois um plano exigiria

muitos anos, e um projeto "traçado por uma comissão de engenheiros" deveria ser realizado por um especialista, sob a orientação e apoio da prefeitura. (SILVA, 2003).

Nesse evento, registrou-se o seu trabalho com o seguinte título: "Algumas ideias sobre a remodelação das cidades", *c*abendo assim uma aproximação entre a discussão proposta por Armando Augusto de Godoy com as discussões que, em 1923, se realizaram na cidade de Santiago do Chile, na V Conferência Internacional Americana, no mesmo ano do I CBHIGIENE/RJ e da retomada dos Congressos Internacionais de Estrada. Nessa ocasião tem-se o reconhecimento oficial, por parte das repúblicas americanas, de que a construção de estradas de rodagem e o transporte automotor seriam fatores relevantes para a solução de seus problemas comuns (RODRIGUES, 1955).

De um modo geral, até o início dos anos de 1920 poucas foram as mudanças ou melhorias necessárias vistas pelo enfoque do tráfego. Cornell (1998, p. 157) afirma que o ano de 1923 foi decisivo para mudanças e o surgimento de novos paradigmas. Em discussão sobre "a arquitetura da relação cidade e campo", ressaltou, por conseguinte, que a partir do segundo decênio do século XX o volume de tráfego começou a pressionar as cidades de forma a exigir soluções especiais e, como consequência, verificou-se, nas décadas seguintes do século XX, "o triunfo da sociedade do tráfego no planejamento" (CORNELL, 1998, p. 157). As ações pioneiras foram ressaltadas por Cornell (1998, p. 157), ao registrar as iniciativas dos italianos, abrindo "a sua primeira auto-estrada, o trecho Napoli-Pompeji", e dos norte-americanos, abrindo "a sua rua especial para automobilismo, Bronx River Parkway, em Nova York". A questão, à época, não era eliminar o tráfego ou tampouco diminuí-lo. Novas vias surgiam para impedir a pressão sobre velhas ruas e estradas.[169] Naquele tempo, os automóveis atingiram a mesma posição dos trens de ferro (CORNELL,1998).

Dessa maneira, torna-se necessário esclarecer a seguinte questão: quão intensamente as ações pioneiras relacionadas ao tráfego automobilístico, associadas à remodelação das cidades, se manifestaram no Brasil? "O marco fundador" dessas ações,

[169] Cornell (1998) esclarece que ordenação do tráfego como solução das do tipo de Henard era possível de ser aplicada às muralhas viárias existentes.

delineado a partir das interlocuções e atuação profissional de Armando Augusto de Godoy, abre novas perspectivas de interpretações.

Amando Augusto de Godoy ([1936] 1943, p. 322) destacou-se ao apresentar o seu trabalho no I CBHIGIENE/RJ, assim argumentando: "Razão havia de sobra para isso, pois, se há uma cidade que pede um plano de conjunto para as suas transformações, essa cidade é o Rio de Janeiro". Durante anos, com intervalos curtos, uma propaganda contínua foi realizada por meio de vários periódicos – *O Jornal, Jornal do Comércio, Jornal do Brasil, O Globo e A Noite* –, salientando a necessidade de um plano de expansão e de remodelação para o Rio de Janeiro.

O início de suas manifestações, nesse sentido, no I CBHIGIENE/RJ, se deu junto com outros engenheiros, envolvidos com os debates sobre a necessidade de se ter uma disciplina "científica" capaz de dar inteligibilidade à nova realidade urbana. O termo urbanismo passou a ser relacionado à racionalização do Estado, e não só às concepções estéticas da cidade como vinha fazendo a arquitetura. Nesse congresso ficou estabelecido que o campo de conhecimento onde seria alocado o urbanismo seria um ramo da engenharia – *city planning*.

Assim, no início dos anos da década de 1920, esses eventos se tornaram os catalisadores de uma discussão que, com o passar do tempo, foi sendo averiguada, aprofundada e compreendida no bojo das intervenções urbanas operadas no Rio de Janeiro. Essas discussões e as intervenções antecederam, motivaram e marcaram a escrita dos textos de Armando Augusto de Godoy, redigidos entre os anos de 1923 e 1936, com ênfase na busca de soluções novas para velhos problemas, com destaque para os relacionados com as questões da estética, higiene e circulação das cidades.

Ao falar das primeiras grandes transformações urbanas do Rio de Janeiro, durante as primeiras décadas do século XX, ele recorreu ao pensamento urbanístico internacional e às questões sociais e políticas nacionais do final do século XIX. Em suas interlocuções percebe-se uma inquietação com a forma com que os "reformadores" urbanos ousaram "mexer" na cidade. Numa narrativa ora para o tempo presente, ora numa retrospectiva dos fatos ocorridos no passado e registrados na sua memória, enveredou-se a falar de várias administrações municipais e de diferentes governos,

destacando aqueles que contribuíram para as mudanças na configuração da paisagem urbana, das ruas, quadras, lotes e praças da cidade do Rio de Janeiro, e para a institucionalização e gênese do urbanismo moderno brasileiro.

São panos de fundo, desta discussão sobre a transformação urbana e das sociedades brasileira, a modernização ou industrialização. A natureza e as perspectivas desse pano de fundo foram suficientemente debatidas, de modo que se prescinde aqui de tecer mais debates. Os atores envolvidos são engenheiros e arquitetos integrantes de um grupo de profissionais cuja atuação dependeu do contexto político de cada gestão municipal. Na busca de constituir um espaço institucional, um órgão que enfrentasse os problemas urbanos, o grupo adaptou-se às conjunturas políticas visando garantir a realização de suas reivindicações (SILVA, 2003, p. 25). Esses temas foram trabalhados quando Armando Augusto de Godoy colocou-se a favor da elaboração de um plano de remodelação e expansão para as cidades, bem como quando passou a divulgar e avaliar o Plano de remodelação da cidade do Rio de Janeiro: o Plano Agache.

Interessa destacar nesta discussão o processo de constituição de um grupo de profissionais dentro da administração municipal ligado às intervenções urbanísticas que será pensado a partir das interlocuções e movimentos de Armando Augusto de Godoy, entendendo-se que ele pertenceu ao grupo de profissionais saídos da Engenharia e Arquitetura cujo objetivo de intervenção era a cidade do Rio de Janeiro. O que se pretende evidenciar é a estrutura material da cidade, no período entre os anos de 1920 e 1945, quando ocorreram grandes transformações no *locus* urbano realizadas por esse grupo, assim como a conjuntura político-social do período, pois a atuação dele e, consequentemente, de Armando Augusto de Godoy dependia do contexto político de cada gestão dos governos.

As prioridades que se constituíam na prefeitura do Distrito Federal eram definidas a partir das articulações políticas, em níveis municipais e principalmente nacionais. O grupo de profissionais, ao procurar participar ativamente da reestruturação do espaço institucional, buscando constituir um órgão que lidasse com os problemas urbanos, adaptou-se às conjunturas políticas, visando garantir a realização de suas reivindicações (SILVA, 2003, p. 25).

Nos textos de Armando Augusto de Godoy, escritos entre os anos de 1925 e 1926, dois elementos se destacam: a cidade e a conjuntura política, social e cultural. Ao apreciá-los e analisá-los, percebe-se que eles são importantes para o entendimento do processo de formação e consolidação do pensamento urbanístico e da prática profissional desse engenheiro, visto que se trata de elementos fundamentais para deixar claro como a cidade do Rio de Janeiro adquiriu, no espaço de vinte anos, as características que mantém até hoje.

A realidade brasileira até a década de 1910 via na sociedade europeia o modelo de civilização a ser alcançado, mas não apontava alternativas para o desenvolvimento. A cidade era vista como "índice de civilidade e não como fator de civilização. O pensamento urbanístico de Armando Augusto de Godoy se formou nesse contexto, em que a preocupação com o embelezamento representava a incorporação e a adequação ao modelo civilizatório europeu.

Nessa perspectiva, Silva (2003, p. 31) assim esclarece: "A cidade não podia ser vista como um lugar de normas, [...] não tinha vínculo profundo com a vida da população". Lugar de desordem e de irracionalidade, o espaço urbano não poderia ser utilizado como elemento educador, pois era usado como instrumento punitivo. Ao contrário do que se tinha, abandonando a concepção de atraso econômico e social do País, uma interpretação foi delineada transferindo os problemas nacionais para a esfera cultural, pelos intelectuais da geração de 1920, apontando para a superação desse atraso o caminho da construção da nação de forma latente, facilmente alcançando o objetivo por meio da educação.

O caminho para a construção da nação aparece de forma latente, no pensamento de Armando Augusto de Godoy e de sua geração, pois na avaliação desses intelectuais os pensadores da geração de 1870 não conseguiram perceber essa nacionalidade porque se utilizavam de modelos que não condiziam com a realidade brasileira.

Os intelectuais trouxeram para si a missão de despertar a brasilidade latente e construção da nação. De acordo com essa ótica, a cidade passava a ser vista como agente civilizador, pois começava a ser concebida como meio, sendo possível, então,

utilizá-la como instrumento de educação da população (PÉCAULT, 1990, apud SILVA, 2003).

O urbanismo, na sua opinião, iria impor solução para a falta de um controle conveniente da expansão, da fragmentação e da edificação dos terrenos nas principais cidades, não admitindo a formação e aceitação de bairros novos sem as canalizações de água e esgoto, calçamento, arborização, iluminação, jardins e *playgrounds*. No caso do Rio de Janeiro, em consequência das passagens baratas e dos longos percursos de vias férreas, se via a cidade espalhando-se e estendendo-se, dificultando o fornecimento dos serviços públicos mais indispensáveis. Em Nova York, destacava a situação oposta de uma “cidade muito compacta”.

Ciente desses fatos, Armando Augusto de Godoy acreditava que os planos de cidades, ao serem estabelecidos, evitariam os males opostos resultantes das grandes e das diminutas densidades e que, com a aplicação dos princípios do urbanismo, a população das cidades seria distribuída de maneira a obter os serviços referentes às principais utilidades públicas de forma equilibrada, gerando a receita necessária para a manutenção e desenvolvimento dos serviços públicos.

Deixou transparecer em suas interlocuções sua preocupação com a divulgação dos princípios do urbanismo a serem conhecidos pelos habitantes da cidade. Afirmou ser necessário que tanto os governos quanto as elites, bem como uma parte regular das classes pobres, deveriam ter "conhecimento sobre a cota mínima de área da cidade a que tem direito cada um dos seus habitantes" (GODOY, [out. 1935] 1943, p. 299).

Vale destacar que os escritos do urbanismo integram ao mesmo tempo elementos dos tratados, como o do primeiro deles, o “De re aedificatoria”, de Leon Battista Alberti, e das utopias, limitando-se dois grupos das utopias do século XIX, conhecidos como progressista, de Fourier (Owen), e culturalista (Moris). Os grupos das utopias prefiguraram os dois grupos descobertos nos escritos do urbanismo progressista, ilustrado por Le Corbusier, e o urbanismo culturalista, em que Camillo Sitte é o representante mais destacado, tratando esses últimos de duas correntes antagônicas de pensamento sobre a cidade da era industrial (CHOAY, 1985, p. 241).

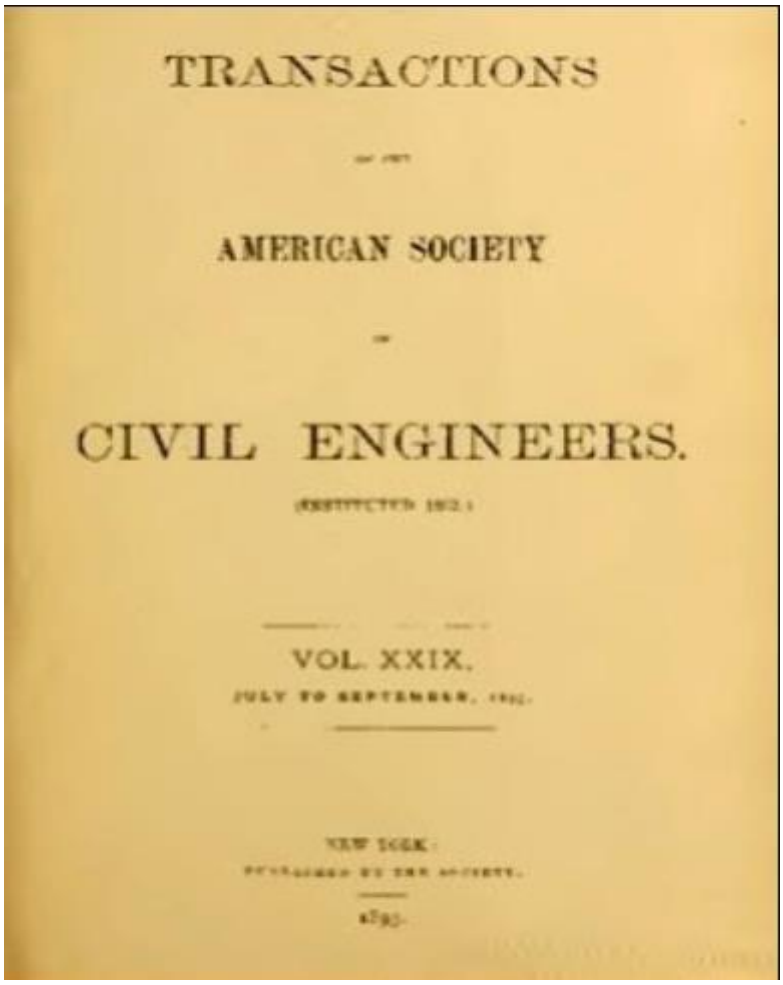
O Urbanismo, como uma nova figura, deixa de lado os edifícios efetivamente construídos e trata do espaço e da cidade como coisa escrita. Françoise Choay (1985, p. 241) afirma que por algum tempo ignorou-se ou conheceu mal "o fato de que a constituição e a autorização de um discurso fundador de espaço é de origem recente e ocidental".

Assim sendo, o discurso fundador do espaço, com suas pretensões científicas e seu campo de aplicação com o termo urbanismo, só foi anunciado a partir da segunda metade do século XIX. Foi com Ildefonso Cerdà, em sua *Teoría General de la Urbanización*, em 1867, que o termo urbanismo foi criado e definida a vocação da "nova ciência urbanizadora" (CHOAY, 1985). A força de transgressão e de ruptura que anima os escritos teóricos do urbanismo está associada ao seu projeto fundador, ao seu aparecimento, verdadeiro e ignorado, principiado no alvorecer da primeira Renascença italiana, ou seja, antes das datas convencionadas (CHOAY, 1985).

É com base nas correntes de pensamento sobre a cidade da era industrial e tendo como referência as obras *A regra e o modelo* (2007) e o *Urbanismo* (1985) de Françoise Choay (1985) que se pretende discutir a constituição de um nova figura textual, que subentende igualmente as obras intituladas *Teoría Geral de la Urbanización, Der Stadtebau, La Cité industrielle, La Ville radieuse, The Disappearing City, Notes on the Synthesis of Form,* entre outros, em categorias discursivas chamadas "a teoria de urbanismo", que não eram reconhecidas e não eram nomeadas, até final do século XX. A esse respeito afirmou:

> A despeito de suas divergências, os textos pertencentes à categoria da teoria de urbanismo apresentam três conjuntos de traços comuns. Em primeiro lugar, eles se autodenominam discursos científicos. Não é mais o caso, como fora com Patte, de buscar ajuda a certas disciplinas científicas e técnicas, independentes, mas de afirmar a autonomia de um domínio próprio no vasto território, em emergência, das "ciências humanas. (CHOAY, 1985, p. 265-266).

A questão urbana se fez presente nos primeiros fóruns de debates que acontecem agregados a outro tipo de evento de maior magnitude como nas Exposições Universais na segunda metade do século XIX.[170] Inicialmente, possuíam caráter restrito e temático, visto que ocorreram junto à Exposition Universelles de Paris de 1889. Seguem sendo realizados agregados à Chicago World's Fair, em 1893. Nessa ocasião foi realizada a reunião da American Institute of Civil Engineers, junto às Expositions Universelles, quando se deram os primeiros Congrès D'Art Public de Bruxelas, em 1898 (1º Congresso de Arte Pública, organizado pelo urbanista Charles Buls), e de Paris, em 1900.


TRANSACTIONS

AMERICAN SOCIETY

CIVIL ENGINEERS.

VOL. XXIX.

Figura 25 - Transactions of the American Society of Civil Engineers. New York, 1983.
Frontispício dos anais do Congresso Internacional de Engenheiros.
Realizado junto com a Exposição de Chicago de 1893. Fonte: SIMÕES JUNIOR (2012).
Disponível em: http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.144/4340 acesso: 15/jul/2017

[170] Segundo Anthony Sutcliffe, entre 1886 e 1890 foi contabilizada a realização de 853 congressos internacionais de caráter geral, atingindo o número de 2.271 no período de 1900 a 1914 (apud SIMÕES JÚNIOR, 2007).

Vale destacar que na Exposição Colombiana de Chicago ocorre o primeiro debate urbanístico entre os profissionais do meio técnico americano. Entretanto, merece destaque a Exposição Internacional Colombiana, em Chicago, em que foi difundido o ideário do movimento City Beautiful. Esse evento foi realizado em comemoração aos quatrocentos anos da descoberta da América e contou com a presença de Joseph Stübben, que na oportunidade apresentou seus princípios para as cidades.

Nessa ocasião, o International Engineering Congress (Figura 25) já era um tradicional seminário anual organizado pela American Society of Civil Engineers, o mais importante organismo representativo dos engenheiros civis e um dos principais ambientes onde surgiu o debate urbanístico americano.[171]

Na primeira década do século XX, os congressos e exposições internacionais de urbanismo foram os únicos fóruns de debate de ideias e encontros entre a comunidade dos urbanistas, constituída por administradores municipais, engenheiros e arquitetos. Os manuais e livros especializados eram incipientes e a única revista especializada redigida em alemão, *Der Städtebau*, era pouco acessível internacionalmente. Em 1903, com a exposição e seminário de urbanismo e gestão municipal, ocorrido em Dresden – Erste Stadtebauausstelung zu Dresden –, os fóruns de debates atingiram a maturidade e expressão independente (SIMÕES JUNIOR, 2014).

É notório que a difusão desse novo campo de conhecimento acontecesse por meio de manuais de urbanismo e livros amplamente utilizados. Segundo Angotti-Salgueiro e Simões Junior (2017),[172] os primeiros a serem escritos foram os "periódicos específicos como *Der Städtebau* (a primeira revista dedicada exclusivamente ao

[171] Essa associação de engenheiros, a American Society of Civil Engineers, fundada em 1853, "possuía um periódico que publicava os anais dos eventos anuais, intitulado Transactions of the American Society of Civil Engineers. Esse periódico era dedicado aos distintos aspectos da engenharia civil na época, com concentração em artigos na área de transporte (ferrovias, navegação e portos) e com início da discussão de aspectos do sistema viário, como técnicas de pavimentação, abertura de estradas, assim como nas áreas de saneamento, sistemas de abastecimento e drenagem, técnicas de tratamento de água, tecnologia do concreto armado, enfim, aspectos técnicos envolvendo uma área de conhecimento que começava a se aproximar da abordagem do urbano, mas sem ainda existir uma especificidade de uma discussão sobre o urbanismo. No índice consultado da revista correspondendo a um período pioneiro, ao longo de mais de cinquenta anos, indo de 1867 a 1920, o artigo do urbanista alemão Joseph Stübben (9), de 1893, pode ser considerado um precursor nessa abordagem. Por ser considerada uma revista de uma classe de profissionais específicos, não encontraremos profissionais notáveis, precursores do urbanismo norte-americano publicando nesse periódico, como Burnham ou Olmsted" (SIMÕES JUNIOR, 2012). Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.144/4340>. Acesso em: 15 jul. 2017.

[172] Disponível em: < http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.203/6516>. Acesso em: 15 jul. 2017.

urbanismo), o periódico *Städtebauliche Vortrage* (ambos de Berlim) e as revistas *La Vie Urbaine* (francesa), *Town Planning Review* (inglesa) e a *National Municipal Review* (norte-americana)". Entretanto, entre essas obras existentes tem-se, ainda:

> [...] as edições de Town Planning in Practice (1909), de Raymond Unwin, Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfrage (1909), de Rudolf Eberstadt, Études sur les transformations de Paris (1903 a 1909), de Eugène Hénard, The Improvement of Towns and Cities (1901) e The Widht and Arrangement of Streets (1911), de Charles Mulford Robinson, Civic Art (1911), de Thomas Mawson, Der Städtebau (1907), de Joseph Stübben (segunda edição do original de 1890), L'Art de bâtir les Villes (1902, em tradução francesa do clássico livro de Camillo Sitte, originalmente publicado em 1889), e Garden Cities of To-morrow (1902), de Ebenezer Howard – presentes nas bibliotecas dos nossos pioneiros. (ANGOTTI-SALGUEIRO; SIMÕES JUNIOR, 2017).[173]

Com esse acervo de referências, algumas questões referentes à circulação das ideias urbanísticas entre continentes, europeu e americanos, ou entre países, como Brasil, Estados Unidos e França, começaram a ficar mais claras e a se destacar. Registra-se que depois de formado, já atuando como lente catedrático no Colégio Militar e paralelamente com a sala de aula, como engenheiro geógrafo e civil junto aos departamentos da Diretoria de Obras e Viação da Prefeitura do Distrito Federal, Armando Augusto de Godoy, entre os anos da década de 1920 e 1930, fez parte de comissões técnicas formadas para conhecer outras experiências e outras cidades, realizou viagens de excursões internacionais para cidades norte-americanas e francesas que viabilizaram a tomada de decisões em vários momentos da sua vida profissional. No caso dele, as viagens são momentos de estudos, de redefinição e elaboração de propostas e de posturas intelectuais.[174]

Entretanto, a escrita de três textos, elaborados nos anos de 1926[175] e 1927,[176] chamou a atenção para o envolvimento de Armando Augusto de Godoy com o debate sobre o urbanismo e as principais condições de uma cidade moderna. Aventa-se a hipótese de que ele se ousou com os ensinamentos dos manuais práticos de urbanismo

---

[173] Disponível em: < http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.203/6516>. Acesso em: 15 jul. 2017.

[174] Nos registros de sua vida funcional no Colégio Militar do Rio de Janeiro, constam várias licenças concedidas para viagens ao exterior. Nos seus textos analisados, ao escrever na primeira pessoa deixou véstigios sobre as cidades visitadas.

[175] "Necessidade inadiável de um plano de remodelação para o Rio de Janeiro" (set. 1926) e "A evolução das cidades e a urbs moderna" (dez. 1926).

[176] "Uma nova fase para o Rio de Janeiro" (jun. 1927).

elaborados por Joseph Stübben, *Der Städtebau,* publicado em 1890, e por Raymond Unwin, *La pratica del Urbanismo (Town Planning in Practice*), que surgiu em 1909, bem como pela primeira *La Teoria General de la circulación,* de Eugène Hénard,[177] em 1909.

Com base no modo de pensar e de agir de Armando Augusto de Godoy, dentro dos limites da sua atuação, torna-se possível vislumbrar os prováveis mecanismos utilizados na constituição do urbanismo como campo disciplinar e na difusão do pensamento urbanístico e seu impacto na prática. Entre outros aspectos relevantes na transposição e apropriação do ideário internacional devem ser consideradas as diferentes áreas do conhecimento e suas contribuições, bem como destacar a atuação da academia e das instituições como lócus de difusão e formulação de ideias sobre a cidade e o urbanismo.

Ele buscou soluções comuns para as cidades mediante a construção dos ideários do urbanismo brasileiro, difusão de doutrinas e acumulação de experiências.[178] Revisar seu trabalho, revisitando seus textos, pressupondo que eles fazem parte da historiografia do urbanismo do século XX, convida a substituir a noção de modelo urbano pelo estudo de paradigmas de urbanidade. Segundo Angotti-Salgueiro e Simões Junior (2017), teóricos como Anhaia Mello, a partir dos anos de 1930, ao se referir sobre a cidade, já buscavam usá-los. Desde Aarão Reis no século XIX a Anhaia Mello no século XX, as novas propostas para solucionar os problemas das cidades, presentes na leitura dos engenheiros brasileiros, "representavam roteiro seguro, exemplo, experiências a serem estudadas e não transplantadas, ou copiadas simplesmente, devendo ser adaptadas 'às nossas condições locais', ou apropriadas a condições específicas de tempo e lugar [...]" (ANGOTTI-SALGUEIRO; SIMÕES JUNIOR, 2017).[179]

---

[177] Preocupado com a busca de soluções para o crescente problema do tráfego em Paris, Eugène Hénard dedicou grande parte de sua vida ao estudo do tema. Em 1903, publicou o *Études sur les transformations de Paris* (Estudos sobre a transformação de Paris). Estabelece o uso de novos instrumentos urbanos para transformar a cidade existente, num período em que se acreditava que o desenvolvimento deveria seguir em favor da expansão da cidade em direção à periferia. Foi visionário e suas propostas exerceram influência prática e teórica considerável. Elaborou a primeira Teoria Geral de Circulação, introduzindo técnicas viárias como o cruzamento circular de várias avenidas e a passagem de uma via em nível.

[178] Essas expressões foram emprestadas de Angotti-Salgueiro e Simões Junior (2017), que as tomaram da fonte original de Novick (2004, p. 7).

[179] Disponível em: < http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.203/6516>. Acesso em: 15 jul. 2017.

Há uma questão ainda a ser lembrada. Retomando o caminho da trajetória profissional de Armando Augusto de Godoy, passando pelos atores que contracenaram com ele, as instituições por onde passou, as políticas urbanas que vivenciou, identificando os modelos ou ideários urbanos que se particularizaram em princípio localmente, a busca das origens de referências e ideários o aproxima do humanismo de Anhaia Mello (1929, p. 107),[180] que se inscreve em uma linha em que os paradigmas acabam sendo "uma forma de fazer urbanismo, na época, presente em todos os lugares, como se fossem técnicas universais transmitidas [ou assimiladas] em todo os centros do mundo", ou que "os experts acreditavam na existência de soluções de valor universal [...]".[181]

A história do urbanismo alcançou novas perspectivas com os estudos culturais, modificando, assim, antigas estruturas como industrialização/modernização, centro/periferia, local/nacional, dentre outras polaridades, sem eliminar aspectos de convergência de um "universalismo intelectual" em torno de temas ou problemas urbanos quando engenheiros acreditavam ainda no "progresso como missão" (ANGOTTI-SALGUEIRO, 1997)[182] e por que não dizer, no caso de Armando Augusto de Godoy quando ele acreditava, também, no "urbanismo como missão"?

Nesse debate, José Geraldo Simões Junior (2014) destaca outro evento significativo, o VII International Congress of Archiects, realizado em Londres no ano de 1906, que contou com a presença do alemão Joseph Stübben, o belga Charles Buls e o inglês Raymond Unwin, naquela época considerados importantes urbanistas. Ressalta que a mesma cidade de Londres, em outubro de 1910, sediou a Town Planning Conference, o mais importante evento do período que reuniu os urbanistas

---

[180] Anhaia Mello, Prof. e Vice-Diretor da Escola Politécnica da USP e Presidente do Instituto de Engenharia, na palestra realizada na reunião inicial da Divisão de Inauguração da Divisão de Urbanismo no Instituto de Engenharia, entre outros assuntos falou que o sucesso da urbanização se deve aos planos tecnicamente completos, à cooperação e apoio público e das autoridades. Naquele momento fica clara sua aproximação com o urbanismo norte-americano quando expõe sobre a exposição de 1893 em Chicago, do movimento Beautiful City, da fundação Americana de Urbanismo, da sociologia urbana da Escola de Chicago. São contemplados, ainda, os urbanistas Robinson, Lewis e a cidade útil; planos regionais; o Standard City Planning Enable Act de 1927, o urbanismo, cultura e civilização (Spengler) e as comissões dos planos das cidades (ANHAIA MELLO, 1929, v. 11, p. 107).

[181] Vale acrescentar a necessidade de reflexão mais acurada sobre o assunto, os conceitos e terminologias que vão além dos limites deste texto de doutoramento.

[182] Acerca de periódicos especializados, locais e internacionais, que circulavam em São Paulo, ver: Angotti-Salgueiro e Simões Junior (2016).

representantes de países de todos continentes, evento considerado o *turning-point*: a transição de um período dominado pela urbanística alemã por um novo período, em que a urbanística inglesa iria se afirmar, especialmente pelo ideário das *garden-cities*.

Outros dois encontros significativos, no mesmo ano de 1910, já haviam ocorrido em Berlim e em Dusseldorf para discutir os planos apresentados no concurso para a Grande Berlim. Acompanhou esses eventos uma exposição, a Internationale Stadtebaususstellung, com os trabalhos elaborados para as cidades de Budapeste, Estocolmo, Munique, Colônia, Londres, Paris, Viena, Chicago e Boston. Os últimos significativos encontros ocorreram no ano de 1913, todos realizados na Bélgica e Holanda, dos quais se destaca o Premier Congrès International et Exposition Comparée des Villes, nos quais estiveram presentes Joseph Stübben e Charles Buls.

Em todos esses encontros, a presença de alguns brasileiros é referenciada como participações esporádicas por Simões Junior (2014) no primeiro grande fórum urbanístico mundial e mais relevante evento na primeira etapa de consolidação do urbanismo (SIMÕES JUNIOR, 2014). Ao ponderar os reflexos desses forúns no Brasil, nomes como o de Victor da Silva Freire[183] e Francisco Saturnino de Brito destacam-se como os mais assíduos a frequentar os congressos e exposições internacionais de urbanismo realizados na Europa e Estados Unidos.

Nas intervenções urbanas nas capitais brasileiras, ao longo da Primeira República, como já foi dito, as referências urbanísticas paragmáticas foram os planos executados para a cidade de Paris, na década de 1850, pelo prefeito Haussmann,[184] e o então plano de Buenos Aires, realizado em 1907, pelo arquiteto francês Joseph Bouvard, formado pela École dês Ponts et Chaussées de Paris. Esses planos com traços originários das experiências urbanísticas francesas constituíram-se para o Brasil referências importantes.

---

[183] Segundo Simões Jr. (2004), o urbanista Victor da Silva Freire, português de origem e formado pela École des Ponts et Chassées de Paris, na época foi diretor de obras municipais em São Paulo, ao longo de extenso período (1899-1926), e lente catedrático da Escola Politécnica. Foi o principal responsável pelo translado desse ideário internacional para o Brasil, no período anterior à Primeira Guerra Mundial, e pela realização de planos para a cidade de São Paulo, onde pôde imprimir, nos seus projetos, a visão de Camillo Sitte na morfologia do centro histórico e a aplicação do padrão das *garden-cities* inglesas nas áreas de expansão.

[184] O plano do prefeito Haussmann destruiu a malha urbana e viária medieval da área central, rasgou largas avenidas e implantou sistemas modernos de infraestrutura, parques, edifícios públicos e uma padronização estética~~s~~ para os novos edif~~i~~ícios.

Simões Junior (2014), em seu artigo "Town Planning Conference, intercâmbios internacionais nos primórdios do urbanismo moderno e seus reflexos no Brasil",[185] possibilita ratificar, no ensejo do desenvolvimento desta tese e a partir das suas contribuições e discussões, que o urbanista Armando Augusto de Godoy, embora não tenha participado efetivamente dos primeiros eventos internacionais de difusão do urbanismo de grande repercussão à época de sua formação acadêmica, pôde participar de debates, assimilando seus conhecimentos. Vale ressaltar que engenheiros, arquitetos e gestores municipais dos demais continentes, responsáveis pela difusão desse ideário e aplicação de metodologias de diagnóstico urbano e de princípios projetuais para intervenção nas grandes cidades, estiveram presentes na Town Planning Conference.[186]

No caso de Armando Augusto de Godoy, apesar da relevância do paradigma urbanístico anglo-saxônico no campo internacional, prevaleceu nas suas práticas, teorias e interlocuções muito do ideário francês, especialmente pelas ideias republicanas e suas conotações simbólicas e positivistas.

Entretanto, na análise textual da escrita de Armando Augusto de Godoy dos anos de 1920, do significado das palavras e dos textos das teorias de urbanismo, denominação inspirada pelo título inaugural de Ildefonso Cerdà e que pretendem oferecer uma teoria da organização do espaço, não devem passar em vão a presença marcante das teorias de urbanismo e as práticas de urbanização.

Vale ressaltar que não devem ser confundidos os textos pertencentes à categoria da teoria de urbanismo com os manuais práticos de urbanismo que relacionam problemas e soluções técnicas, produzidas pelos engenheiros do último quartel do

---

[185] Nesse primeiro encontro internacional de urbanismo, congregaram-se “os mais importantes urbanistas provenientes da Grã-Bretanha, França, Alemanha, Bélgica, Holanda, Itália e Estados Unidos". Entre eles destacam-se “Rudolf Eberstadt, A. E. Brinckmann, Augustin Rey, Louis Bonnier, Thomas H. Mawson, Stanley D. Adshead, além de Joseph Stübben, Charles Mulford Robinson, Eugène Hénard, Patrick Geddes, Raymond Unwin e Ebenezer Howard” (ANGOTTI-SALGUEIRO; SIMÕES JUNIOR, 2017. Disponível em: <http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.203/6516>. Acesso em: 15 jul. 2017). Do Brasil, participou Victor da Silva Freire (SIMÕES JUNIOR, 2014. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.170/5272>. Acesso em: 15 jul. 2017).

[186] No evento Town Planning Conference, sediado na cidade de Londres, em 1910, entre os urbanistas que se destacavam estavam nomes como dos alemães Rudolf Eberstadt, A. E. Brinckmann, além de Joseph Stübben, os norte-americanos Charles Mulford Robinson e Daniel Burnham (coautor de Bennet no Plano de Chicago, em 1909), dos franceses Augustin Rey, Louis Bonnier, Eugène Henart, dos britânicos H. Mawson, Stanley D. Adshead, junto com Patrick Geddes, Raymond Unwin Ebenezer Howard (SIMÕES JUNIOR, 2007).

século XIX, cujo protótipo é *Der Städtebau*, publicado por Joseph Stübben (Figura 26), em 1890, um ano depois da publicação da teoria de urbanismo de Camillo Sitte com o título de *Der Städtebaunach seinen künstlerischen Grundsätzen* (1889) (CHOAY, 1985, p. 265).

Assim sendo, a ciência urbana ou urbanismo moderno surge numa ambiência urbanística internacional. No cenário europeu, esse conhecimento especializado começou a avançar sua difusão a partir dos congressos e exposições internacionais de urbanismo que se constituíram nos principais meios de comunicação de um novo ideário sobre o entendimento e intervenção das cidades, campo disciplinar até então em formação.

Ao afirmar que ao ramo da engenharia que se ocupava da apreciação dos fenômenos urbanos havia-se dado o nome de Urbanismo, continuou dizendo não ser possível considerar uma cidade moderna o agrupamento urbano em que se não observasse:

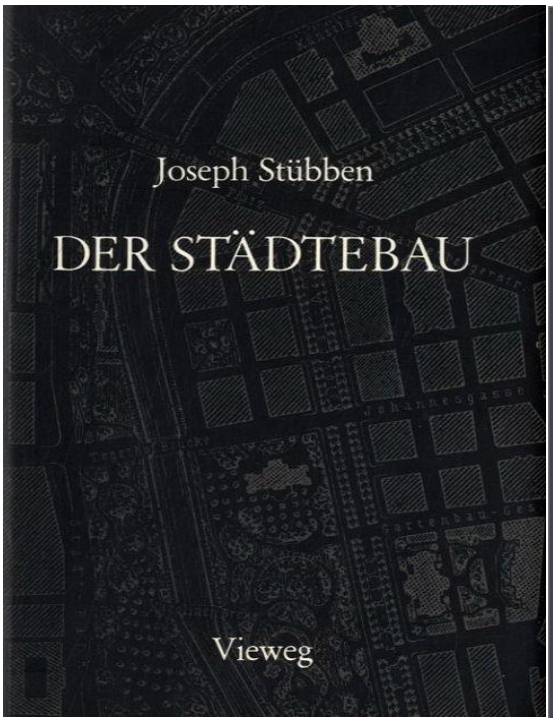
> [...] um regular abastecimento de boa água; uma rede de esgoto com a capacidade e as condições necessárias para dar escoamento a todas as águas poluídas; um serviço organizado para a remoção imediata de todas as imundícies; uma rede de cabos e fios elétricos para uma boa distribuição de luze de energia por toda a parte; uma rede telefônica que inclua todos os bairros; um serviço de transportes rápidos, através de um sistema de vias que permita comunicações fáceis entre as diferentes zonas; um número regular de praças, jardins, parques e campos de recreio, que estejam situados a distâncias convenientes; casas com conforto moderno para a população pobre, todas as quadras com áreas espaçosas e pátios que permitam a respectiva ventilação, etc. Aqui fico para não alongar demasiadamente o presente trabalho. [...]. (GODOY, [1926] 1943, p. 32).

Ao finalizar sua explanação sobre o tema[187], concluiu:

> [...] quão longe estão de ser consideradas cidades modernas as nossas capitais. Para remodela-las, afim de as pôr ao nível de muitas que se encontram na Europa e nos Estados-Unidos, é necessário um esforço contínuo, enérgico e bem orientado durante muitos lustros. Antes de tudo, mister é que se organize um plano completo de remodelação, compreendendo o aperfeiçoamento de todos os órgãos urbanos, plano que só pode ser traçado por um urbanista com competência técnica e bom gosto de um Stübben, de um Bennet, de um Jaussely, de um Agache, o glorioso autor da capital da Austrália.

[187] Vale ressaltar que Alfred Agache participou do concurso, mas ficou classificado em segundo lugar.

> Eis o que há perto de quatro anos, embora sem a autoridade necessária, tenho mostrado através de obscuros trabalhos publicados neste jornal *[entenda Jornal do Commercio]*, em revistas e outros diários desta cidade. (GODOY, [1926] 1943, p. 32, grifo nosso).



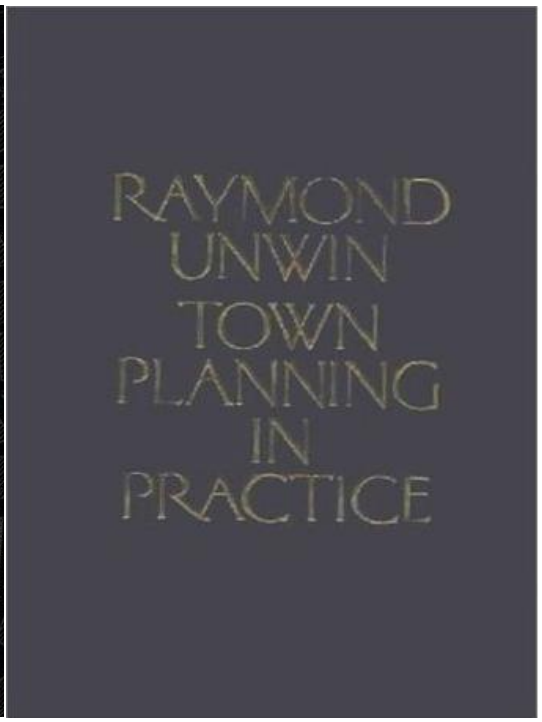


Figura 27 - *Der Städtebau,* Joseph Stübben, 1890.
Disponível em: https://veiling.catawiki.be/kavels/17005525-joseph-st-bben-der-st-dtebau-1980 – Acesso em 14 maio 2018

Figura 26 - *La pratica del Urbanismo*, Raymond Unwin, 1909.
Disponível em: http://4.bp.blogspot.com/_sPxI1RRKAZE/S-GZENgwGPI/AAAAAAAAH7k/y0IhMQ-SBiY/s1600/31BKZMT7AXL._SS500_.jpg - Acesso em 14 maio 2018

Aos nomes incluídos na lista de urbanistas estrangeiros que Armando Augusto de Godoy sugeriu para organizar um plano geral de remodelação para a capital federal, cabe ressaltar suas respectivas contribuições que chamaram sua atenção ao se referir a Stübben, remete à remodelação de antigas e várias cidades tudescas quando disse:

> É preciso fazer sentir que a execução metódica de um plano racional de melhoramentos tem uma vantagem de diminuir as despêsas determinadas pelas obras de transformação, por fazer que se sucedam segundo sua ordem de dependência. Quando tais obras se não realizam em obediência a um plano bem traçado, obedecendo, portanto, a uma tradição única, elas entram em conflito, contrariam-se e dão lugar a despesas bem maiores como já tem acontecido no Rio. Que de despesas se teriam poupado, se às transformações, realizadas aqui, presidisse uma direção sistemática e bem orientada. Em consequência do inominável erro de não se haver organizado previamente um projeto de obras, seremos arrastados a vultosas despesas para consertar, completar e

> harmonizar transformações feitas, corrigindo-se defeitos que não soubemos evitar. (GODOY, [1926] 1943, p. 40).

Armando Augusto de Godoy deixou vestígios que levaram à cidade de Chicago (Figura 28). Na ocasião já circulava o esquema da nova rede viária do plano de Burnham e Bennet para Chicago. Sem mencionar explicitamente este assunto, Bennet também foi citado. Preparado sob a direção do clube comercial durante os anos MCMVI, MCMVII e MCMVIII por Daniel H. Burnham e Edward H. Bennett, o Plano de Chicago (Figura 29) foi publicado por eles, em 1909. Depois de gerenciar com sucesso a construção da Feira do Mundo de Chicago em 1893, Daniel Burnham ganhou fama como um dos principais planejadores da cidade nos Estados Unidos. O Plano de Chicago desenvolvido por Burnham e Edward H. Bennett, continua sendo um marco no campo. O Navy Pier, uma atração popular da cidade, é apenas um dos dois pilares que Burnham e Bennett propuseram para flanquear o porto de Chicago e o vasto litoral de Chicago, agora reservado para uso público, também foi ideia desses dois planejadores visionários.

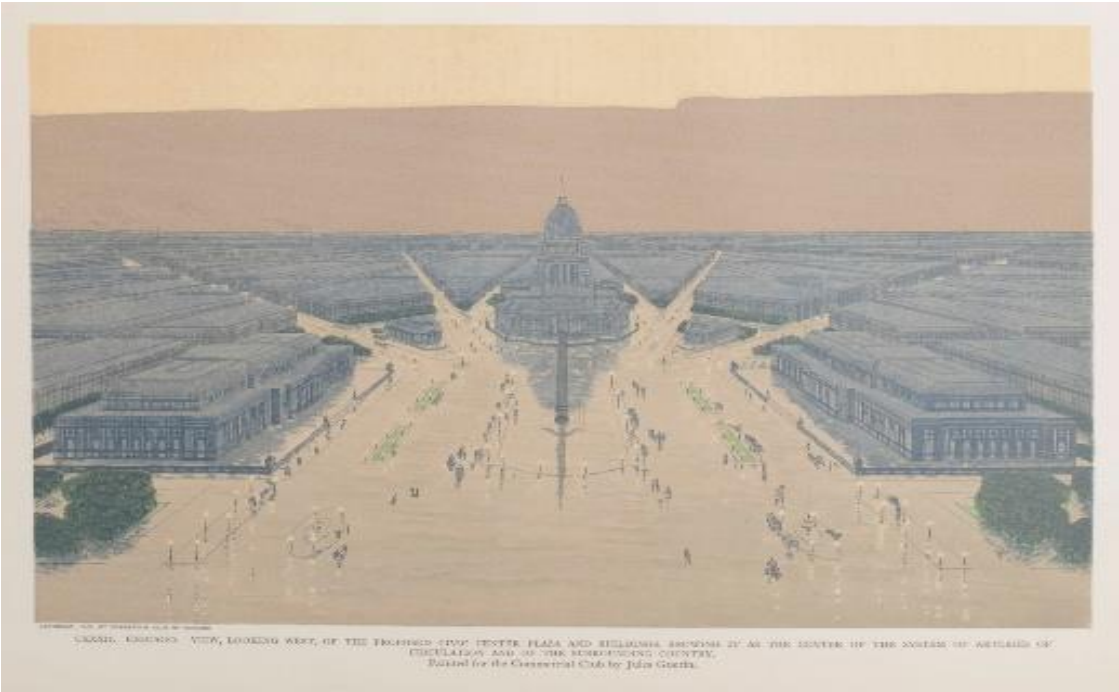


Figura 28 - Proposta Praça Cívica. Plano de Chicago, Ano 49 – 1909.
Preparado sob a direção do clube comercial durante os anos MCMVI, MCMVII e MCMVIII
por Daniel H. Burnham e Edward H. Bennett.
Disponível em: https://libraries.mit.edu/150books/2011/02/24/1909/1

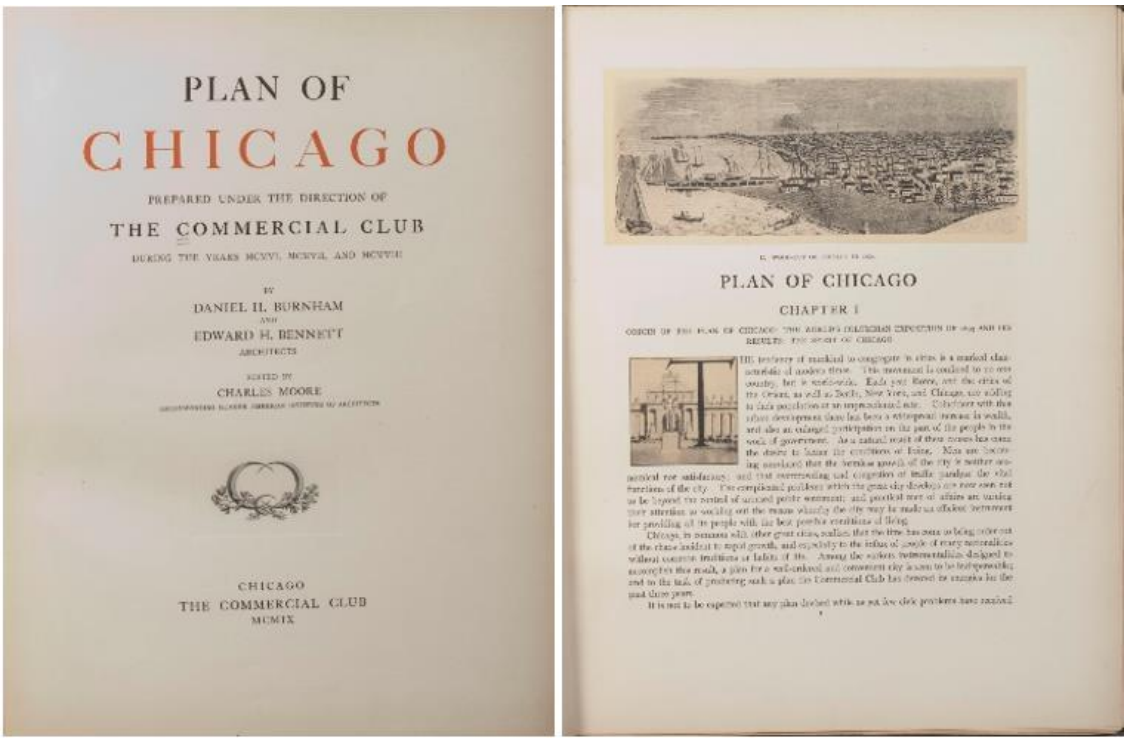


Figura 29 - Plano de Chicago. Burnham, Bennett, 1909.
Fonte: BURNHAM; BENNETT (1909).
Disponível em: https://libraries.mit.edu/150books/2011/02/24/1909/1909-title/ Acesso em 30 abr. 2018

O plano de remodelação e expansão de Barcelona, organizado em 1903-1907, citou Léon Jaussely, quando as temáticas da racionalização e do zoneamento foram introduzidas no planejamento europeu. Léon Jaussely foi vencedor de um concurso que tinha por objetivo adaptar o planejamento urbano definido no Plano Ildefonso Cerdà, na década de 1850, e adequar o plano de extensão da cidade de Barcelona. Destaque para o plano dos caminhos dos bondes e ferrovias, com a localização das estações (Figura 30)

A esse respeito, Armando Augusto de Godoy disse:

> Imitemos a cidade de Barcelona, cujo governo, justamente em 1903, quando se iniciava a remodelação desta cidade, mais bem orientado do que o nosso, convidou um dos mais conceituados urbanistas franceses, Jaussely, para, assistido de auxiliares de sua confiança, organizar o plano de remodelação da mencionada cidade catalã, o qual só foi concluído no fim de bem largo tempo. A execução de tão grandioso e vasto projeto, muito apreciado e exaltado por inúmeros urbanistas, execução que absorveu vários anos na sua parte principal, veio a formosa cidade espanhola entre as mais modernas da Europa e prepara-la para uma população duas vezes maior, isto é, atender às suas necessidades de futuro bem remoto. Que pena, na mesma época, não havemos tido a

mesma orientação! Bem outra seria a nossa predial, e em outras condições higiênicas. Então, num mais belo quadro estaria vivendo o carioca. (GODOY, [1926] 1943, p. 40).

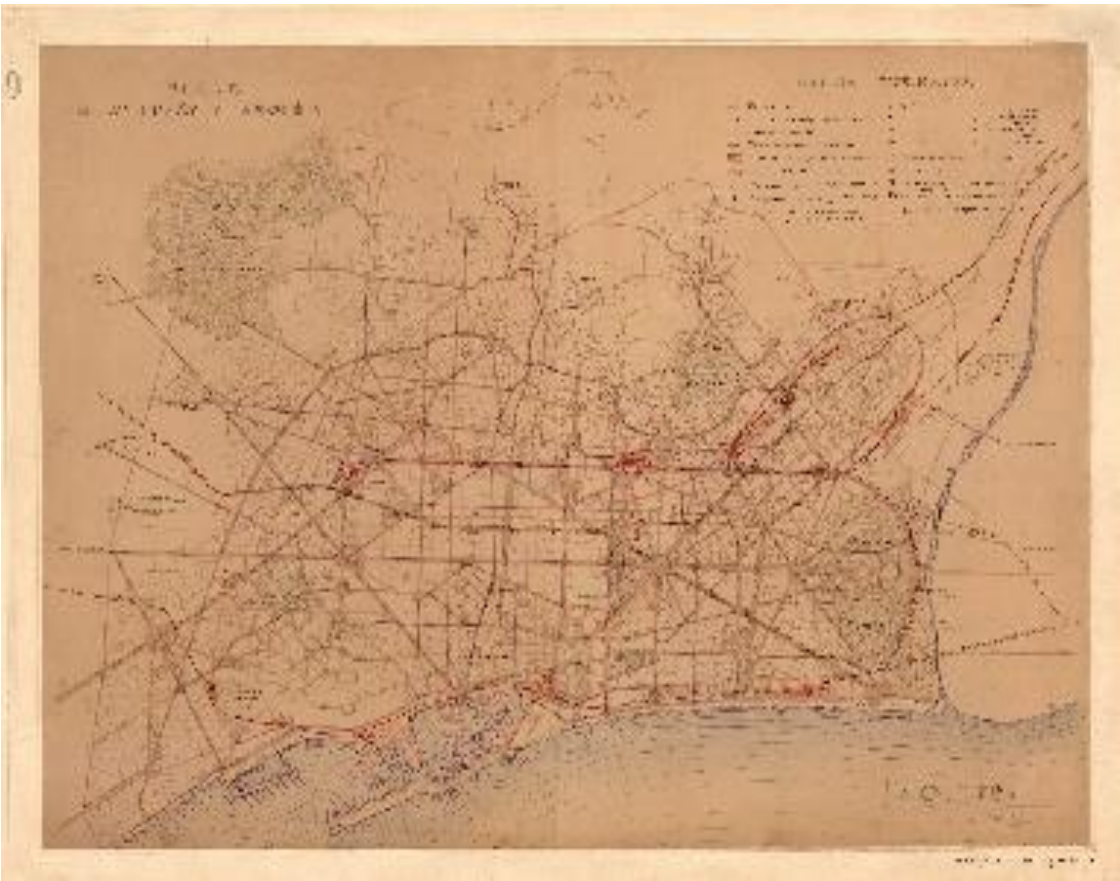


Figura 30 - Plano dos caminhos dos bondes e ferrovias. Barcelona, 1850.
Disponível em: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/dd/Plan_Jaussely.jpg Acesso em 14 maio 2018

No contexto brasileiro de um ideário internacional do urbanismo, o ideário dos engenheiros e os primeiros fóruns internacionais de difusão do urbanismo já se faziam perceber desde 1880, quando o Brasil e outros países sul-americanos ficaram responsáveis pelo fornecimento de matérias-primas e produtos agrícolas para os países avançados.[188]

Ao longo da segunda metade do século XIX, a caracterização do cenário internacional do urbanismo – assim como a formação de seu campo disciplinar – é discutida por Angotti Salgado e Simões Júnior (2017), no sentido de fomentar a troca de

[188] O Brasil fornecendo café e borracha, a Argentina, a carne e lã, o Chile, cobre, salitre e outros (SIMÕES JUNIOR, 2007, p. 3).

experiências acerca dessas temáticas, considerando que ainda há pouco estudo e a bibliografia a respeito desse cenário não é muito extensa, ainda pouco acessível aos pesquisadores brasileiros. As fontes secundárias na maioria das vezes trazem "uma abordagem fragmentada dos processos internacionais, como por exemplo, os assuntos a respeito da experiência urbanística alemã, da escola francesa e da vertente americana (ANGOTTI-SALGUEIRO; SIMÕES JUNIOR, 2017).

Pode-se dizer que pensava aproximando-se das ideias da escola de sociologia de Chicago e do socialismo romântico, na discussão proposta por Fania Fredman[189] (2017). Para ele:

> Os homens de governo, os industriais, proprietários e as associações que têm fins sociais e encontram prazer em contribuir para o bem-estar das massas populares, devem voltar a sua atenção para os princípios do urbanismo, sem os quais não é possível a existência, em boas condições, das agremiações humanas, pequenas e grandes, nem o seu desenvolvimento em ordem. Fora do campo do urbanismo não se pode bem orientar e guiar a formação e a expansão da cidade no sentido de proporcionar bem-estar, saúde e vida feliz às massas populares. O verdadeiro socialismo, isto é, aquele que respeita e aperfeiçoa as grandes instituições do passado, sem as quais Aristóteles, o príncipe eterno dos verdadeiros filósofos, não podia conceber a existência social, como íamos dizendo, o socialismo não logra realizar o máximo *desideratum*, pondo de lado as determinações das leis e regras que devem presidir à existência e a expansão harmônica da cidade. [...] sobre o assunto tenho definido o urbanismo como sendo a criação do espírito humano por meio da qual se objetiva alcançar o seguinte e importante resultado: a utilização racional, estética, higiênica e econômica dos terrenos na cidade. (GODOY, [1935] 1943, p. 290-291).

Como se deu a apropriação desse ideário de cidade do amanhã? Adiantando um pouco a discussão, vale ressaltar que a vinda para o Brasil de imigrantes franceses e norte-americanos – profissionais liberais, militantes e trabalhadores – assim como os discursos de idealistas, associações civis e imprensa, aceleraram a circulação de conceitos e de modelos adaptados ao regime político em vigor nos primeiros três decênios do século XX.

Numa retrospectiva histórica, foi no período que compreende os anos de 1838 a 1892 que o saber médico-higienista estava sendo proferido com a técnica e o saber dos engenheiros. Inicia-se uma política de intervenção no espaço urbano, onde a cidade

[189] XVII ENANPUR, São Paulo, 2017.

passa ser pensada como questão técnica. O olhar médico e o saber do engenheiro são conjugados na observação e transformação do ambiente urbano. O progresso, a civilização e a regeneração da cidade colonial, antiestética, suja e doente, contrapõem-se.

Os médicos-higienistas podem ser considerados os primeiros a produzirem um discurso articulado sobre as condições de vida na cidade e a propor, e executar, intervenções visando corrigir as “disfunções” do “organismo” urbano e disciplinar as relações entre seus membros. Foi no contexto de duas epidemias, nos anos de 1873 e 1876, que um primeiro plano urbanístico de reforma urbana foi traçado para o Rio de Janeiro. Cabe salientar que foi “a partir da difusão dos trabalhos de Haussmann que o governo imperial promoveu uma política de modernização da capital brasileira e, em 1874, formou-se a Comissão de Melhoramentos do Rio de Janeiro, que elaborou o primeiro plano de reforma urbana” (URPR 2007_ASP_URBANISMO_PARTE2. PDF).

O Plano de Melhoramentos, elaborado pela comissão de Melhoramentos, em 1875, em sua acepção moderna, ocasionou debates sobre a necessidade e urgência de sanear a cidade. Discute-se nesse momento a conveniência de remover a grande massa proletária da área central para a periferia (BENCHIMOL, 1985). Esse plano foi reformulado com a elaboração da Reforma de Pereira Passos denominada “Embelezamento e Saneamento da Cidade”. O objetivo dessa reforma era dar mais fluidez ao tráfego nas ruas, ou seja, substituir as vielas por ruas arborizadas, promover melhores condições estéticas e higiênicas para as construções urbanas, sanear e embelezar. Destinada a transformar a cidade capital da República, ou ainda a cidade capital do capital, em uma cidade moderna, suas avenidas se constituíram no principal instrumento da Reforma de Pereira Passos, inspirada nas intervenções do prefeito Haussmann (1853-1870) ao transformar a cidade de Paris em metrópole moderna (LEME, 1999, p. 358).

Por conseguinte, Armando Augusto de Godoy, em 1927, escreveu com ar otimista, em defesa da obtenção um plano de remodelação da cidade, falou sobre “uma nova fase para o Rio de Janeiro, após aproximadamente vinte quatro anos de remodelações parciais" (GODOY, [1927] 1943, p. 48), na sua opinião, sem comprovada autoridade em estética e higiene, referindo-se à reforma Pereira Passos (1902-1906).

Julgava necessário confiar a Alfred Agache, por se fazer necessário suprir "os aleijões, deformidades e disparates que a ignorância e a falta de experiência fizeram surgir na paisagem e relevo da Baía de Guanabara" (GODOY, [1927] 1943, p. 48).

O que nos cumpre fazer, indagou ele, respondendo assim:

> Urge, pois, que mudemos de rumo, e que, inspirados pelo soberbo quadro com que nos mimoseou a natureza, e a que a nossa ação, quase sempre mesquinha, estreita, vesga e ás vezes pretenciosa, ainda não correspondeu senão em casos raros, tratemos de construir e edificar conjuntos arquitetônicos que tenham o direito de merecer o acabamento e o *placet* das gerações futuras, encerrando a época das construções acanhadas e inestéticas, mais dignas de picareta do que da aprovação dos pósteros.
>
> Não se suponha que me refiro à maioria das construções feitas há anos. A minha afirmação se estende a várias grandes construções, recentemente levantadas, sobretudo na zona central desta capital, as quais não obedecem às regras indicadas pelos urbanistas e codificadas pelo modesto trabalho em que colabore, e que, em parte, foi transformado em lei municipal. (GODOY, [1927] 1943, p. 46-47).

No seu artigo de setembro de 1927, intitulado "Uma nova fase para o Rio de Janeiro", publicado no *Jornal do Commercio*, Armando Augusto de Godoy revela ter lido livros de Alfred Agache, o que lhe inspirou a incluir o nome desse urbanista como capaz de uma tão difícil tarefa de organizar um plano geral para a Capital do Distrito Federal e fazer conferências[190] no sentido de orientar e instruir no domínio da engenharia. Antes de terminar seu texto, foram estas as suas palavras:

> Antes de terminar estas linhas preciso felicitar esta capital por hospedar e estar sendo alvo da observação e da análise de um dos mais eminentes urbanistas europeus, perante cuja obra, já opulenta, devemos curvar-nos com muita admiração e respeito. Entre os livros que tive aventura de ler e reler, sobre assuntos urbanos, figura um da sua autoria, do qual tive que citar algumas proposições, em trabalho que me foi exigido para justificação da censura arquitetônica nesta capital, bem como a instituição de prêmios anuais de arquitetura.
>
> Em artigo que saiu neste jornal, em setembro do ano passado [o artigo: Necessidade inadiável de um plano de remodelação para o Rio de Janeiro], artigo que busquei mostrar a necessidade de se mandar vir um grande urbanista estrangeiro para organizar um plano geral desta capital e fazer conferências no sentido de nos orientar e instruir num domínio da engenharia em que estamos atrasadíssimos, - tive a inspirada ideia de incluir o nome glorioso do Sr. Agache na lista dos célebres e afamados

[190] Vale destacar que Agache chegou ao Rio de Janeiro pela primeira vez no Vapor Massilia, em julho de 1927, para realizar cinco conferências, sendo três no Teatro Municipal, uma no Liceu Francês da Capital e uma no Automóvel Club do Brasil.

> urbanistas, e, embora sem autoridade, ousei indicar como capazes de uma tão difícil tarefa, a qual, entre nós a muitos parece fácil, e ao alcance de inúmeros dos nossos profissionais. Em países mais adiantados que o nosso, não se pensa assim.
>
> Que as palavras do célebre e ilustrado autor do projeto de Camberra, capital da Austrália, sejam ouvidas e meditadas por tôdos os que influem sobre os destinos, a estrutura e a expansão das nossas cidades. (GODOY, [1927] 1943, p. 47).

Ao ensaiar e ensaiar-se nesse campo urbanístico, Armando Augusto de Godoy leva os seus leitores e ouvintes a ter conhecimento e compreensão do "mal" da cidade e quais seriam os seus problemas, proporcionando ao mesmo tempo, entre o diagnóstico e a terapia, uma reflexão. Parece decidido a desempenhar uma tarefa como essencial à ampla exposição pública sobre a *Urbs e os seus problemas,* de modo a formar um ambiente propício, junto à opinião pública, para divulgação dos "princípios modernos do urbanismo", atrelado aos problemas do tráfego na cidade e no campo.

2.2.2. Dos discursos realizados à produção de textos

Uma análise cruzada das atuações desse engenheiro se faz ao se configurar, nesse momento, um esboço, pouco explorado ainda, pela historiografia da cidade e do urbanismo brasileira a respeito da história de sua trajetória profissional. Evidenciam-se traços desse engenheiro e de gerações distintas de grupos de profissionais – engenheiros e arquitetos, atuando num mesmo cenário – a cidade do século XX - em defesa de seus ideários, na busca de soluções e ferramentas para equacionar os problemas da cidade, na expectativa de construção de uma cidade moderna.

A partir das narrativas de Armando Augusto de Godoy, uma aproximação entre as práticas discursivas e as práticas urbanísticas se faz necessária para compreender como elas estão relacionadas, ou não, com os conceitos de circulação, transferência, apropriação e reinterpretação de modelos e ideários presentes na consolidação de um pensamento urbanístico brasileiro no início do século XX. Para melhor compreensão deste primeiro momento da atuação profissional de Armando Augusto de Godoy, optou-se pela analise com sobreposição e interpretações das suas narrativas e seus discursos entre os anos de 1916 e 1922.

Paralelamente às atividades no Colégio Militar, ele pôde de dentro da prefeitura do Distrito Federal acompanhar as reformas do engenheiro Paulo Frontin[191] e engenheiro Carlos Cesar de Oliveira Sampaio (1861-1930)[192] no contexto das transformações urbanas da cidade do Rio de Janeiro. Os dois últimos engenheiros tiveram presença marcante como professores na Escola Polythecnica e engenheiros politécnicos pertencentes ao grupo da Diretoria de Obras e Viação da prefeitura do Distrito Federal do Rio de Janeiro.

Do Morro do Castello à comemoração do primeiro Centenário da Independência[193] é possível problematizar as obras de preparação da área central da cidade para a realização da exposição que mobilizou a população carioca, bem como a administração municipal da Capital Federal, ao qual Armando Augusto de Godoy já pertencia a quase quinze anos, dando continuidade as transformações urbanas da era das reformas na Capital.

O interesse declarado do Estado, ao distribuir concessões, era viabilizar empreendimentos para o saneamento e a modernização da cidade "sem que houvesse a necessidade de dispêndio de dinheiro público" (KESSEL, 2001, p. 3). Foi nessa ocasião que ocorreu a primeira investida de Carlos Sampaio ao desmonte do Morro do Castelo.

---

[191] André Gustavo Paulo de Frontin, engenheiro, empresário e professor, desenvolveu uma importante trajetória política na cidade do Rio de Janeiro. Sua projeção nacional ocorreu em março de 1889, com as obras realizadas para contornar o problema de abastecimento d'água na cidade do Rio de Janeiro. O episódio ficou conhecido como "Água em Seis Dias", em virtude do tempo gasto na operação. Em 1890, em parceria com Carlos Sampaio, fundou a Empresa Industrial Melhoramentos do Brasil, responsável pela construção de trechos ferroviários no país e uma das primeiras imobiliárias a atuar na cidade do Rio de Janeiro.

192 Carlos Sampaio, em 1920, volta ao Brasil depois de sua estada em Washington que se estendeu com a indicação para uma missão, a de chefiar a delegação brasileira à II Conferência Financeira Pan-Americana, em janeiro de 1920. Refere Kessel (2001, p. 42): "Com o final da guerra e a prostração da Europa, a economia americana se imporia definitivamente como a principal parceira nas relações comerciais e financeiras com o Brasil e os outros países da América Latina. A conferência, na verdade, tinha de um lado os Estados Unidos e, de outro, quase duas dezenas de países quase que inteiramente dependentes da exportação de um ou dois produtos primários, e que, como o Brasil, estavam destinados a enfrentar, a curto prazo, a necessidade de tomar empréstimos em moeda americana para cobrir a balança comercial deficitária. Carlos Sampaio retornaria ao Brasil em fevereiro de 1920, e com a exceção da intermediação, a pedido de Mackenzie, de um contencioso entre a Light e a prefeitura, se limitaria a retomar suas atividades acadêmicas até ser convidado por Epitácio a assumir a Prefeitura do Rio de Janeiro".

[193] Segundo Marly Motta, no seu artigo sobre a Exposição Internacional comemorativa do Centenário da Independência do Brasil (1822-1922), Ralph de Cobham, representante de um grupo de capitalistas estrangeiros no Brasil, foi quem sugeriu a realização de uma "exposição internacional de comércio e indústria" para comemoração do Centenário da Independência. Coube a Paulo Frontin, senador na época, propor ao Congresso Nacional a liberação de recursos para financiar o evento. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeirarepublica/EXPOSIÇÃO%20INTERNACIONAL%20DO%20CENTENÁRIO%20DA%20INDEPENDÊNCIA.pdf>. Acesso em: 17 ago. 2017.

A colaboração estreita da Empresa Melhoramentos do Brasil, da qual fazia parte, com o poder público não se limitou a esses episódios.

Carlos Kessel (2001, p. 4) assim se refere à trajetória da Melhoramentos e do Sindicato Farguhar:

> Fazendo um balanço da trajetória da Melhoramentos e do Sindicato Farquhar, companhias destacadas no processo de evolução do capitalismo no Brasil, é possível, ao falar de Carlos Sampaio, inserir a sua atuação num grupo específico, que teve em comum a formação profissional, a participação em empresas concessionárias da prefeitura ou do governo federal e o desempenho de cargos na estrutura administrativa governamental. Este grupo se caracteriza como uma certa parcela da elite do país, que vai representar o papel de intermediária por excelência no processo de modernização: um mundo de engenheiros que se situa entre o poder público e os capitais disponíveis no Brasil e no exterior, identificando oportunidades, planejando negócios, engendrando parcerias e estabelecendo-se como a ligação entre o público e o privado. Que ocupa, aos poucos, posições no aparato do Estado que permitem a tomada de decisões que iriam favorecer ou prejudicar os grupos e companhias de que eram integrantes ou representantes. Carlos Sampaio foi, sem dúvida (ao lado de Vieira Souto, Pereira Passos, Paulo de Frontin, Teixeira Soares, Francisco Bicalho e outros), uma das figuras emblemáticas deste processo no período que se estende da segunda metade do século XIX até os anos 20.

No caso de Carlos Sampaio,[194] evitando aprofundamento, quando ele assumiu a prefeitura, imprimiu radical mudança de orientação ao Executivo municipal, sendo sucessor de Milcíades Sá Freire,[195] no governo de Epitácio Pessoa. O desmonte do Morro do Castelo marcou de forma significativa sua gestão e se deu em um ambiente de conflito, pois, segundo Lúcia Helena Pereira da Silva (2006), “por mais harmônico que os discursos, projetos urbanísticos, matérias jornalísticas e censos procurassem ser, na verdade, as práticas de convencimento/imposição se faziam sentir nas suas próprias

[194] Inicialmente foram diretores da Empresa Melhoramentos do Brasil: Vieira Souto e Carlos Sampaio; a colaboração de Paulo Frontin veio depois. A trajetória biográfica de Carlos Sampaio foi trabalhada por Carlos Kessel (2001, p. 25-46): "[...] vivia-se então a euforia empreendedora e especulativa do Encilhamento, ilustrada, entre tantos outros, por Luiz Dodsworth Martins, o biógrafo de Paulo de Frontin”. Segundo Rosa Sampaio, nesta de Carlos Sampaio, as relações se estendiam ao compadrio familiar: “Carlos Sampaio tinha sido padrinho de casamento de Frontin, em 1889, e batizaria dois de seus filhos gêmeos com os nomes de Paulo (que se tornaria presidente da Panair do Brasil) e Luis Raphael”.

[195] Milcíades de Sá Freire foi o prefeito que sucedeu Frontin em julho de 1919, advogado considerado bem-sucedido, com uma longa carreira parlamentar antes de ser convidado pelo presidente Epitácio Pessoa para assumir a prefeitura.Sua administração viu-se logo às voltas com uma situação financeira delicada, assim resumida por Oliveira Reis (1977, p. 75). Para Carlos Kessel (2001), “o final da administração Frontin foi marcado por decretos que aumentaram extraordinariamente os gastos com pessoal. Atribuía-se isto às suas pretensões políticas, que o teriam feito inclusive empregar na prefeitura centenas de funcionários da E. F. Central do Brasil, uma de suas mais importantes bases eleitorais [...]”. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204430/4101436/a_vitrine_e_o_espelho.pdf>. Acesso em: 5 ago. 2017.

ações". Na sua interpretação, a retirada dos moradores do Morro para dar lugar à Exposição indicava, entre outras intervenções urbanas, à época, a construção de novas expectativas em relação ao modo de viver e pertencer à cidade.[196]

As obras e os preparativos para a comemoração do Centenário da Independência foram registrados em fotos, livros e mapas que permitem prefigurar esses momentos das "primeiras reformas urbanas" da cidade do Rio de Janeiro e o contexto em que Armando Augusto de Godoy estava inserido.

Em 1925, Armando Augusto de Godoy escreveu sobre "A questão social das pequenas habitações no Rio". Por ser inerente à sua profissão de engenheiro municipal, ele percorreu as habitações coletivas, "as denominadas estalagens e as toscas casinhas que coroam as colinas e morros" do Rio de Janeiro (GODOY, 1925, p. 157). No ano seguinte (1926), foram escritos outros quatro textos[197] relacionados com os complexos problemas urbanísticos do Rio. Neles fica evidente a esperança de ver a cidade do Rio de Janeiro incluída no rol das melhores capitais do mundo.

A verdade axiomática, como princípio evidente por si mesmo, contida no título de seu texto com o título "A subordinação da estética e da salubridade das cidades à divisão dos terrenos" (GOGOY, [1926] 1943, p. 59), para Armando Augusto de Godoy foi "um importante dogma do urbanismo". Ao ponderar sobre a beleza natural da cidade, afirma que a mesma havia sido contrariada por vários melhoramentos e pela maioria das construções realizadas. Armando Augusto de Godoy, neste texto, chama atenção para um rápido exame dos fatos em evidência e da imensa tarefa que pôr diante dos

[196] Lucia Helena Pereira da Silva (2006) amplia as possibilidades de reflexões sobre a cidade, elegendo o arrasamento do Morro do Castelo (década de 1920) e a destruição da Praça Onze (década de 1940), investigando a "população pobre" e os "negros baianos", respectivamente moradores do Morro e da região da Praça Onze. Nas suas reflexões e no caloroso debate com os urbanistas, permite pensar que "os traçados e planos não estão abstratamente lidando com um espaço, mas sim, estão efetivamente intervindo no modo como as pessoas vivem e onde devem viver (SILVA, 2006)". Para Sheille Soares de Freitas (2007), as reformas urbanas, como discutido por Silva (2006), colocam a legitimidade do urbanismo em questão. Problematiza a explicação do tipificado como moderno ou atrasado e insiste na visibilidade do Rio de Janeiro como cidade multifacetada.

[197] OS quatro textos são: GODOY, A. A. de. A subordinação da estética e da salubridade das cidades à divisão dos terrenos. jun-1926. In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas. Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 57.; GODOY, A. A. de. Necessidade inadiável de um plano de remodelação para o Rio de Janeiro. set-1926. In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas. Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 35.; GODOY, A. A. de. O elemento fundamental da vida e das transformações urbanas. nov-1926. In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas. Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 49.; GODOY, A. A. de. A evolução das cidades e a urbs moderna. dez-1926. In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas. Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 27.

olhos se figurava para organizar um plano geral de remodelação e expansão que correspondesse às modernas exigências das aglomerações humanas, assim alegando:

> A verdade do que se afirma no título acima, é de grande evidencia e entre por tal forma pelos olhos [...]. Infelizmente, porém, quem observar as nossas velhas capitais, assim como algumas cidades novas da nossa terra, sente que tal verdade, - dogma importante do urbanismo -, como que não existe para muitos dos que têm influído sobre a expansão, construção e remodelação de algumas cidades brasileiras. Pode-se dizer que para muitos governos muni9cipais e a maioria dos proprietários a divisão dos terrenos é coisa de somenos importância e não obedece a regras, e se tem o direito de fazer de maneira arbitrária. A ocupação dos terrenos entre nós se vai dando de modo bem irracional. (GODOY, [1926] 1943, p. 59).

Assim, se fez presente em suas narrativas uma postura crítica que se construiu, ao longo do tempo de sua trajetória profissional, ao se deparar com uma cidade moderna que se apresentava plena de novos significados e representações para ele. Nesse período se dá sua mais significativa produção de textos referentes ao seu pensamento urbanístico com ênfase na necessidade de dotar as velhas cidades como os planos de remodelação e de dotar, com a pioneira vinculação de elaboração de planos rodoviários, a expansão das velhas cidades nas suas áreas periféricas e a construção de cidades novas. O conteúdo de seus textos, desse período, consiste em enxergar no contexto urbano as próprias características, ainda, incipientes das cidades brasileiras do século XX.

As soluções para o tráfego de automóveis no urbanismo praticado nos Estados Unidos também foram temas constantes na *Revista Municipal de Engenharia* nos artigos de Armando Augusto de Godoy, publicados nos primeiros anos da revista, que contou com a direção de Everardo Backheuser, e Armando Augusto de Godoy como redator-chefe na primeira edição. Na segunda edição ele assumiu a direção efetiva da publicação, contando com o auxílio de Carmem Portinho e Manoel dos Santos Dias, permanecendo na direção da revista até 1936, quando foi substituído por Carmem

Portinho[198] (SILVA, 2017, p. 116). O primeiro número da revista publicado em julho de 1932, foi noticiado pelo jornal Correio da Manhã (Figura 31).

AS COMMEMORAÇÕES DE HONTEM

Foi inaugurado o tumulo do cadete Xavier Leal, morto por occasião do levante da Escola Militar, em 1922

O MOMENTO POLITICO

Como a frente unica do Rio Grande do Sul responden — ao presidente de Minas —

A INCUMBENCIA DADA AO SR. JOÃO NEVES, QUE IRÁ A REUNIÃO DE BELLO HORIZONTE

Figura 31 – Correio da Manhã (RJ). Ano 1932\Edição 11524 (1). Notícia sobre a publicação do primeiro numéro da Revista da Diretoria de Engenharia, órgão da Presfeitura do Ditrito Federal. Armando Augusto de Godoy seu redator-chefe, sendo Diretor Everardo Backeuser, gerente, Mamoel Santos Dias e secretária, Carmen Vellasco Portinho, em 1932. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/089842_04/12370?pesq=revista de diretoria – Acesso: 02/03/2018

A REVISTA DA DIRECTORIA DE ENGENHARIA DA PREFEITURA

Appareceu, hontem, o primeiro numero da "Revista da Directoria de Engenharia", orgão da Prefeitura do Districto Federal. A feitura material é excellente, apresentando magnifico aspecto.

Quanto aos fins a que ella se destina, são os mais praticos possiveis, tendo em vista orientar o ambiente technico, com collaboração escolhida e redigida por pessoal competente.

A primeira pagina traz um artigo de apresentação da autoria do capitão Delso Mendes da Fonseca. O seu redactor-chefe é o engenheiro Armando de Godoy, sendo director o dr. Everardo Backeuser, gerente, Manoel Santos Dias e secretaria, Carmen Vellasco Portinho, que por signal escreve um interessante artigo sobre a architectura moderna na Hollanda. Outras collaborações e artigos chamam a attenção dos leitores.

Em resumo, é uma publicação excellente sob o ponto de vista technico e util aos que della se valerem para solução de problemas actuaes, nos terrenos technicos a que se compromette a revista orientar.

Armando Augusto de Godoy, através de seus textos publicados nas revistas especializadas, em especial na Revista Brasileira de Engenharia (1923), Revista da Diretoria de Engenharia (1932-1936), nos jornais locais do Distrito Federal e no livro publicado publicado pelo Jornal do Commercio do Rio de Janeiro, delineou o papel que desempenhou e as posições que assumiu, a partir dos anos de 1930, na teia de incorporação do ideário urbanístico americano no Brasil. A Revista da Diretoria de Engenharia [Anexo 3.1; Anexo 3.2; Anexo 3.3; Anexo 3.4; Anexo 3.5; Anexo 3.6; Anexo

[198] Pedro Sousa da Silva (2017) discute sobre a trajetória da *Revista Municipal de Engenharia*, o planejamento urbano e a circulação de novas ideias urbanistas no Rio de Janeiro (1930-1945).

3.7; Anexo 3.8] nos três primeiros decênios de 1930 foi amplamente divulgada pelos jornais *Correio da Manhã* e *Jornal do Cormmercio* do Rio de Janeiro (Figuras 32, 33, 34 e 35).

"REVISTA DA DIRECTORIA DE ENGENHARIA"

O numero de "Revista da Directoria de Engenharia, distribuido hontem, é commemorativo da entrada do excellente mensario dirigido pelos nossos technicos da Prefeitura.

Além de justa homenagem prestada ao saudoso engenheiro Joaquim Carlos de Pinho Magalhães, antigo chefe da 1ª Divisão de Fiscalização de Obras Particulares, encontram-se outros trabalhos que bem recommendam a direcção da revista, que mostra assim constante preoccupação em manter o conceito em que é tida essa publicação, a que todo o Rio intellectual já se acostumou a ler com interesse e agrado.

O sr. Affonso Eduardo Reidy trata neste numero de um "Projecto da Escola Rural"; o sr. José Estelita da "Russia e os seus problemas de urbanismo"; o sr. Armando de Godoy sobre a mudança da capital de Goyaz; o sr. Adalberto Cumplido de Sant'Anna sobre "Visitas technicas"; o sr. Gumercindo Penteado sobre "Regimen de Concessões de serviços de utilidade publica, e o sr. M. Ribeiro de Almeida e Odilon Benevolo sobre coefficientes pluviometricos no Districto Federal.

Assim, pois, a excellente revista, dirigida pelos srs. Armando de Godoy, Carmen Portinho e Manoel dos Santos Dias, entra no seu segundo anno de existencia da fórma a mais auspiciosa, apresentando-se com um numero magnifico, tanto no texto como na feitura material.

Figura 32 - Recorte Jornal Correio da Manhã (RJ), 1933. Quarta-feira, 06 de Julho de. Sobre a Revista da Diretoria. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/089842_04/17288?pesq=revista de diretoria

"Revista da Directoria de Engenharia"

Acaba de sair o quinto numero da "Revista da Directoria de Engenharia", que entra, assim, no segundo anno de sua existencia. Tendo lutado a principio com grandes difficuldades naturaes a toda publicação que inicia a sua vida, a revista, póde-se dizer, entrou numa phase de prosperidade e acceitação geral. Realmente tudo indicava que isso succederia. Com uma materia cuidadosamente escolhida, divulgando estudos especializados de um interesse e uma opportunidade extraordinarios, a sua direcção soube seguir a unica rotina que estava indicada pela prudencia.

O ultimo numero é mais uma prova do esforço e da tenacidade de quantos ali trabalham.

Figura 33 – Recorte Jornal Correio da Manhã (RJ), 1933. Sábado 15 de Julho de. Sobre a Revista da Diretoria. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=089842_04&pesq=revista%20de%20diretoria

Revista da Directoria de Engenharia

Circulou hontem mais um numero da publicação bimestral, "Revista da Directoria de Engenharia", orgão official da Prefeitura do Districto Federal, que vem com farta collaboração de publicistas conhecidos e engenheiros da Municipalidade.

O summario deste numero é o seguinte: Armando de Godoy — "Saturnino de Brito"; Celabart de Simas — "Architectura technica"; M. J. Moreira Hisher — "Pequeno resumo historico sobre a origem da Ponte Mauá"; Aspectos do Rio antigo (do archivo do photographo Malta, da Directoria de Engenharia); Djalma Mandim "A cura do concreto"; Carvalho Netto — "Aguas plaviaes"; Jorge Burlamaqui — "Encurtamento elastico dos arcos engastados"; "Futura Cidade Universitaria Argentina", pela dra. Carmen Portinho; Assumptos varios; 5º Congresso Nacional de Estradas de Rodagem; Publicações technicas e mais um capitulo do livro do professor Agache sobre o plano de remodelação da cidade do Rio de Janeiro.

Figura 34 - Recorte Jornal Correio da Manhã (RJ), 1933. Domingo, 10 de setembro. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/089842_04/18274?pesq=revista de diretoria

REVISTAS CARIOCAS

"REVISTA DA DIRECTORIA DE ENGENHARIA"

Acaba de apparecer e se acha em circulação mais um numero dessa importante revista da Directoria de Engenharia da Prefeitura do Districto Federal.

Com uma collaboração toda affeita á sua especialidade, o presente numero tem a sua publicação completa e variada de assumptos no que diz respeito aos estudos de engenharia.

"FON-FON"

O numero desta semana de "Fon-Fon", que acabamos de receber é, como todos os numeros anteriores, um conjunto de contos, versos, secção de modas, reportagem photographica, etc., etc., que o caracterisa como uma das melhores revistas semanaes.

Destacam-se as optimas secções "Feira de Vaidades", "Saibam Todos", "Da mulher para a mulher", "Trepações".

Os factos de maior repercussão social da semana estão todos focalizados nas paginas deste numero verdadeiramente admiravel.

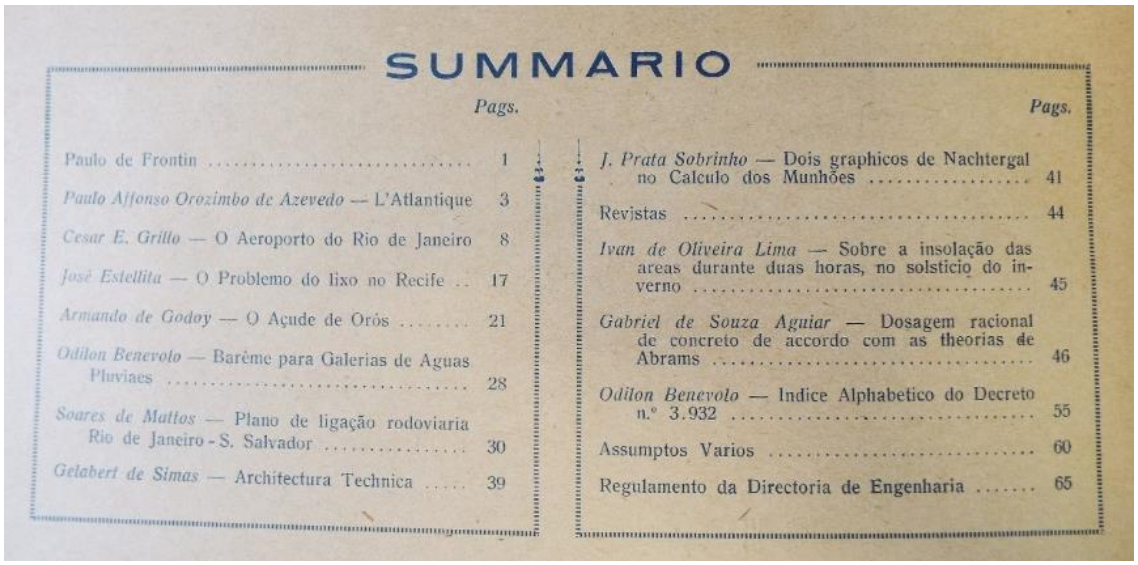
A capa é uma linda tricromia do J. Carlos.

Figura 35 - Recorte Jornal Correio da Manhã (RJ), 1935. Sábado, 25 de maio de 1935. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/089842_04/27923?pesq=revista de diretoria

Os anos de 1930 foram de intensas atividades e diversificadas frentes de trabalho para ArmandoAugusto de Godoy que já se encontrava comprometido com a supervisão das obras rodoviárias do norte e nordeste do país, bem como apresentando relatório sobre a escolha da localização e importância da construção da nova capital do Estado de

Goiás, participando os fóruns de debates no V Congresso Nacional de Estadras de Rodagem como Coordenador dos Meios de Transportes e delegado do Ceára. Na 4ª publicação da Revista da Diretoria de Engenharia da Prefeitura da Capital Federal, Ano II, de abril de 1933, chama atenção um dos seus textos publicado e intitulado *O açude de Orós* (Figura 36 e 37) e o texto de Soares Mattos sobre Plano de ligação rodoviária Rio de Janeiro – S. Salvador.

Temas que estavam em pauta dos debates institucionais e programação das ações públicas. Popularmente conhecido como Açude Orós, o reservatório é formado a partir do represamento das águas do Rio Jaguaribe. Na época a barragem do Boqueirão do Orós já era motivo de análise. Nos primeiros anos de funcionamento da Inspetoria de Obras de Combate a Seca – IOCS, foi estudado e concluído o anteprojeto da barragem, destruído pelo fogo antes de sua execução, no incêndio de 1912.



SUMMARIO

Figura 36 - Revista da Diretoria de Engenharia, Rio de Janeiro. Ano II, n. 4, 1933.
Destaque para o texto *O Açude de Orós* de Armando de Godoy.

CORREIO DA MANHÃ — Domingo, 16 de Abril de 1933

TATÁ-TIRARÁ-TIRÁ-TÁ...!

Olha á direita, valente juventude do Brasil!

E' á CASA MATHIAS

Casa Mathias

Casa Mathias

CASA MATHIAS

101 - Avenida Passos - 103

Não tem filiaes nem agentes vendedores bancando o prestação...

TYPOS MODERNOS

LOJAS CALÇADO POLAR

CASA INDIANA

ASSUMPTOS DE ENGENHARIA

A Directoria de Engenharia da Prefeitura desta capital fez publicar o 4º numero de sua revista. Orgão official daquelle departamento municipal, dirigido por um corpo de profissionaes especialisados entre os quaes os engenheiros Armando Godoy e Santos Dias e a engenheira Carmen Portinho, o numero citado sobreleeva-se como um dos melhores da série já dada á circulação, taes e tantos são os artigos technicos e de collaboração que insere. Assim é que se encontram em suas 80 paginas de trabalhos sobre o acreo porto do Rio de Janeiro, o açude de Orós, o problema do lixo em Recife e a ligação rodoviaria entre o Rio de Janeiro e S. Salvador, para só citar esses e não fazer referencia a varios outros entre os quaes a transcripção, na integra, do regulamento da propria Directoria de Engenharia.

Figura 37 – Correio da Manhã (RJ), Edição 11769 (1), 1933.
Divulgação 4º numero da Revista de Engenharia da Prefeitura do Distrito Federal.
Publicação texto O Acude de Orós, escrito por Armando Augusto de Godoy. Disponível em http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=089842_04&PagFis=16098&Pesq=a%C3%A7ude%20de%20or%C3%B3s – Acesso em 30/04/2018. Fonte: Biblioteca Nacional Digital, 2018.

O elo entre estes vários eventos que leva a destacá-lo é a ênfase dada ao rodoviarismo sob o ponto de vista do urbanismo e a sua constância no debate urbanístico, no período, seja através de seu vinculo a administração municipal, durante o movimento para a institucionalização do urbanismo, e a instituições profissionais e civis seja através de seu envolvimento na elaboração de planos e instrumentos

urbanísticos, seja por sua participação em congressos nacionais vinculados aos temas urbanismo e rodoviarismo.

Entre os técnicos municipais, Armando de Godoy teceu relações com diversas entidades da sociedade civil ao longo de sua trajetória. Desenvolveu um largo trabalho de propaganda sobre urbanismo e a necessidade do planejamento de intervenções urbanas ao longo das décadas de 1920 e 1930. Sua trajetória como propagandista do urbanismo foi interrompida em 1938, quando um derrame lhe afastou da vida pública, mas não encerraram ali suas ideias e pensamento sobre as questões da cidade evocadas tanto pelos técnicos alocados na Comissão do Plano da Cidade, recriada no governo de Dodsworth, quanto pelo engenheiro amigo e próximo a ele, o engenheiro Francisco Baptista de Oliveira (SILVA, 2003).

2.2.3. No urbanismo como ação pedagógica do planejar

Ampliando o campo de discussão e entendimento sobre a relação do urbanismo e a educação urbana, é interessante e oportuno observar o Departamento de Sociologia da Universidade de Chicago. Para Castex (2009, apud PEREIRA, 2016), o método de observação e análise desse departamento começou a ser desenvolvido à base da própria constituição da sociologia como campo de reflexão sobre as formas de vida coletiva:

É por isso que para muitos sociólogos Chicago foi considerada de fato um laboratório social, mas para os arquitetos ela foi também o canteiro em que gestava um novo tipo de concentração de indivíduos e de atividades, a "cidade moderna”. (PEREIRA, 2016, p. 5).

A cidade de Chicago, a partir de 1871, com sua reconstrução, após um incêndio que a destruiu inteiramente, definia-se no início do século XX como um dos laboratórios sociais mais completos do mundo, de onde emergiam realizações arquitetônias. Sobre a Escola de Sociologia e Escola de Arquitetura que estavam em pleno processo de amadurecimento por volta de 1892, Pereira (2016) argumenta que certas formas de organização e de prática social em Chicago geraram uma terceira “escola”, a de urbanismo, entendido como “braço da administração das questões municipais”.

Para Topalov (1999), foi na cidade de Chicago que associações sociais se engajaram na promoção de reformas sociais. Indo mais adiante, é nessa cidade que as novas práticas associativas se instauraram em escala e ritmos desconhecidos e ímpares. É aí também que a "Escola de Urbanismo" surge como ponte "sobre a qual não se fala e que leva de uma a outra", ou seja, une a "Escola de Sociologia", consolidada no período entreguerras, à "Escola de Arquitetura", sendo que antes este era um movimento raramente comum. Cabe destacar dois sentidos neste processo:

É esta escola de urbanismo que, em um certo sentido, sucede aos debates sobre arquitetura dos anos 1870 e que ganhariam a escala da própria cidade, trinta anos mais tarde a partir da concepção da International Exhibition Fair, de 1893, e que amadurece no contexto de elaboração do plano urbanístico de Burnham e Bennet, de 1907. Em outro sentido, é ela que precede –- no contexto de discussão do próprio plano e de sua difusão – a reflexão sobre a cidade, seus territórios, os perfis demográficos e sociais de seus novos habitantes, de suas culturas e modo de vida ou de suas lutas e estratégias de assimilação e sobrevivência. Em muitos aspectos são os debates travados nesta escola de urbanismo que preparam o programa que será seguido pela "escola " de sociologia em sua primeira fase até 1925. (PEREIRA, 2016, p. 5).

No limite dessas argumentações fica sublinhado que o grande laboratório e canteiro de Chicago fomentou também a organização de outros saberes urbanos. Foi a "escola de gestão das questões municipais, ou, simplesmente, de urbanismo" (2016, p. 6), fomentada na Universidade de Chicago e exportada pela rede de clubes rotários, provocando impactos claros, inclusive no Brasil, o que possibilitou o engajamento de setores sociais nos debates sobre a cidade em que se vive. Como consequência, Pereira (2016, p. 7) afirma que, no caso do Brasil, foi criada "uma série de associações, clubes e institutos, entre eles a Sociedade de Amigos da Cidade do Rio de Janeiro e de São Paulo".

A cidade de Chicago, entre 1900 e 1930, dobrou sua população, aumentando a diversidade de comunidade e de grupos na cidade, o que favoreceu o movimento associativo e de ajuda mútua na cidade. As experiências "testadas e acumuladas" do Departamento de Sociologia, em Chicago, tiveram suas práticas pautadas em reivindicações, negociações e parcerias junto a prefeitos e autoridades públicas, mas também desenvolveram estratégias sutis de conscientização e propaganda de seus

ideais. Por sua vez, esse conjunto de elementos foi traduzido, conduzido e propagado internacionalmente pelo Rotary Club, associação de maior alcance nacional nos Estados Unidos, que nasceu em 1905, na cidade de Chicago.

As ações desse clube no Brasil ocorreram em paralelo com os movimentos de Armando Augusto de Godoy e entre os pioneiros do urbanismo brasileiro, em especial no Rio de Janeiro. O desenrolar dessa trama leva a uma outra pergunta: é certo fomentar a ideia da existência de nexos entre Armando Augusto de Godoy, entre outros atores do planejamento urbano brasileiro também vinculados aos órgãos municipais, e a "rede transnacional" do Rotary Club?

É a ambiência social, do início dos anos 1920, em particular na gestão de Carlos Sampaio, que se destaca como um dos momentos reveladores do modo de pensar a cidade e de agir na cidade do Rio de Janeiro daqueles que pretendiam a institucionalização municipal e a definição do espaço profissional de um grupo formado por engenheiros e arquitetos, os pioneiros do urbanismo brasileiro. O pensamento urbanístico de Armando Augusto de Godoy, em sintonia com Saturnino de Brito, encontrou eco nos membros de associações civis como o Rotary Club, no que diz respeito à necessidade de um plano de conjunto para a remodelação e expansão da cidade.

Inserir Armando Augusto de Godoy nesse ínterim corrobora com uma historiografia crítica brasileira, em que os estudos evoluíram e voltam-se hoje a dar importância a trajetórias profissionais como desse engenheiro brasileiro envolvido com as questões urbanas e com os problemas da cidade.

Com relação à abordagem do fenômeno urbano na "Escola de Chicago" pouco articulada aos primórdios do urbanismo no Brasil (1905-1935), na historiografia da cidade e do urbanismo, é relevante mencionar a discussão de Margareth da Silva Pereira (2011), sobre a importância desta Escola, da cidade de Chicago e do Rotary Club, nesse período.

Pressupõe-se que os engenheiros e arquitetos brasileiros começaram ali a participar ativamente do debate urbano, a se inteirarem das referências internacionais, da chegada de livros, manuais e periódicos adquiridos pelas agremiações e redes de

profissionais às quais se filiavam. Ao estudo do que se lia e como se interpretavam autores estrangeiros, registra-se que os profissionais brasileiros tiveram acesso ao debate internacional ao circularem pelos congressos, exposições e cursos, ao receberem experts como consultores estrangeiros no país, estabelecendo diálogo com eles, ainda que unilaterais e de relativa sintonia teórica (ANGOTTI-SALGUEIRO; SIMÕES JUNIOR, 2017).

Com relação ao urbanismo moderno, segundo Costa (2006, p. 69), na França registra-se o acervo do CEDIAS – Musée Social –, órgão ligado à gênese do urbanismo como ciência com um patrimônio documental que auxilia na compreensão da representação de cidade na virada do século XIX para o XX. Destaca, ainda, a Société Francaise des Urbanistes (SFU), com o objetivo de

> reunir uma documentação técnica capaz de estreitar e manter relações com grupos similares no estrangeiro, de centralizar os anseios demonstrados nos últimos congressos urbanos e de estudar a realização prática e a participação em exposições [...] (Fonte: www.urbanistes.com. Acesso em 04/06/2002). (COSTA, 2006, p. 69).[199]

O que interessa destacar são as ações da SFU, de 1911 a 1930, recorte temporal que se adotou para análise e reflexões sobre o itinerário da formação do pensamento urbanístico e rodoviarista de Armando Augusto de Godoy.

Assim, é nesse período que a SFU vai concentrar suas ações nas questões relativas à construção, à melhoria das aglomerações urbanas e rurais e no desenvolvimento do urbanismo como ciência. Mas é também quando seus fundadores percorrem o mundo levando as ideias do urbanismo francês e os estudos relativos à criação, à remodelação, ao embelezamento e à extensão urbanas e rurais, mediante os planos urbanísticos com enfoque nas questões da higiene e da circulação nas cidades (COSTA, 2006, p. 69).[200]

---

[199] Neste trabalho de tese, adotou-se a seguinte definição de urbanismo: uma ciência de ação, com fundamento no pensamento dos planejadores urbanos europeus da Sociedade Francesa de Urbanistas (SFU) atuante desde de 1911, no campo do planejamento e desenvolvimento urbano. « Ensemble des sciences, des techniques et des arts relatifs à l'organisation et à l'aménagement des espaces urbains, en vue d'assurer le bien-être de l'homme et d'améliorer les rapports sociaux en préservant l'environnement. » Definição dada pelo Centro Nacional de Recursos Têxteis e Léxicos CNRS (CNRTL), que contém os aspectos, organização técnica, humana e espacial do planejamento urbano. Como indicado pelo CNRTL, o urbanismo é a ciência de tudo que pertence à cidade.

[200] Segundo Costa (2006, p. 69), nos salões da SFU nasceu uma importante referência para o urbanismo moderno: a *Lei Cornudet*. Para ele, "foi igualmente em suas dependências que seria criada a Société Française des Urbanistes (SFU), fundada por Eugène Hénard e tendo Agache como secretário-geral. Como se sabe, essa instituição seria

Mas interessa nesse debate é destacar como esses urbanistas pioneiros estrangeiros perceberam os problemas e as soluções da circulação vinculada à higiene urbana tratada pela via pública e de tudo o que se refere às dimensões e orientações das ruas, num momento em que a circulação de veículos anunciava-se com o uso de veículos puxados a cavalos, dos bondes, e dos trens urbanos e dos trens subterrâneos (os metrôs).[201] Além disso, busca-se compreender como e quando, no Brasil, se deu a participação de Armando Augusto de Godoy nesse processo na cidade do Rio de Janeiro, na época capital federal. Cabe aqui uma digressão para compreender melhor como a temática surgiu como prioridade na cidade do Rio de Janeiro.

Segundo Margareth da Silva Pereira (1988), na tese intitulada *L'éphémère et la perrenité: histoire de la ville au XIXe siècle*, defendida sob orientação de Roncayolo, a associação entre medicina e o espaço urbano se iniciou por volta de 1830, com a criação da comissão de salubridade formada por um grupo de trabalho dentro da Sociedade de Medicina no Rio de Janeiro, que insistia na realização de um plano geral da cidade do Rio de Janeiro com todas as suas ruas e que fosse realizado pelos engenheiros especializados da École des Ponts et Chausées. Antes, em 1820, as preocupações com a circulação nas ruas dessa cidade já haviam ocorrido com os projetos de embelezamento do arquiteto francês Grandjean de Montigny. Em 1843, coube ao engenheiro Henrique de Beaurepaire Rohan a ideia de articulação e comunicação entre as partes da cidade do Rio de Janeiro em busca de uma totalidade do território. A aproximação dessas propostas com a noção que se tinha de intervenção sobre a cidade desenvolvida pela medicina gerou uma associação entre a cidade e os organismos vivos.

No período que compreende os anos de 1838 a 1892, iniciou-se uma política de intervenção no espaço urbano carioca, em que a cidade passa a ser pensada como

---

responsável pela elaboração do texto que daria origem à referida lei, sancionada em 14 de março de 1919, e que seria conhecida como a primeira lei francesa sobre *L'Aménagement, l'embellissement et l'extension des villes*. A partir dela, a atuação dos urbanistas nos planos das cidades teria respaldo internacional. Agache seria um dos seus maiores propagadores pelo mundo. O Plano de Remodelação, Embelezamento e Extensão do Rio de Janeiro seria fruto direto de seu texto. A criação do Musée Social muito deve à pessoa que esteve à frente de todo o processo: Jules Siegfried. A sua trajetória profissional também nos auxilia a compreender a atuação destes primeiros urbanistas. Siegfried, um bem-sucedido comerciante de tecidos, tinha sido prefeito da cidade de Havre, antes de chegar a Paris em 1887, como deputado. Seguiria depois a carreira de senador, até ministro do Comércio. Como deputado, um dos seus primeiros atos foi criar um projeto de lei chamando para a organização dos serviços de higiene e para a criação de um Ministério de Saúde Pública. Fonte: www.urbanistes.com (acesso em 06/05/2003)".

[201] Sobre esse assunto destaca-se o segundo capítulo do livro três da Enciclopédia de Higiene e de Medicina Publica, editada por Jules Rochard, em 1897.

questão técnica. O olhar médico e o saber do engenheiro são conjugados na observação e transformação do ambiente urbano. O progresso, a civilização e a regeneração da cidade colonial, antiestética, suja e doente, contrapõem-se. Os médicos higienistas podem ser considerados os primeiros a produzir um discurso articulado sobre as condições de vida na cidade e os primeiros a propor e executar intervenções visando corrigir as "disfunções" do "organismo" urbano e disciplinar as relações entre seus membros[202] (SALDANHA, 2008, p. 23).

O Plano de Melhoramentos, de 1875, foi reformulado com a elaboração do Plano ou Reforma de Pereira Passos, denominado "Embelezamento e Saneamento da Cidade". O objetivo dessa reforma era dar mais fluidez ao tráfego nas ruas, ou seja, substituir as vielas por ruas arborizadas, promover melhores condições estéticas e higiênicas para as construções urbanas, sanear e embelezar. Destinada a transformar a cidade capital da República, ou ainda a cidade capital, em uma cidade moderna, as avenidas se constituíram no principal instrumento da Reforma de Pereira Passos, inspirada nas intervenções do prefeito Haussmann (1853-1870), ao transformar a cidade de Paris em metrópole moderna (LEME, 1999, p. 358).

O processo científico e a adoção dos princípios sanitaristas nas práticas urbanas fizeram parte desse cenário urbano da cidade do Rio de Janeiro da segunda metade do século XIX. O enfrentamento das epidemias exigiu a remodelação das áreas centrais, de forma a implantar serviços de infraestrutura de água e esgotos, a sanear áreas pantanosas e inundáveis, a prover espaços públicos abertos para facilitar a aeração e a insolação, a eliminar focos de concentração de moradias insalubres (cortiços) e a estabelecer normativas para as construções (SIMÕES JUNIOR, 2013).

A população no Rio de Janeiro, no final do século XIX, crescia de forma significativa com a onda de imigração europeia e a migração de escravos recém-libertos. Com esse crescimento populacional verifica-se o caos na ocupação urbana, favorecendo

[202] Cabe salientar que o Plano de Melhoramentos, elaborado pela comissão de Melhoramentos, em 1875, foi elaborado, em sua acepção moderna, ocasionando debates sobre a necessidade e urgência de sanear a cidade. Discute-se nesse momento a conveniência de remover a grande massa proletária da área central para a periferia (BENCHIMOL, 1985). Há também outros dois fatos a serem destacados: o primeiro é a fundação do Clube de Engenharia, em 1880, e o segundo a criação do Instituto Politécnico Brasileiro, na mesma década.

a disseminação de doenças e a cidade tornando-se insalubre. Com as epidemias que assolavam a cidade, a questão do saneamento era central, e os engenheiros eram chamados para elaborar projetos e chefiar comissões para implantação de redes de água e de esgoto. A circulação era outra questão importante: tratava-se de transformar as estruturas urbanas herdadas de uma economia colonial,

> [...] em que a circulação se fazia mais como passagem entre as cidades e os centros produtores. Alargavam-se as ruas adequando-as aos novos meios de transporte, principalmente, o bonde, [...] projetando sobre a cidade existente, tratava-se de melhorá-la. (LEME, 1999, p. 22).

Com a abolição dos escravos, os ex-escravos que saem em busca de qualquer ganho para assegurar sua sobrevivência e a presença de trabalhadores livres (artífices, operários de pequenas manufaturas, trabalhadores de trapiches, carroceiros, pequenos comerciantes e outros) que precisavam de moradias baratas e perto dos locais de trabalho vão contribuir diretamente para as mudanças ligadas à força de trabalho nacional e estrangeiro num momento em que a cidade sofre uma explosão populacional. Entre os anos de 1925 e 1927, foram escritos seis textos escolhidos para compor a coletânea *A Urbs e os seus problemas*. Nesses, pouco ou quase nada é mencionado sobre as discussões que se deram durante os primeiros Congressos Nacionais de Estrada de Rodagem.

A atuação profissional de Armando Augusto de Godoy se deu também junto a associações civis como o Automóvel Club do Brasil do Rio de Janeiro. Entretanto, ainda não se sabe, ao certo, o número de artigos escritos e conferências realizadas por Armando Augusto de Godoy no Automóvel Club do Brasil e temas afins. Mas é possível afirmar seu envolvimento e identificar suas contribuições nas ações propostas pelos associados do clube

Marisol Rodríguez Sosa e Roberto Segre (2013) analisam o plano de Alfred Agache para o Rio de Janeiro (1927-1930) pelo viés do planejamento urbano, dialogando com as ideias da Escola Francesa de Urbanismo no final da década de 1920.

É a partir desse contexto, da cidade do século XX, que Armando Augusto de Godoy teve a oportunidade de atuar em várias situações distintas no percurso de sua carreira profissional. O destaque é para sua participação nos Congressos Nacionais de

Estrada de Rodagem, no Congresso Brasileiro de Higiene e do seu engajamento no movimento a favor da elaboração de um plano de remodelação para a cidade do Rio de Janeiro – que resultou na contratação de Alfred Agache[203] e na passagem deste pelo Brasil, entre 1927 e 1930.

Quanto às mudanças na cidade Capital Federal brasileira, relacionadas à higiene e estética urbana, Armando Augusto de Godoy entendia ser necessário entregar a elaboração de um plano geral de remodelação a quem conhecesse e tivesse experiência no trato com a higiene das cidades e a estética urbana. Para ele, no seu texto "Necessidade inadiável de um plano de remodelação para o Rio de Janeiro", escrito em setembro de 1926, já não se estava numa época em que

> [...] se permitia a qualquer administrador, segundo a sua fantasia, remodelar um arrabalde, abrir uma praça, rasgar uma avenida. [...]. Hoje, já se há constituído um complexo ramo de 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 urbanos, e somente quem possui tais conhecimentos pode presidir à organização de um plano de remodelação de uma cidade [...]. (GODOY, [1926] 1943, p. 38).

Para conseguir tão elevado *desideratum* de organização de um plano geral e completo de remodelação para a capital federal brasileira, seguiu dizendo que se determinasse uma ocupação mais racional e artística de seus terrenos e que encaminhasse soluções para os problemas relacionados à higiene e ao conforto da população carioca. (GODOY, [1926] 1943, p. 39, 40).

Nesse sentido, Armando Augusto de Godoy entendia ser o urbanismo um ramo da engenharia que se ocupava da apreciação dos fenômenos urbanos e que, em face dos estudos dos urbanistas a introduzir e conceber um tipo de organismo urbano, não se podia considerar como cidade moderna todo o agrupamento urbano em que se não observassem as principais condições de uma referida cidade, a cidade capital.

No seu texto "A evolução das cidades e a urbs moderna", escrito em dezembro de 1926, ele conclui argumentando que as cidades capitais brasileiras longe estavam de

[203] Agache graduou-se arquiteto em 1905 na École des Beaux-Arts, mas completou seus estudos no Collège Lubre de Scienes Sociales. Sua formação acadêmica reflete na sua definição do urbanismo como uma ciência de aplicação e arte, uma filosofia social (SOSA; SEGRE, 2013).

ser consideradas cidades modernas. Para colocá-las ao nível de muitas capitais que se encontravam na Europa e nos Estados Unidos, além de Stübben e Jaussely, ele acrescentou os nomes de Bennet e Agache (GODOY, [1926] 1943, p. 33, grifo nosso).

Nesse período depara-se com um Armando Augusto de Godoy assimilando, discutindo e colocando em prática o ideário do urbanismo, da cidade moderna, bem como a concepção da metáfora organicista e o procedimento terapêutico aplicados nas representações de cidades. Vale dizer, estes dois últimos conceitos aplicados ao estudo do universo urbano e às formas de olhar, viver, imaginar a cidade a partir do final do século XIX e início do século XX. Eis o que durante quase quatro anos procurou mostrar por meio dos trabalhos publicados no *Jornal do Comércio*, em revistas e diários da cidade do Rio de Janeiro.

O que a visão urbanística de Armando Augusto de Godoy leva a alcançar é a relação desse urbanismo com o pensamento inovador de Patrick Geddes nos campos de planejamento urbano e da sociologia. Foi Patrick Geddes que introduziu o conceito de região para arquitetura e planejamento. Seus princípios para o urbanismo demonstram sua opinião sobre a relação entre processos sociais e forma espacial, bem como a associação entre o desenvolvimento social do indivíduo e o ambiente cultural e físico.

Sobre o contexto brasileiro de preocupações com as comunidades espalhadas por tão vasto território, Armando Augusto de Godoy manifestou, no seu texto “A rodovia sob o ponto de vista do urbanismo através dos séculos” (GODOY, [s.d.] 1943, p. 251-258), a sua visão ao fazer uma retrospectiva histórica para mostrar a subordinação da cidade às vias de comunicação, dando ênfase à importância da função que desempenhava a estrada em relação à cidade com o desenvolvimento do comércio e da indústria. Mostrou em tal texto, "através das idades", a dependência que as aglomerações humanas, vilas, tribos, cidades tinham das vias de comunicação que para elas convergiam.

A década de 1920 assinala o início da luta por iniciativas que integrem projetos isolados, por meio de planos ou normas gerais. Nas cinco primeiras décadas do século XX, uma agenda urbanística foi gradativamente construída em cidades brasileiras, e o Distrito Federal, a cidade do Rio de Janeiro, foi um dos centros desse processo, com a

circulação de propostas divulgadas em livros e em revistas técnicas como a Revista do Clube de Engenharia (1887) e a Revista da Diretoria de Engenharia (1932-1937), posteriormente denominada Revista Municipal de Engenharia (1937-1959), publicada pela Prefeitura do Distrito Federal. No campo específico do planejamento de cidades, os atos e as medidas adotadas por H. Hoover, Ministro do Comércio e, posteriormente, Presidente dos Estados Unidos em 1928, relativos à gestão de cidades, traduziram-se em inspiração para países, entre eles o Brasil (REZENDE, 2011, p. 3).

> O conjunto dessas mudanças forma um enquadramento para a construção e consolidação do saber urbanístico e de sua aplicação no Distrito Federal, o que nos permite perceber, desde a década de 1920, um grupo de profissionais, que luta pela existência de práticas de urbanismo ou de planejamento de cidades. Entre eles, destacamos os engenheiros Washington Azevedo, Armando de Godoy e José Octacílio Saboya Ribeiro, os dois últimos autores com expressiva atuação junto ao corpo técnico do Distrito Federal. Destacamos, ainda, o engenheiro Luiz Ignácio de Anhaia Mello pela importante função na circulação de idéias, que se expressam na agenda urbanística em construção no Distrito Federal.

No Distrito Federal encontrava-se Armando Augusto de Godoy atuando na defesa do planejamento e do estabelecimento de normas de uso e construção. Junto com ele, entre outros que participaram da propaganda na imprensa, se achavam profissionais como Gelabert de Simas, Joaquim Sousa Leão, Marcelo Taylor, Matos Pimenta. Esse debate se repercute quanto à necessidade de um plano e obtém o apoio do Rotary Club, citado anteriormente, o que influi na vinda de D. Alfred Agache, em 1927, para a administração do Prefeito Prado Júnior, e na contratação do Plano de Embelezamento e Melhoramentos para a cidade do Rio de Janeiro de 1927 a 1930 (GODOY, [1936] 1943, p. 78).

Uma das medidas que antecedem o plano é a contratação da Planta Cadastral. A contratação de Agache, um arquiteto estrangeiro, contudo, não é uma unanimidade. Antônio Ferreira de Souza Pitanga (1928) alerta para o seu possível plágio ao repetir estudos existentes de autoria de Cortez e Bruhns referentes às proposições do aterramento do Saco da Glória e a Ponta do Calabouço e sobre o prolongamento da Av. Rio Branco junto à Av. Beira Mar, sem dar-lhes o crédito necessário. Segundo Rezende (2011),

> Adelstano Porto D'Ave, dirigente do Clube dos Bandeirantes, [...] organização composta por setores representativos da elite carioca e

> presente em vários debates à época, critica em 1929, já com a preparação do plano em andamento, não só a escolha de um profissional estrangeiro, assim como os custos relacionados e a própria contratação da empresa responsável pelos levantamentos para a Carta Cadastral, a "Aircraft Operating Company.

Armando Augusto de Godoy se torna o elemento de ligação entre o escritório de Agache e a Prefeitura do Distrito Federal. Os artigos escritos por ele, no final da década de 1920 e início da década de 1930, concentram-se na divulgação do Plano de Agache e suas propostas. Entretanto, com a falta de unanimidade na aceitação das propostas, acabou sendo transferido, de acordo com seu relato:

> Fui convidado por ele [Agache] para servir de traço de união entre o seu escritório e antiga Diretoria de Obras, o que aceitei, [...] Isso, porém, durou pouco tempo. Por motivos de intrigas; fui removido para bem longe do centro da cidade, isto é, para chefiar uma circunscrição que fica nos limites do Distrito Federal. (GODOY, [1936] 1943, p. 323).

Segundo Armando Augusto de Godoy, no início dos anos de 1930, o ideário urbanístico não se encontrava pactuado quanto a seus meios:

> [...] a lei que oficializou o Plano Agache passou a ser letra morta. Eu, por tal motivo, pedi que me transferissem da Divisão de Urbanismo, a qual mudou de nome por tal palavra inspirar pouca simpatia a alguns colegas, que, não obstante os conhecimentos e ilustração que possuem, ainda não aceitaram os planos diretores, sem os quais não é possível a coordenação dos serviços e elementos urbanos. (GODOY, [1936] 1943, p. 330).

Vale destacar que a circulação de ideias entre os profissionais ocorreu de forma intensa para o debate sobre o planejamento de cidades, em diferentes locais, como é o caso do urbanista e engenheiro paulista Anhaia Mello, em 1929. Rezende (2011, p. 6) afirma que a consulta ao seu acervo particular permite identificar livros de D. A. Agache. Revela ser Anhaia Mello um profissional "orientado por novas idéias no campo urbanístico" (REZENDE, 2011, p. 6), inclusive como ocorria em diferentes países, em especial nos Estados Unidos.

Pode-se dizer que o pensamento urbanístico de Armando Augusto de Godoy, construído ao longo da sua trajetória profissional, compreendendo, além do instrumento do zoneamento, planos e comissões de planejamento, essas últimas vistas como a condição para o exercício do urbanismo, aproxima-o de Anhaia Mello. Para Feldman (2010), no final da década de 1920, na construção do saber urbanístico no Brasil, ocorre uma expansão da temática com a introdução de novas possibilidades ao

menos no nível da teoria, configurando-se um novo paradigma nesse campo de conhecimento.

> Trata-se do entendimento e da transformação do urbanismo em planejamento e gestão de cidades, tema que inclui o plano diretor e as comissões de planejamento, além das normas de regulação do uso e ocupação do solo. É esse tipo de planejamento que será cobrado da Prefeitura do Distrito Federal após 1930. (REZENDE, 2011).

Assim sendo, os textos de Armando Augusto de Godoy revelam uma preocupação com as transformações e conquistas das cidades. Em suas interlocuções, defende os princípios urbanísticos e procura formar um ambiente favorável às realizações de remodelação e extensão da cidade do Rio de Janeiro. Com suas palestras, conferências, artigos e entrevistas, assume uma postura de ensinar aos habitantes dessa Capital "como construir a cidade de seus sonhos" (OLIVEIRA,1943, p. XIII). Ele destacou-se como um propagador da ciência do urbanismo na capital federal.

O debate a respeito da repercussão do ideário urbanístico internacional nas propostas e práticas urbanas, ocorridas nas principais cidades-capitais brasileiras, pode ser verificado ao longo da Primeira República. A referência urbanística era o Plano que o prefeito Haussmann tinha executado para a cidade de Paris na década de 1850. No contexto brasileiro e mesmo sul-americano, as ressonâncias do processo de industrialização na Europa e América do Norte já se fazem perceber desde a década de 1880.

Numa aproximação com os modelos e práticas urbanísticas advindas do cenário internacional, não se pode deixar de ressaltar que as referências urbanísticas, à sua época, pelo prefeito Haussmann, e o plano de Buenos Aires, realizado em 1907, pelo arquiteto francês Joseph Bouvard. Ambos se constituíram em referências importantes, prevalecendo mais que a teorização urbanística elaborada pelos germânicos. A repercussão das teorias do urbanismo internacional nas propostas e práticas urbanas ocorridas nas principais cidades-capitais brasileiras, ao longo da Primeira República, no período das intervenções de Pereira Passos, teve como referência urbanística esses dois planos. Por conseguinte, a partir da década de 1880, no contexto brasileiro e mesmo sul-americano, as ressonâncias do processo de industrialização na Europa e América do Norte se fizeram perceber em um ambiente sob tensão e paradoxal.

Além dos encontros, dos fóruns de debates nos congressos e exposições internacionais, a difusão desse novo campo científico de conhecimento, a partir do início do século XX, constituiu-se, com os períodicos especializados, como um meio mais eficiente de divulgação do debate sobre a cidade. A troca de experiências entre os administradores das cidades europeias e a internacionalização da cultura urbanística são episódios que esses fóruns possibilitaram, juntamente com a difusão desse ideário do urbanismo promovida pelas Vereins alemãs, o Town Planning Institute e o Garden Cities and Town Planning Association ingleses, a Societé Française des Urbanistes, e também por outras associações de urbanistas fundadas em cada país.

2.2.4. Na questão da habitação social

Com relação ao "problema da casa" nos Estados Unidos, Armando Augusto de Godoy citou Lawrence Veiller, a maior autoridade neste assunto, à época, que dizia que cerca de dois milhões de habitantes em Nova York viviam em compartimentos mal ventilados e sem luz direta, o que os modernos regulamentos de construção condenavam.

Em 1924, Armando Augusto de Godoy foi o relator da Comissão para elaborar o Regulamento de Construções (Decreto nº 2.021/1924; Decreto nº 2.087/1925). Na preparação, se inspira na obra de Lawrence Veiller, The model housing law, orientando-se igualmente pelos debates sobre o assunto no Instituto Politécnico dessa cidade, como também nos artigos de vários números do Boletim daquele Instituto, publicação técnica muito apreciada pelos nossos engenheiros e arquitetos (GODOY, [1936]1943, p. 320).

Não faltaram argumentos para caracterizar em Nova York, em "down town", na parte mais comercial, que havia

> [...] necessidade de iluminação artificial nos pavimentos inferiores dos prédios mais altos; mesmo nos dias de verão, os empregados das lojas, armazéns e escritórios raramente recebem o benefício da ação da luz natural não a tendo, nem quando vêm para o serviço, nem quando voltam para as suas casas. (GODOY, [1936] 1943).

Pressupunha que cerca de 80% da população viajava no *subway*, isto é, segundo ele, "debaixo da terra". Antes de encerrar, explanou sobre duas cidades: Berlim, onde famílias viviam em alojamentos precários, ocupando cada família apenas um

compartimento, implicando um alto índice de mortalidade entre essas famílias, e Londres, que mesmo com sua imensa população foi considerada por ele menos compacta e apresentava uma situação melhor que a encontrada em Nova York. E, ainda, não faltou tempo para inserir na discussão as questões referentes ao tráfego, relacionando-as com outro inconveniente da ocupação excessiva dos terrenos, que eram as dificuldades que resultavam para circulação.

Seu ponto de vista sobre os "prédios de muitos andares e de elevadas taxas de edificações" foi apresentado citando exemplos em Londres, Paris, Berlim, Nova York e outras cidades, demonstrando seu conhecimento e domínio sobre a "nefasta mania dos prédios altos", contrapondo com a fragmentação inadequada dos terrenos. Destacou a atuação de Thomas Adams, considerado por ele um dos maiores urbanistas ingleses, que dirigiu a elaboração do plano de urbanização de Nova York. Na ocasião Thomas Adam havia mostrado que o inconveniente não era a altura excessiva dos arranha-céus e sim a falta de proporcionalidade "entre aqueles elementos na maioria dos "sky-scrapers" e os espaços livres que os cercavam.

Armando Augusto de Godoy concluiu relatando o que se estava verificando com a construção de prédios altos na área central do Rio de Janeiro, sobretudo em Copacabana. Para ele tal fato estava prejudicando a capital federal, alegando que o volume dos prédios dependia da largura da rua, das dimensões dos lotes e das condições das canalizações indispensáveis à vida dos seus habitantes, chamando a atenção para o custo do edifício, para a realidade social dos seus futuros moradores e para a dependência dos elementos dos serviços públicos e a necessidade de manutenção destes.

> Não se deve também abstrair o custo do edifício, o qual deve estar de acordo com as possibilidades financeiras daqueles que têm a probabilidade de o ocupar. Em geral o aluguel dos apartamentos, nos arranha-céus, não está ao alcance das classes pobres e a moradia neles só é possível, em boas condições, quando todos os seus habitantes têm boa educação social. Se a densidade da população não é elevada – é o caso do Rio de Janeiro, cidade rala – é diminuta a renda proveniente do imposto predial, das taxas de calçamento e das relativas ao fornecimento de água, gás e luz. (GODOY, [out. 1935] 1943, p. 298).

No Brasil, entre 1925 e 1927, a questão habitacional e os primeiros planos urbanísticos de caráter moderno surgiram com a crise do funcionamento das cidades

portuárias e do complexo agroexportador no final do século XIX. Tinham como objetivo central garantir a realização dos fluxos de mercadorias. As grandes obras de saneamento das cidades portuárias produziram o urbanismo sanitarista, indutor das mudanças e de planejamento das cidades litorâneas. A questão principal era dotar a cidade de infraestrutura urbana para os fluxos de circulação das mercadorias, num contexto de complexo processo agroexportador.

Desse modo, a dimensão social e os problemas de habitação foram colocados em segundo plano. Segundo Quinto Jr. (2013, p. 54-55), a esse fato caberia associar outro aspecto importante. A reforma urbana era uma plataforma política para as organizações operárias, filiadas à Segunda Internacional na Europa. A releitura feita pela historiografia italiana do urbanismo, ao apontar os movimentos dos socialistas organizados na Segunda Internacional e sindicatos de trabalhadores, deve ser observada tendo estes como um dos principais construtores da cidade moderna.

Três outras cidades modelares são discutidas, com precisão de detalhes, e citadas como referências de cidades industriais: a cidade de Gary,[204] "considerada como a cidade do aço", fundada em 1906 nos Estados Unidos; a cidade de Magnitogorsk,[205] na Rússia, e Glin,[206] na Tchecoslováquia (GODOY, [1932]1943, p. 259).

Nesse debate sobre os problemas da habitação social, Armando Augusto de Godoy teve a oportunidade de participar e presidir uma comissão – da casa de baixo custo – nomeada pelo prefeito Pedro Ernesto, por volta de 1934, que fez uma regulamentação reduzindo as exigências ao mínimo (GODOY, [1936] 1943, p. 153). Outros assuntos são abordados por ele com muita propriedade e conhecimento de causa. Permite discutir sobre os princípios do Plano Agache, a importância do Estado

[204] Segundo Armando Augusto de Godoy ([1932] 1943, p. 262-26s), a cidade de Gary foi construída por Elbert Gary, que na sua opinião "é do mesmo estofo de Henry Ford, Eastman, Carnegie, Armour, Dupont, Rockfeller, etc.".

[205] O Plano da cidade de Magnitogorsk, segundo Armando Augusto de Godoy ([1932] 1943, p. 265, 266, 268), "foi confiado ao urbanista alemão Mey [...]. O engenheiro chefe do corpo de técnicos norte-americanos foi o Sr. William Haven [...]. O geólogo Smith foi um dos técnicos americanos contratados pelo governo russo [...]. Foram as grandes realizações técnicas que compeliram Stalin e seus companheiros a dar aos engenheiros o predomínio e a supremacia de que hoje gozam na Rússia".

[206] A ideia de construir a cidade industrial de Glin foi de Tomás Bata, "o rei do calçado na Europa (...)" (GODOY, [1932] 1943, p. 264).

Novo para institucionalização do urbanismo e o reconhecimento de um corpo técnico dentro da prefeitura do Rio de Janeiro.

Nesse período tem-se a concepção da ideia "que via o Estado como resposta à irracionalidade das massas e a sua entrada no cenário político" (SILVA, 1995, p. 20). O Estado deveria reorganizar a administração pública para conter os interesses particulares da classe política. O Pacto social traçado nesses anos, durante o período do Estado Novo, vai de encontro com os princípios da sobreposição do interesse coletivo aos interesses particulares. O caráter autoritário é uma marca do Estado Novo, caracterizado politicamente por grandes obras e economicamente pelo crescimento do processo de industrialização, que, mesmo quando "o país continuava agrícola e a economia de base agro-exportadora, garantia as mudanças encetadas pelo Estado" (SILVA, 1995, p. 20).

2.2.5. Entre o dilema Agache (1927-1930) e Le Corbusier (1929-1936)

Nas reflexões sobre o itinerário da formação do pensamento urbanístico de Armando Augusto de Godoy, mesmo que as dinâmicas do estudo de mecanismos de apropriação das referências internacionais estejam presentes nos trabalhos atuais, ainda cabe uma discussão na linha de perguntar sobre as nuanças e pertinência da presença dessas referências internacionais, e dos conceitos anunciados, presentes em seu repertório teórico e em suas interlocuções.[207] Numa classificação por períodos históricos, há uma sobreposição que chama a atenção para o fato de que os períodos apresentados "não são rigorosos nas suas delimitações nem excludentes entre si"

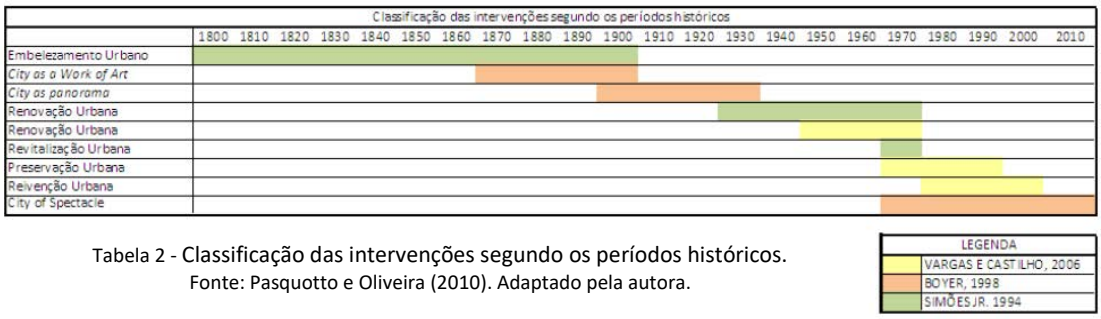


Tabela 2 - Classificação das intervenções segundo os períodos históricos.
Fonte: Pasquotto e Oliveira (2010). Adaptado pela autora.

[207] Segundo Pasquotto e Oliveira (2010), o autor Simões Junior (1994) periodizou os momentos das intervenções urbanas a partir das pesquisas de Portas (1985), Del Rio (1991), Villaça (1989) e Piccinato (1983), numa análise comparativa das classificações desse autor com as classificações de Vargas e Castilho (2006) e Boyer (1998). Essas periodizações identificaram quatro momentos significativos da intervenção no espaço urbano: embelezamento urbano, renovação urbana, preservação urbana, reinvenção urbana.

(VARGAS; CASTILHO, 2006, apud PASQUOTTO; OLIVEIRA, 2010, p.). Mediante a análise comparativa de Pasquotto e Oliveira (2010), destaca-se entre as periodizações a classificação das intervenções segundo os períodos históricos em que Armando Augusto de Godoy se insere (Tabela 2), ou seja, de 1892 a 1944. É possível, ainda, vislumbrar a sobreposição das classificações de Boyer (1998) e Simões Junior (1994) caracterizando o processo e os paradigmas que sustentam os modos de intervenção de cada período.

Nessa direção, os processos das intervenções no espaço urbano e as periodizações estabelecidas, independentemente da nomenclatura ou do recorte temporal, corroboram com o recorte temporal do processo de formação do pensamento urbanístico de Armando Augusto de Godoy, no qual estão relacionados aspectos políticos, econômicos, sociais, culturais, além de se ter, entre outros, ainda momentos significativos de intervenções urbanas do período moderno.

O período do embelezamento urbano na classificação de Simões Junior (1994) marcou o processo das primeiras grandes transformações urbanas no Rio de Janeiro, como já foi dito, no período inicial da formação acadêmica cultural urbanística de Armando Augusto de Godoy. Esse modelo de intervenção urbana difundiu-se ao longo do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, caracterizado pela expansão da revolução industrial. Corresponde ao momento no qual a cidade passava por inúmeros problemas sociais e urbanos.

Nos textos escritos entre 1925 e 1930, a consolidação do pensamento urbanístico de Armando Augusto de Godoy torna-se evidente. Ao analisá-los nota-se uma primeira tentativa de conciliação dos ideários sobre as cidades, diante da realidade do “moderno surto urbano” ocorrido à época. Para ele, de fato, eram “inúmeros e extraordinários os melhoramentos e as conquistas obtidas pelas cidades modernas [...].” A cidade havia chegado “ao último grau de desenvolvimento, com os seus órgãos constituídos, separados, e harmoniosos como se fosse um sêr vivo de grande complexidade" (GODOY, [1926] 1943, p. 31).

Ainda com uma marcante presença das ideias sanitaristas de higienizar a cidade, Armando Augusto de Godoy, a partir de 1925, mostrou-se mais propositivo às questões sociais e urbanas do Rio de Janeiro. Em seu pensamento urbanístico prevaleceu a

incessante busca de soluções para os problemas da cidade. Uma reação crítica a esse primeiro modelo de intervenção urbana adotado durante o período de administração municipal dos prefeitos Pereira Passos e Paulo Frontin.

No entanto, ao se estabelecer um diálogo entre a prática discursiva de Carlos Sampaio e as práticas de intervenção urbanística as quais Armando Augusto de Godoy tomou como guia, a análise é conduzida a mirar os conflitos políticos da época, as características de gestão administrativa municipal de diferentes governos e o controle dos serviços públicos por empresas estrangeiras. Nota-se ainda um posicionamento crítico às ações e intervenções urbanas realizadas no Rio de Janeiro em consonância com a administração do prefeito Carlos Sampaio. Seu modo de pensar a cidade e de agir na cidade não se encaixa nas classificações anunciadas anteriormente, mas marcou de forma significativa o espaço urbano da área central do Rio de Janeiro.

No debate e investidas sobre o urbanismo e o processo de planejamento na cidade do Rio de Janeiro, com ênfase na atuação da Prefeitura do Distrito Federal, nas décadas de 1920, 1930 e 1940, Vera F. Rezende (2017) focaliza as demandas pela substituição do urbanismo de melhoramentos pela instituição do planejamento como atividade sistemática, artigos e livros de urbanistas que se manifestaram sobre a questão. Interessa destacar os atos que marcaram este processo denominado, aqui, período de "tempo curto" da trajetória profissional. Segundo Rezende (2017), os atos a serem considerados foram a contratação do Plano Agache, a criação da Comissão do Plano da Cidade e a sua transformação na Diretoria de Urbanismo.

Ao se tratar das circulações dos urbanistas, com o devido cuidado em empregar o termo “circulação”, no período fundador do ideário do urbanismo, constata-se, na presente tese, que Armando Augusto de Godoy vivenciou na experiência urbana do Rio de Janeiro uma presença de interesses científicos, por parte dos estrangeiros,

como foi o caso de D. A. Agache e Le Corbusier.[208] Rezende (2017) afirma que diferentes visões sobre o urbanismo foram colocadas: o urbanismo de melhoramentos, "adotado pela Prefeitura através da reunião de projetos e da realização de obras, o urbanismo proposto por Agache, que contemplava obras e intervenções, mais plano, planejamento e comissões, e o planejamento com fundamentos no 'cityplanning'". O impacto das propostas modernistas no urbanismo e na Prefeitura do Distrito Federal passou pelo enquadramento político-institucional que se deu no final da República Velha, ao estabelecimento do Estado Novo. A par disso, aportava e se difundia o urbanismo moderno.

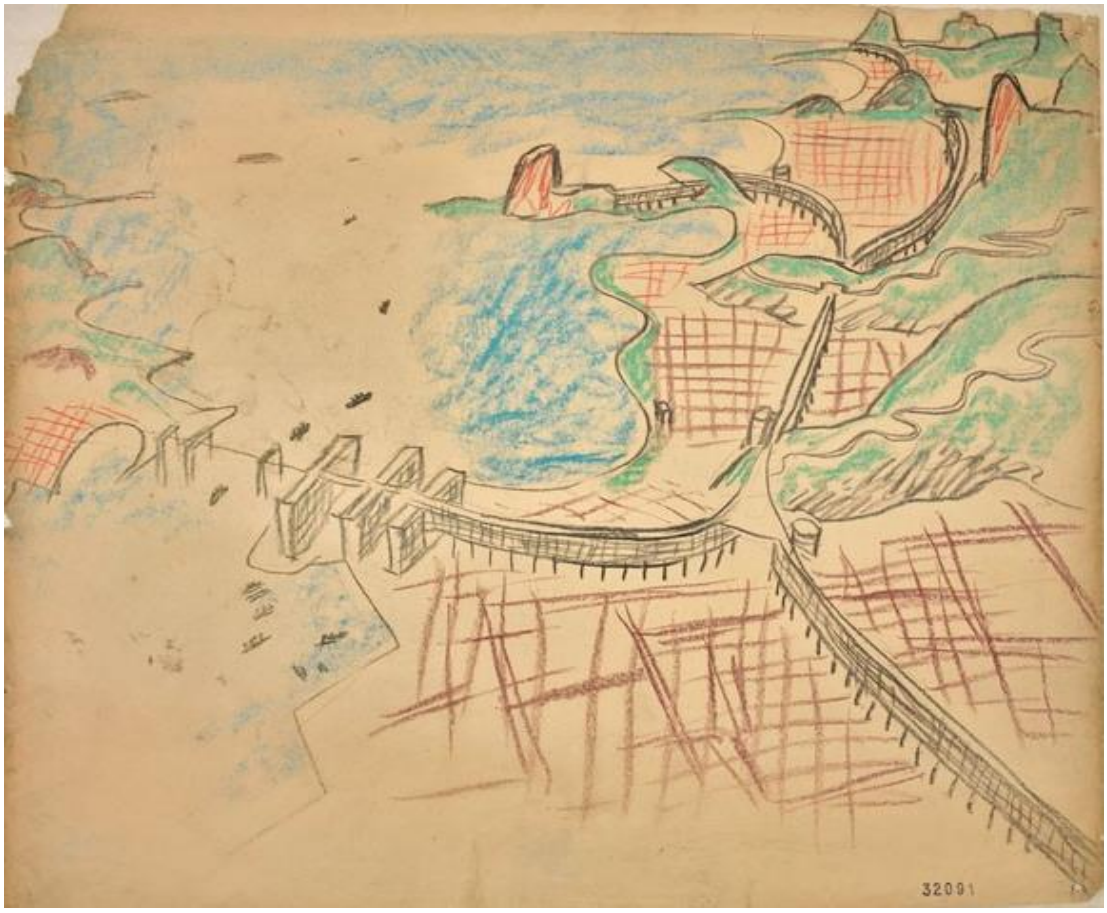


Figura 38 - Plano para a cidade do Rio de Janeiro, por Le Corbusier, 1929.
Disponível em: https://casavogue.globo.com/MostrasExpos/noticia/2012/08/o-giro-sul-americano-de-le-corbusier.html
Acesso em 15 maio 2018

[208] Angotti-Salgueiro e Simões Junior (2017, grifo nosso), ao tratarem do fenômeno da retrotransferência, "quando *experts* e consultores não só traziam seu *know how*, mas também levavam de volta experiências vividas", citam o caso de Le Corbusier "(analisado por Margareth da Silva Pereira e outros autores) que, em visitas como "mediador transatlântico", via, sobretudo, a possibilidade de pôr em prática suas teorias, mas que acaba incorporando a elas, mais tarde, até a paisagem dos trópicos.

Enquanto isso, para a França, a "América Latina e os territórios colonias da África são lugares de experimentação e verificação de certas teses e sua difusão".[209] Representativos também são os registros de entidades ativas de urbanistas franceses na articulação internacional com a América do Sul, como o Musée Social, em Buenos Aires (1911),

> [...] cabendo a um de seus principais representantes, o arquiteto urbanista D. A. Agache, que acabou permanecendo por longos períodos no Brasil, fazer consultorias e propor planos para o Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre, Recife, Curitiba e Vitória".[210] (ANGOTTI-SALGUEIRO; SIMÕES JUNIOR, 2017).

É neste segundo movimento de atuação profissional que o processo de construção-circulação das ideias urbanistas sobre a intervenção nas cidades adquiriu uma dimensão internacional, sobretudo nas décadas de 1910 e 1920. Nesse momento, o diálogo aberto com profissionais de outras nacionalidades é fundamental para o aprofundamento do campo conceitual e do vocabulário erudito de intervenção nas cidades (TOPALOV; DEPAULE, 2001, p. 17-38) brasileiras, principalmente os diálogos que ocorreram nos debates sobre a contratação de Alfred Agache para a elaboração do "Plano de Remodelação, Embelezamento e Extensão do Rio de Janeiro", publicado em 1930, simultaneamente à apresentação de croquis por Le Corbusier (Figura 38) propondo para Capital Federal uma grande estrutura urbana que articulava a paisagem natural do Rio de Janeiro (PEREIRA, 1996, p. 396-376).

No que diz respeito à tentativa de formalizar a "construção social do industrialismo", Le Corbusier demorou até 1922 para apresentar uma proposta de *une ville contemporanine.* Sentiu-se estimulado, a seu modo, de pensar a cidade e aperfeiçoar o urbanismo, arremesando-o numa crucial categoria: a utopia. Enquanto os seus percursores da totalidade[211] procuravam resolver os conflitos que o tempo

---

[209] Angotti Salgueiro e Simões Junior (2017) mencionam os autores que tratam deste assunto, a saber, Novick (2003) e Pereira (1996).

[210] Sobre esse assunto têm-se as reflexões em curso de Candido Malta Campos em relação ao periódico *La Vie Urbaine*, que devem esclarecer detalhes sobre a atuação de D. A. Agache.

[211] Entende-se os que se colocaram à busca do todo com relação a ordenação urbana aqueles pioneiros que começaram a dedicar-se a questões de planejamento e edificação que queriam desenvolver o todo de forma abrangente. De certa forma pretendiam compreender e dominar as contradições da "construção social", termo este empregado no sentido da "conformação abrangente dos assentamentos humano, tanto do ponto de vista fisíco como social". Para citar alguns pioneiros: Camillo Sitte, Patrick Geddes, Ebenezer Howard, Tony Garnier, Eugéne Hénard.

introduzira entre a cidade e o campo, entendendo que a renovação dar-se-ia por meio de reformas e que as unidades seriam comedidamente grandes, Le Corbusier, na opinião de Elias Cornell (1998), pôs-se à frente de uma tendência radical. Buscou a maneira das mais antigas:

> [...] propôs a formalização total da construção social do industrialimo. [...] queria chegar muito mais longe do que Tony Garnier [...]. Trabalhou mais ou menos como um Filarete no século XV ou como algum mestre egípcio de há mais de quatro mil anos. [...]. Le Corbusier adotou um método antiquado. Mas na criação artística não era admissível a mínima indicação de algo antigo. [...] (CORNELL,1998, p. 154-155).

A ordenação do tráfego, que se via, eram soluções das do tipo Hénard, possíveis de serem aplicadas às malhas já existentes. Após 1920, o volume de tráfego começou a exigir das cidades soluções especiais para a circulação e o tráfego nas cidades (CORNELL, 1998, p. 157). Diante disso, ainda foi possível pensar que Le Corbusier foi quem assumiu de forma intensa as consequências das novas formas de enfrentar a questão do tráfego. Ele elevou o tráfego à condição de elemento principal da organização de toda organização social, utilizando-se tanto das ideias de Hénard como, em apoio, as de Tonny Guarnier.

Como exemplo tem-se, na rede viária proposta por Eugène Hénard, "durante um certo tempo considerado o maior planejador de tráfego", que, para dominar o fluxo de veículos em vários planos, foi preciso adotar um sistema de circulação, dando início ao "desastroso caminho que leva o tráfego da grande cidade da condição de servir às ideias dos planejadores para dirigi-las" (CORNELL, 1998, p. 151).

É nesse momento que um primeiro enfoque inteiramente voltado para uma sociedade de tráfego ministrado por Le Corbusier deixou de lado todas as raízes do "velho urbanismo". Com o Plan Voisin, pode-se dizer que mais um passo deu-se para fora da cultura de cidade e campo, "uma espécie de passo final de desprezo e negação, um sinal para todos os interessados em construção social do mundo" (CORNELL, 1998, p. 158). A visão de Le Corbusier simbolizava o futuro. Com o seu conhecimento, contribuiu para "facilitar o tráfego e com isso transformar em mérito aquilo que

supunha necessário. Não caminhou para onde devia: liberar a sociedade do tráfego e assim romper com o fatalismo" (CORNELL, 1998, p. 158).[212]

A figura do urbanismo proposto por Le Corbusier quis ir mais longe que a figura proposta pelos planejadores do século XIX. Exagerando, Elias Cornell (1998) afirma que, de uma maneira, Le Corbusier virou os problemas da cidade pelo avesso. Dessa forma houve inovação, mas houve também a perda da espacialidade com o excesso de crescimento da cidade e com a conivência com os aspectos negativos dos arranha-céus , da monotonia, da invasão das terras de plantio e do desprezo pela área rural em geral. O urbanismo de demolição também pertenceu a sua forma de substituir e excluir a antiga espacialidade (CORNELL, 1998, p. 155).

Cabe ressaltar, ainda, os olhares e as mãos de quem escreve e desenha o cenário da cidade do Rio de Janeiro numa aproximação e sobreposição de imagens da época, da escrita de Armando Augusto de Godoy à escrita Le Corbusier. Esses movimentos se dão desde o artigo "Centenário de Pereira Passos",[213] publicado em comemoração aos cem anos do nascimento de Pereira Passos na *Revista da Diretoria de Engenharia*, em 1936. Consta nessa publicação uma sequência de artigos.

Ao se considerar o tempo presente de cada autor e de cada narrativa, verifica-se que o ponto comum entre eles são as principais transformações urbanas do Rio de Janeiro. Entre outros, os artigos publicados, observados e interpretados são: "Passos e

---

[212] Na opinião de Elias Cornell (1998, p. 159), Le Corbusier num ponto não rompeu com o século XIX: "[...] dividiu seu plano em zonas rigorosas. Independente dele, o zoneamento foi uma das condicionantes do surgimento da sociedade de tráfego. Em grande parte, é situando muitas moradias longe dos locais de trabalho que os profissionais do planejamento, os especuladores imobiliários e os políticos lançam o habitante da cidade grande no torvelinho do tráfego. [...] Na cidade pequena, pode-se fazer uma agradável caminhada de dez minutos até o seu lugar de trabalho. Na cidade grande é-se obrigado a trafegar de carro, de metrô ou de ônibus por horas. [...] Monitorar o tráfego motorizado é um dos problemas do nosso tempo. Quando o tráfego atua livremente tendo a indústria de aviões e de carros e as empreiteiras construtoras de estrada apoiando, estes se tornam mais poderosos e levam a 'construção social' ao caos. Uma iniciativa favorável ao desenvolvimento e ao progresso é transformada em fonte de crises e conflitos".

[213] Artigo publicado no periódico em 1936: "Centenário de Pereira Passos". Descrição e Resumo: "Seqüência de artigos mostrando um pouco da vida e das obras do Prefeito Pereira Passos". Disponível em: <http://www.urbanismobr.org/bd/documentos.php?id=796>. Artigo publicado em setembro de 1936 na *Revista da Diretoria de Engenharia* da Prefeitura do Rio de Janeiro, v. III, n. IV, p. 242. Arquivos: Biblioteca da Sociedade dos Engenheiros e Arquitetos do Estado do Rio de Janeiro (SEAERJ); Biblioteca do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro; Biblioteca de Obras Raras da Escola Politécnica do Rio de Janeiro (UFRJ).

a sua actividade profissional";[214] "Rio em 1906 – Rio 1936"[215] (redação do editor chefe da revista, 1936); "Algumas transformações e conquistas urbanas do Rio através de diferentes governos",[216] e Godoy (maio, 1936) e "Le Préfet Passos",[217] (Figura 39) de Le Corbusier (ago. 1936).

Verifica-se que Le Corbusier, em 1936, em sua segunda visita ao Rio de Janeiro, quando na época foi consultado "sobre o projeto de construção do Ministério da Educação e Saúde, assumiu "uma posição diversa da adotada por ocasião da visita em 1929, quando não se opõe claramente a Agache, que se encontrava em vias de elaborar o seu plano para a cidade" do Rio de Janeiro (REZENDE, 2012, p. 5). Enquanto ele falava para um grupo em que se destacavam os arquitetos brasileiros formados pela Escola e Belas Artes, na cidade do Rio de Janeiro, Armando Augusto de Godoy, em condições e ambiente diferentes, falava a convite da Sociedade dos Amigos da Cidade, numa conferência em São Paulo, onde estavam reunidos vários "engenheiros polythecnicos".

---

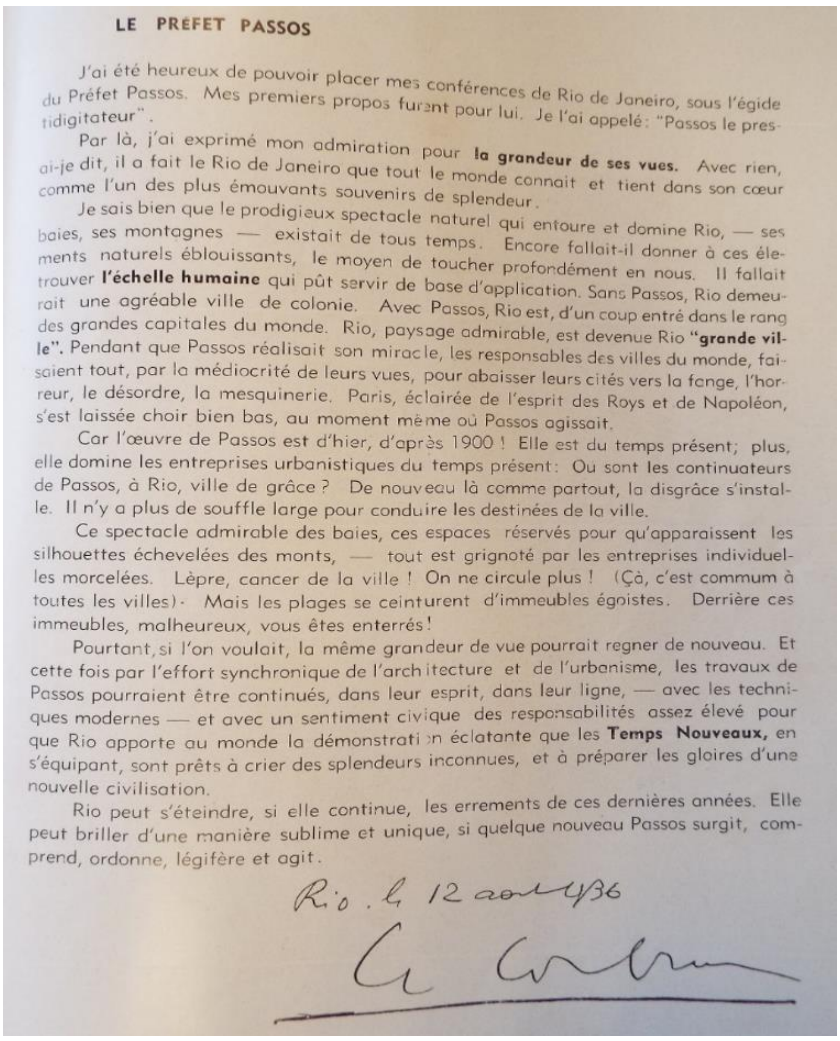
[214] Artigo publicado no periódico em 1936: "Passos e a sua Actividade Profissional". Descrição e Resumo: "O artigo relata sobre a formação profissional do Eng. Pereira Passos, seus projetos obras e a sua atuação marcante na cidade do Rio de Janeiro, como prefeito". Disponível em: < http://www.urbanismobr.org/bd/documentos.php?id=2620>. Artigo publicado em setembro de 1936 na Revista da Diretoria de Engenharia da Prefeitura do Rio de Janeiro, v. III, n. IV, p: 247. Arquivos: Biblioteca da Sociedade dos Engenheiros e Arquitetos do Estado do Rio de Janeiro (SEAERJ); Biblioteca do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro; Biblioteca de Obras Raras da Escola Politécnica do Rio de Janeiro (UFRJ).

[215] Artigo publicado no periódico em 1936: "Rio em 1906 – Rio 1936". Descrição e Resumo: "O artigo mostra fotos comparando as obras de grande vulto executadas, em 1906, pelo prefeito Pereira Passos e o aspecto destas, em 1936". Disponível em: <http://www.urbanismobr.org/bd/documentos.php?id=3379>. Artigo publicado na Revista da Diretoria de Engenharia da Prefeitura do Rio de Janeiro, v. III, n. IV, set. 1936, p. 250. Arquivos: Biblioteca da Sociedade dos Engenheiros e Arquitetos do Estado do Rio de Janeiro (SEAERJ); Biblioteca do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro; Biblioteca de Obras Raras da Escola Politécnica do Rio de Janeiro (UFRJ).

[216] Artigo publicado no periódico em 1936: "Algumas transformações e conquistas urbanas do Rio através de diferentes governos". Descrição e resumo: "O artigo traz o resumo da Conferência realizada pelo autor em 8 de julho, a convite do IAB e do Centro Carioca, onde analisa as ações urbanas praticadas no Rio de Janeiro, pelos diferentes governos. São temas desta análise: O Rio Antigo, o principal autor das primeiras grandes transformações urbanas - Pereira Passos e as ações de Lauro Muller, Paulo Frontin, Carlos Sampaio, Adolpho Bergamini, Pedro Ernesto, dentre outros". Disponível em: <http://www.urbanismobr.org/bd/documentos.php?id=391. Artigo publicado na Revista da Diretoria de Engenharia da Prefeitura do Rio de Janeiro, v. I, n. II, jul.-ago. 1936, p. 454. Arquivos: Biblioteca do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro; Biblioteca de Obras Raras da Escola Politécnica do Rio de Janeiro (UFRJ); Artigo escrito em maio de 1936 e publicado também na coletânea do livro A URBS e os seus problemas (GODOY, 1943).

[217] Artigo publicado no periódico em 1936: "Le Préfet Passos". Descrição e Resumo: "O artigo mostra uma carta em francês, de Le Corbusier, elogiando o trabalho de Pereira Passos. Essa carta foi escrita durante a estada de Le Corbusier no Rio de Janeiro, em 1936". Disponível em: <http://www.urbanismobr.org/bd/documentos.php?id=3379>. Artigo publicado na Revista da Diretoria de Engenharia da Prefeitura do Rio de Janeiro, v. III, n. IV, set. 1936, p. 243-244. Arquivos: Biblioteca da Sociedade dos Engenheiros e Arquitetos do Estado do Rio de Janeiro (SEAERJ); Biblioteca do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro; Biblioteca de Obras Raras da Escola Politécnica do Rio de Janeiro (UFRJ).

Curioso que ambos, ao falarem, se reportam aos fatos marcantes na produção urbanística brasileira antes da Primeira Guerra Mundial. Período marcado pelo início da transferência preliminar de modelos internacionais. Pereira Passos teve papel importante nesse processo, pois, a partir de 1859, teve a oportunidade de verificar a atuação do prefeito Haussmann em Paris, aperfeiçoar-se em transporte ferroviário e realizar viagens à França, Suíça e Inglaterra. Mas foi em 1903 que colocou em prática suas ideias vinculadas ao urbanismo francês do século XIX. Decisivamente, no período de 1900 a 1920 vivenciado por Armando Augusto de Godoy, o fato marcante é o conjunto das obras executadas pelo Prefeito Pereira Passos e pelo governo federal.[218]



LE PRÉFET PASSOS

J'ai été heureux de pouvoir placer mes conférences de Rio de Janeiro, sous l'égide du Préfet Passos. Mes premiers propos furent pour lui. Je l'ai appelé: "Passos le prestidigitateur".

Par là, j'ai exprimé mon admiration pour **la grandeur de ses vues.** Avec rien, ai-je dit, il a fait le Rio de Janeiro que tout le monde connait et tient dans son cœur comme l'un des plus émouvants souvenirs de splendeur.

Je sais bien que le prodigieux spectacle naturel qui entoure et domine Rio, — ses baies, ses montagnes — existait de tous temps. Encore fallait-il donner à ces éléments naturels éblouissants, le moyen de toucher profondément en nous. Il fallait trouver **l'échelle humaine** qui pût servir de base d'application. Sans Passos, Rio demeurait une agréable ville de colonie. Avec Passos, Rio est, d'un coup entré dans le rang des grandes capitales du monde. Rio, paysage admirable, est devenue Rio **"grande ville".** Pendant que Passos réalisait son miracle, les responsables des villes du monde, faisaient tout, par la médiocrité de leurs vues, pour abaisser leurs cités vers la fange, l'horreur, le désordre, la mesquinerie. Paris, éclairée de l'esprit des Roys et de Napoléon, s'est laissée choir bien bas, au moment même où Passos agissait.

Car l'œuvre de Passos est d'hier, d'après 1900! Elle est du temps présent; plus, elle domine les entreprises urbanistiques du temps présent: Où sont les continuateurs de Passos, à Rio, ville de grâce? De nouveau là comme partout, la disgrâce s'installe. Il n'y a plus de souffle large pour conduire les destinées de la ville.

Ce spectacle admirable des baies, ces espaces réservés pour qu'apparaissent les silhouettes échevelées des monts, — tout est grignoté par les entreprises individuelles morcelées. Lèpre, cancer de la ville! On ne circule plus! (Çà, c'est commum à toutes les villes). Mais les plages se ceinturent d'immeubles égoïstes. Derrière ces immeubles, malheureux, vous êtes enterrés!

Pourtant, si l'on voulait, la même grandeur de vue pourrait regner de nouveau. Et cette fois par l'effort synchronique de l'architecture et de l'urbanisme, les travaux de Passos pourraient être continués, dans leur esprit, dans leur ligne, — avec les techniques modernes — et avec un sentiment civique des responsabilités assez élevé pour que Rio apporte au monde la démonstration éclatante que les **Temps Nouveaux,** en s'équipant, sont prêts à crier des splendeurs inconnues, et à préparer les gloires d'une nouvelle civilisation.

Rio peut s'éteindre, si elle continue, les errements de ces dernières années. Elle peut briller d'une manière sublime et unique, si quelque nouveau Passos surgit, comprend, ordonne, légifère et agit.

Rio. le 12 août 1936

Figura 39 - Le Préfet Passos – Le Corbusier, 1936
Fonte: Revista da Diretoria de Engenharia da Prefeitura do Rio de Janeiro – Acervo da Biblioteca da Sociedade dos Engenheiros e Arquitetos do Estado do Rio de Janeiro (SEAERJ).

[218] Segundo Vera Rezende (2012), de volta ao Rio de Janeiro, Pereira Passos participa da elaboração do Relatório da Comissão de Melhoramentos, em 1875, que pode ser considerado o seu primeiro plano urbanístico, embora voltado para as questões de higiene e saneamento.

Muitos elogios e poucas críticas se rebatem na literatura técnica e interpretações de Le Corbusier.

O muito que se tem dito sobre esse processo de transformação urbana no Rio de Janeiro é que Le Corbusier (1936), ao exaltar as obras do antigo prefeito e sua visão grandiosa e após a constatação da situação da cidade na década de 30, acenou com a possibilidade de a grandiosidade ser mais uma vez obtida. Segundo Vera Rezende (2012), Le Corbursier, em seu artigo "Le Préfet Passos", colocou-se "como continuador de um urbanismo desenvolvido no séc. XX com raízes em Haussmann no séc. XIX". Nesse mesmo artigo é possível verificar também "o discurso renovador, anunciador de uma nova era desta vez para a cidade do Rio de Janeiro, característica do modernismo", quando Le Corbusier diz:

> Portanto, caso se queira, a mesma grandeza de visão poderia reinar de novo. E, desta vez pelo esforço sincronizado entre a arquitetura e o urbanismo, os trabalhos de Passos poderiam ser continuados, dentro dos seus espíritos e suas linhas – com as técnicas modernas – e com um sentimento cívico de responsabilidade bastante elevada para que o Rio de Janeiro traga ao mundo a demonstração brilhante que os Tempos Modernos, em se preparando, estão prontos para criar esplendores desconhecidos e para propiciar as glórias de uma nova civilização. (REZENDE, 2012).

Nessa linha de raciocínio, pode-se perceber que, em análise do pensamento de Le Corbusier (1937, p. 284-286) na década de 1936 e 1937, a arquitetura aparece como recurso para possível reforma social, ao mesmo tempo em que ele é crítico severo dos subúrbios e da descentralização quando diz: "Nós os urbanistas modernos pensamos que se devesse dar um fim a este desastre que são os arrabaldes e as cidades de extensões ilimitadas com seus gastos desenfreados" (CORBUSIER apud REZENDE, 2012, p. 6). E reafirma o plano para Paris: "[...] a superfície de Paris intramuros comporta oito milhões de habitantes, instaladas em uma cidade admirável, uma cidade de parques. Porém nos contentaríamos com três milhões"[219] (CORBUSIER apud REZENDE,2012, p. 6).

Contrapor Agache e o Plano de Remodelação e Extensão do Rio de Janeiro e as teorias de urbanismo da *Société Française des Urbanistes* (SFU)a Le Corbusier na Ville

[219] Refere Lúcio Costa (1987): "Na época nós todos estávamos convencidos que essa nova arquitetura que estávamos fazendo, essa nova abordagem, era uma coisa ligada à renovação social. Parecia que o mundo, a sociedade nova, a arquitetura nova eram coisas gêmeas, uma coisa vinculada à outra".

Radieuse e na Carta de Atenas dos anos trinta, entendo ser somente uma maneira de dizer que essa dimensão ideológica existiu ao longo, principalmente, do período de tempo curto que se refere à história da trajetória profissional de Armando Augusto de Godoy. Os trabalhos e as missões internacionais que ocorreram à época fizeram ressoar um eco nas cidades brasileiras, com mais ou menos próximo de elementos físicos, teóricos e retóricos europeus e norte-americanos, algo que vai além de ser simplesmente nomeado como influência, e que foi lentamente modificando o comportamento em relação à ocupação e planejamento da cidade e do território.

Cabe aqui uma digressão para melhor entendimento dos argumentos de Armando Augusto de Godoy ([s.d.] 1943, p. 254), quando discute sobre as cidades inglesas que se expandiram:

> [...] por motivo da construção de rodovias pavimentadas, bem como do desenvolvimento da indústria de tecidos, aperfeiçoada pela invenção da máquina de fiar e da de tecer, as cidades inglesas se expandiram enormemente, tendo principiado o êxodo do campo para as vilas existentes e para as que se formavam ao longo das vias construídas. Foi em tal época que os problemas urbanos começaram a se esboçar, já se iniciando a organização de planos de remodelação e expansão para as cidades. [...].

Um caso extremado, na Inglaterra, faz alguns arquitetos encararem as consequências do desenvolvimento de forma nova para ampliar as cidades. John Wood, o Velho, e John Wood, o Jovem, durante cinquenta anos trabalharam na ampliação da cidade de Bath – "cidade e campo foram transformados de contraditórias condições econômicas em motivo artístico, numa Versalhes coletiva, para uma vida social e ociosa da classe dominante" (CORNELL, 1998, p. 106). Pouco a pouco as ruas e lugares conduziam a cidade de Bath, a partir do centro medieval para o campo, para a natureza. Na última parte da cidade foi dada uma conformação com caráter mais urbano, acentuando o contraste no seu encontro com o entorno rural.

Com a experiência de Bath, alguns arquitetos de Edimburgo puderam desenvolver "planos com quadras e semiluas formando conjunto que invadiam a área rural" (CORNELL, 1998, p: 107). Estes tornaram-se um dos mais expressivos resultados em termos de configuração urbana no século XIX, mesmo quando deixa de dar continuidade à espacialidade do século XVIII, abandonando a preocupação com volume e espaço, passando a pensar dando ênfase em duas dimensões. O mesmo ocorreu com

os novos *squares* de Londres. No século XIX nota-se mais preocupação com a quantidade do que com a qualidade, mais com planos do que com casas e lugares. As cidades passam a ser propostas com apoio de fragmentos históricos. Essa prática tornou-se cômoda e comum na sociedade industrial (CORNELL, 1998).

Citou, ainda, para exemplificar suas convicções, o caso do Plano de Edimburgo, elaborado por James Craig (GODOY, 1943, p. 254-255), e a fundação de Paris com a intersecção da estrada que por lá passava, construída pelos romanos, argumentando que New Town, para Edimburgo (Figura 40), é exemplo do que se tem de melhor entre cidades modernas.

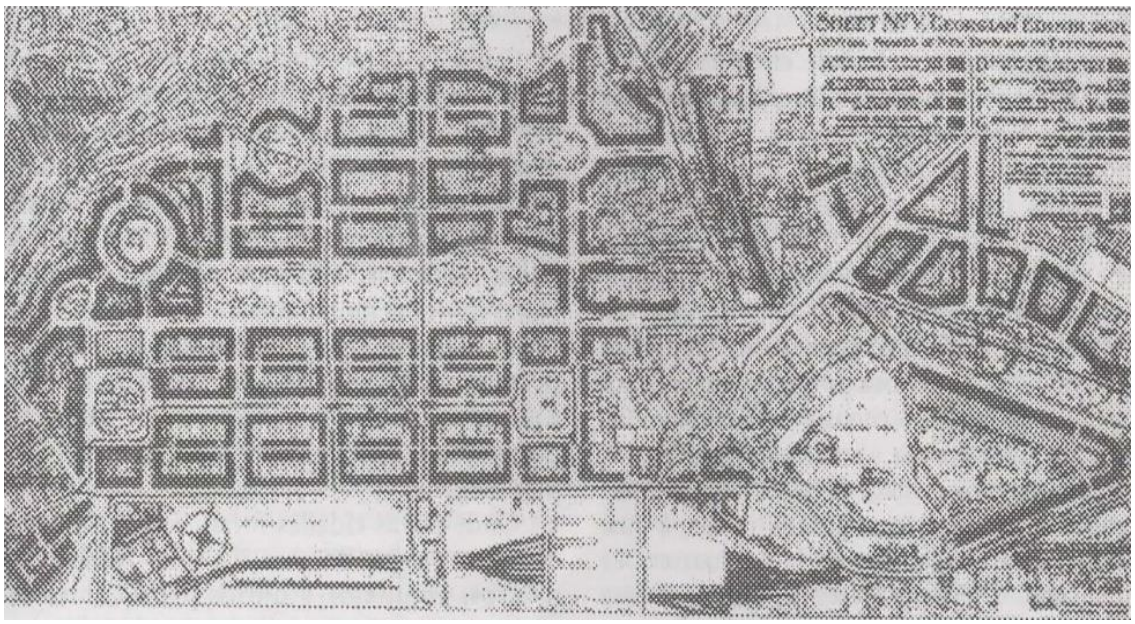


Figura 40 - O bairro New Town em Edimburgo, 1760-1830.
Fonte: Elias Cornell, 1998, p: 107.

Diante da multiplicidade social no final do século XIX, a questão da visão abrangente da totalidade e a construção social não era tarefa fácil na virada do industrialismo. No entanto, tiveram-se raras oportunidades de algumas personalidades e grupos independentes conseguirem compreender não só a construção da sociedade no seu todo como desencadear profundas mudanças (CORNELL, 1998, p. 137). Desse modo, cabe uma digressão para compreender melhor uma importante área do conhecimento – a cidade –, o que obriga a revê-la, sendo feito assim mediante um olhar e escolhas de um ator social ativo no processo de formação da nação brasileira que se pretendia construir a partir do século XIX e início do século XX.

Tomando como guia as análises de Elias Cornell,[220] ao discutir a expressão formal da arte de construir cidade, iniciada pelos italianos no século XV, chama atenção o fato da ausência de evidências de que a contradição entre cidade e o campo teria sido mudada, e "somente as obras singulares da arquitetura mostraram tendências de sobrepor-se à cidade e ao campo, pondo-se em contradição ao conjunto maior dos dois" – a totalidade (CORNELL, 1998, p. 99).[221]

Na nova sociedade edificada pela Revolução Industrial, a contradição da relação cidade-campo deu lugar a uma outra contradição: entre o industrialismo e a unidade cidade-campo. Segundo Cornell (1998), a economia tornou-se a força maior, e as mudanças na infraestrutura do modo de produção prevaleceram na base das demais transformações. As constatações são de caráter inicialmente gerais quanto à relação entre partes e totalidade, entre quantidade e qualidade sempre em ação recíproca. Quando o industrialismo aumenta sua economia, também aumentam seu capital e suas invenções, as necessidades e as possibilidades da sociedade em matéria de construção.

A principal tendência da conformação do "corpo construído da sociedade", a partir do século XVIII, talvez fique mais claro vê-la como uma série de rupturas entre a cultura da cidade e a do campo: rupturas econômicas, técnicas, sociais, culturais, artísticas. Estas surgem como repentinas inovações, rápidas transformações e demoradas transmutações.

As mudanças da sociedade industrial atingiram mais pessoas do que qualquer construção ou reconstrução anterior ao século XIX. Muitos deixaram suas regiões de origem, mas mantiveram alguns traços da antiga cultura, permanecendo como autoconstrutores e continuando a residir onde trabalhavam. No caso das propriedades agrícolas maiores foi diferente, pois os proprietários e os administradores começaram a

---

[220] Da vasta produção literária, Elias Cornell (1916-2008) destaca-se pela obra *A arquitetura da relação cidade campo*. Historiador marxista sueco, Cornell foi professor catedrático de História da Arquitetura e do Urbanismo no Instituto Tecnológico Chalmers, em Gotemburgo. Disponível em: <http://franksvensson.blogspot.com.br/2013/04/o-inicio-do-nosso-tempo-parte-i.html>. Acesso em: 26 set. 2017.

[221] Elias Cornell (1998, p. 99) ressalta ainda que diferentemente das futuras comunidade do industrialismo, antes do século XVIII, as "[...] forças que começaram a evidenciar-se em Florença no século XV, e que já então haviam posto tantas obras de arquitetura em contradição à cidade e ao campo, mudaram consideravelmente durante o século XVIII. O capitalismo mercantil e a manufatura como modos de produção foram substituídos por uma forma de capitalismo incrivelmente mais explorador do trabalho escravo e das matérias-primas das colônias. As metrópoles apoiavam-se de forma mais sistemática na mecanização e em outras invenções de caráter científico e exploravam os proletários. A Revolução Industrial começou a edificar uma nova sociedade".

agir com tendências capitalistas, contratando os camponeses sem terra, mas habilidosos profissionais, sob nova forma de exploração de seu trabalho rural. Aparece uma parte da contradição de classe exercida pela própria moradia, em que os trabalhadores eram mantidos em casebres ou fileiras de quartos. Eles deixam de apoderar-se de uma antiga tradição, a de eles mesmos se responsabilizarem por suas moradias (CORNELL, 1998, p. 102).

Tópicos como "planejamento urbano" e "construções de cidades", pode-se dizer, estão intrínsecos a essa nova condição de classe trazida por esses setores industriais que se expressavam diretamente entre capital e trabalho, entre burgueses por um lado e trabalhadores por outro. Em forte contraste com as áreas fabris e as cidades indústrias britânicas, encontra-se a proposta de Claude Nicolas Ledoux[222] (1775) para a construção de "uma cidade para a estação de sal em Chaux, entre as aldeias de Arc e Senans, na divisa da Suíça." Chaux pode ser comparada com Versalhes, pois em ambos os casos é possível discutir sobre o tema relação cidade-campo (CORNELL, 1998, p: 104 e 105).[223]

Um contexto a ser considerado é o da construção das ferrovias com suas redes e estações, intervenções essas que a relação cidade-campo conseguiu suportar, sendo, portanto, necessário preparar bem seu caminho. No entanto, com o automobilismo houve diferença, tanto em pequenas como em grandes aglomerações, ou povoados, em que este foi recebido sem maiores preparativos.

Ao debater sobre a sociedade industrial no século XIX e a virada do industrialismo no início no século XX, Elias Cornell (1998) destaca duas situações distintas ao narrar quão diferentes eram os assentamentos fabris, que conseguiram adequar-se aos métodos de planejamento e, ao mesmo tempo, artisticamente à condição de classe social, feudal e industrial, das futuras comunidades do industrialismo. Na primeira situação narrada por ele, discute-se sobre vários assuntos, dentre eles os novos

---

[222] No âmbito da sociedade feudal e mercantil da monarquia absoluta, Claude Nicolas Ledoux, arquiteto a serviço do rei de França, recebeu a incumbência de propor algo de fora, abrangente e detalhado, que ainda estava por surgir: uma comunidade industrial. Com sua obra fortalece o papel do arquiteto, que permaneceu inabalado. Ledoux publicou um livro: Arquitetura considerada em relação à arte, aos costumes e às leis, com o objetivo de mostrar aquilo que a arte de construir cidades possibilitaria à indústria.

[223] "A inutilidade é substituída pela utilidade. [...] A parte urbana de Versalhes fica por detrás do palácio, enquanto Chaux se abre para o campo". Esta última cidade teve seu projeto executado parcialmente, sem maiores consequências. "A sociedade – bem como a sua construção – tomou outro rumo" (CORNELL, 1998, p. 106).

elementos urbanos surgidos nas cidades, sendo os mais representativos do século XIX os grandes estabelecimentos comerciais da sociedade industrial que, nos anos de 1870, já se haviam, esses estabelecimentos, tornados um legítimo símbolo do novo modo de vida da sociedade industrial.

Aborda, ainda, sobre os novos setores habitacionais com relação às mudanças de hábitos de morar em quarteirões exclusivamente de habitação, o que não era muito comum no século XVIII, pois havia ainda necessidade de quintal, residência e local de trabalho reunidos durante todo o século XIX. Mesmo assim, esclarece que para muitas famílias a vida passou a ser algo distinto da antiga relação habitação-trabalho.

Foi no contexto do século XIX que a importância dos caminhos d'águas, estradas, ruas, redes técnicas, praças, parques e alamedas vai ser inserida por Cornell (1998) com o seguinte questionamento: "qual foi o relacionamento entre si das inúmeras edificações agrupadas ou dispersas solitariamente sobre cidade e campo?" (CORNELL, 1998, p. 125). Dito isso, continuou afirmando:

> Mesmo dentro de triunfante anarquia e manifesta arbitrariedade, era forçoso que se essa histórica cultura da qual decidiram assenhorear-se se sujeitasse a certas condições estabelecidas por normas economia, técnica, natureza e também pela relação cidade/campo. (CORNELL, 1998, p. 125).

No seu entendimento, as grandes transformações começaram quando as invenções e inovações tomaram conta das cidades e tudo passou a se concentrar em torno da máquina a vapor, e o início de uma nova era das estradas e das redes viárias na Europa se dá no século XVIII, depois que a rede estabelecida pelos romanos desmoronara a partir do século V (CORNELL, 1998).

Cornell (1998, p.131) observou que os italianos, no século XVI, e os franceses, no século XVII, tinham em mente "recuperar a técnica romana de construir estradas com pedra calcária, calçamento, como forma principal". Engenheiros como Telford, este anteriormente já citado nas interlocuções de Armando Augusto de Godoy, e Nils Ericsson são reconhecidos por terem construído, no século XVIII, aquedutos capazes de conduzir até navios e batelões, numa época em que os caminhos d'água permitiam o transporte das cargas mais pesadas.

Entretanto, foi a partir do século XIX, na Inglaterra e na Escócia, que a técnica se tornou mais comum, ganhando o nome de seu inventor, Mac Adam. Vale ressaltar que na Inglaterra eram os engenheiros que construíam as estradas e depois cobravam pedágio pelo uso delas. No caso da Escócia, "a rede viária foi ampliada visando tanto transporte de tropas para combater subversivos como ao tráfego comum, [sendo] de propriedade comum sem o emprego de pedágio" (CORNELL, 1998, p. 125).

Com relação aos meios de transportes, os veículos de tração animal e o tráfego pelas vias eram compatíveis às cidades. Foi necessária somente a reconstrução das pontes, substituindo-se pontes curvas por pontes planas, com formas romanas antigas, até a chegada de pontes mais delgadas, com apoio em pilares delgados, de acordo com a experiência francesa, a partir da quarta década do século XVIIII.

Acerca dos assentamentos humanos, principalmente as cidades, foi no sentido de completar as mais velhas que as novas construções surgiram. Cornell (1998) ressalta que depois de meados do século XIX se tornou comum derrubar o velho. Fragmentos da antiga cultura de cidade e campo foram empregados para articular os estabelecimentos entre si, mas tiveram suas características alteradas para poder atender à explosão urbana e à forma mais comum de construir, que praticamente não tinha nada a ver com planejamento. Na sua análise, os bairros se estendiam ao longo do caminho e com construções de edifícios com os mais variados usos. No caminho para fora da cidade, novos assentamentos surgiam, indo ao encontro de fazendas e aldeias. O sentido anterior de rua transformou-se a partir das ruas de saída, pois a rua, que antes prioritariamente conduzia às casas, tornou-se de passagem. Os fragmentos de cidade que as ruas estabelecem tornaram-se, muitas das vezes, objetos e um bom motivo para a realização do planejamento urbano quando se tratava de afirmar o poder dos monarcas (CORNELL, 1998, p. 126).

Nesse sentido, tem-se como exemplo um arco do triunfo ou uma edificação monumental colocada como término simbólico onde a cidade encontrasse a área rural. Em Paris, Napoleão implantou a Champs Elysées passando pelo Arco do Triunfo. De dentro do Louvre se rompe o eixo, que até 1870 ainda passava pelo Palácio das Tulherias. A rua ganha valor próprio em Londres quando John Nash foi incumbido de dirigir a elaboração dos planos para um terreno a noroeste do centro da cidade, valendo-

se de Squares *e* de uma longa Regent Street, traçada partindo do centro da cidade para o seu entorno, deixando-a desembocar no Park Crescente, ligado ao Regente Park.

Pode-se dizer que John Nash soube implantar pequenas praças, curvar a rua principal e harmonizá-la sempre com monumentais perspectivas, sem deixar de traçar a nova rua sob a forma de um quadrante (CORNELL, 1998, p. 127), evitando, assim, a uniformidade que caracterizou a maioria das ruas monumentais à época. Ainda perseguindo as praças e ruas, destaca nas obras e nos construtores de cidade em Paris algo de movimento no sentido de superar a relação cidade-campo, da mesma forma que na Inglaterra a Cidade de Bath, que se expandiu ultrapassando o seu centro histórico. Algo semelhante ocorreu em Roma perto da Porta del Popolo, quando os arquitetos Berthault e Valadier abriram a Piazzia del Popolo com caminhos em rampa até o parque Monte Pincio, partindo deste em direção a uma área de plantio na parte Norte. Neste caso o velho caminho que levava à cidade, composto por "três ruas e duas igrejas gêmeas", se restringiu a um detalhe da praça.

Dessa maneira, Cornell (1998, p. 127) utiliza-se da expressão espanhola *"casco"* para explicar o corpo construído das cidades com os seus acréscimos de variadas formas. Entretanto, a esses novos traços e mudanças somaram-se outros aspectos de caráter inovador que merecem ser anunciados, por estarem ligados ao pensamento social, à maneira de como a sociedade vai educar, formar e cuidar dos seus membros – um conjunto irregular de escolas, bibliotecas, museus, hospitais, prisões, quartéis militares e outras construções custeadas pelo serviço público, mas também de como vai proceder para protegê-los.

Nesse momento têm-se as construções e os empreendimentos exigidos pelas inovações técnicas exigidas pelas mudanças urbanas. Destacam-se a engenharia hidráulica com "represas e dutos, os gasômetros, gasodutos e iluminação pública a gás" (CORNELL, 1998, p. 127). Logo depois, no final do século XIX, surgem também aparelhos industriais os mais variados movidos a gás. A rede telefônica teve seus cabos pendurados em torres metálicas, com uma interferência visual na cidade como nunca vista antes. Nas décadas iniciais do século XX, foram construídas as primeiras redes de fornecimento de vapor para as indústrias e outros estabelecimentos, que vieram formar as complexas instalações subterrâneas à medida que surgiam iniciativas e inovações se

sobrepondo a iniciativas anteriores e cruzando redes já implantadas. As mudanças de caráter dos veículos ocorreram à proporção que a rede viária se desenvolvia, tornando comum o uso de rodas dianteiras dirigíveis no fim do século XVII. Já no século XIX, as cargas transportadas na cidade passam a ser conduzidas em carretas com quatro rodas e a distâncias maiores. Vários tipos de veículos foram desenvolvidos, segundo classes sociais e seu uso, e passaram a rodar nas estradas e ruas valendo-se de peças de ferro para manejo e direção. Mas a intervenção maior foi a ocasionada pela ferrovia, quando "remexeram as formas de viajar e de transportar mercadorias" (CORNELL, 1998, p. 127-128).

Em muitas cidades e nas metrópoles, a praça da estação passara a ser um segundo centro longe do centro principal. Em conexão às estações, surgiram serviços de carga e descarga, formando grandes territórios ilhados entre os bairros da cidade. Mas as ferrovias criaram novos assentamentos que, ao se desenvolverem, estabeleceram relação com o campo e chegaram à condição de cidades. Alguns desses assentamentos, aparentemente ordenados, chegaram a ser planejados, mesmo inicialmente ter sido a sua locação uma mera questão de engenharia. Em cidades e regiões menores, "as ferrovias tangenciaram-nas e dividiram-nas em duas partes" (CORNELL, 1998, p. 128). Por conseguinte, pode-se dizer que as ferrovias transportaram progresso para a cidade e para o campo. Além disso, as ferrovias, para Cornell (1998, p. 128),

> [...] transformaram cidade e campo e aceleraram sua contradição entrando, ao mesmo tempo, em contradição com o conjunto dos dois, à medida que avultava, invadia, colonizava e desalojava tanto na cidade como no campo. O tempo todo aumentando a consciência do significado da sociedade industrial, tanto de fato como simbolicamente. [...] As ferrovias chegavam à borda das cidades maiores ou penetravam profundamente nas mesmas.

Com todo esse movimento diante do intenso tráfego interno de muitas cidades, em meados do século XIX, começou-se a pensar como lançar trilhos em cima e abaixo do nível da rua, como por exemplo os projetos de Moseleys Crystal, em Londres, que nunca foram concretizados, e a implantação das primeiras linhas subterrâneas. Em Nova York, as autoridades adotaram os trilhos sob forma de *High_Way.* Por fim, o que se viu foi "a ferrovia e as linhas de bonde, que surgiram para unir muitas para, entre si, eliminarem o tráfego por canais e caminhos (CORNELL, 1998, p. 131). Cornell (1998, p.

131*)* ressalta que Telford, ainda em 1840*,* “[...] acreditava que se daria continuidade à construção de canais, o que não aconteceu, pois as redes de canais na Inglaterra, na Escócia, na França, na Alemanha ou na Itália não aumentaram desde então".

Entretanto, a discussão de Armando Augusto de Godoy sobre as estradas, foi diferente, pois elas, como alternativa mais curta de comunicação entre aldeias e cidades, aumentaram durante o século XIX. Mas somente no início do século XX é que tanto engenheiros quanto arquitetos passaram a interessar-se cada vez mais pelo tráfego como aspecto abrangente da totalidade, procurando esclarecer acerca do papel das vias de intenso tráfego, dos cruzamentos e dos nós viários, indo além da técnica de construção desses.

Sua trajetória como propagandista do urbanismo foi interrompida em 1938, quando um derrame lhe afastou da vida pública, mas não encerraram ali suas ideias e pensamento sobre as questões da cidade evocadas tanto pelos técnicos alocados na Comissão do Plano da Cidade, recriada no governo de Dodsworth, quanto pelo engenheiro amigo e próximo a ele, o engenheiro Francisco Baptista de Oliveira (SILVA, 2003).

2.3. O TERCEIRO MOMENTO ...

na arte de planejar, uma outra lógica[224] [1933-1945]

A concepção inicial do espaço urbano da cidade nova da imaginação de Armando Augusto de Godoy e Atíllio Corrêa Lima, torna-se referência de alternativa para uma boa cidade capital, moderna e planejada, uma outra lógica de ordenamento espacial urbano com ritmos e dinâmicas diferentes dos encontrados nas cidades da Região Centro Oeste do país, à época.

Outrossim, são destaques os elementos da experiência urbana moderna utilizados como referências para legitimar a cidade capital do Estado de Goiás, a partir do terceiro decênio do Século XX, quando de sua mudança para uma cidade nova – Goiânia. Idealizada inicialmente por Armando Augusto de Godoy (1933), como a nova cidade capital estadual brasileira, planejada e moderna. Em seu relatório, apresentado ao Interventor do Estado de Goiás, à época, Pedro Ludovico Teixeira, ficou registrado a sua primeira participação efetiva no processo de urbanização de cidade novas brasileiras.

Goiânia, vai se destacar como um dos primeiros e emergentes laboratórios de urbanismo brasileiro, trazendo em si a conciliação de ideias e pensamentos de um ideário de cidade. Adaptadas, as inserções de novas ideias foram realizadas desta vez por de grupo de profissionais, que tinha como integrantes na sua grande maioria engenheiros, uma das aderências que ligaram indivíduos e grupos sociais entre si.

---

[224] Na perspectiva do Planejamento Territorial Urbano, a partir das ideias dos fundadores da RPAA. "A Associação Regional de Planejamento da América ("RPAA"), formada por Clarence Stein, foi uma associação de reforma urbana desenvolvida em 1923. A associação era um grupo diversificado de pessoas, todas com seus próprios talentos e habilidades. O objetivo deste grupo era *'conectar um grupo diversificado de amigos em um exame crítico da cidade, no desenvolvimento colaborativo e disseminação de idéias, na ação política e nos projetos de construção da cidade'*. Durante o período de dez anos em que a associação durou, cinco membros principais contribuíram para essa meta. Clarence Stein, Benton Mackaye ,Lewis Mumford , Alexander Bing e Henry Wright eram a espinha dorsal essencial do RPAA. Originalmente uma idéia de Clarence Stein, através de uma série de introduções e conhecidos em Washington DC em 1918, a Associação Regional de Planejamento começou a se formar" (PARSONS, 1994, p. 462-482. Disponível em: https://en.wikipedia.org/wiki/Regional_Planning_Association_of_America. Acesso em: 29 abr. 2018).

O Plano original, modificado pelos engenheiros e arquitetos contratados, que atuavam no escritório da firma Coimbra Bueno & Cia. Ltda. do Rio de Janeiro, e pela equipe técnica que se formou junto à Superintendência de Obras de Goiânia, entre os anos de 1936-1938, teve a participação de Armando Augusto de Godoy como consultor técnico nas alterações do plano original e na definição do novo traçado proposto para o Setor Sul.

2.3.1. Da produção de textos à agente público, mediador de ideias

Da nova capital de Pedro Ludovico e Getúlio Vargas [1932-1935], surgiu a figura do urbanismo idealizada e projetada por Armando Augusto de Godoy e Attílio Corrêa Lima, inicialmente registrada em relatórios técnicos, decretos-leis, escrituras públicas de compra e venda, planos e projetos, caracterizando a primeira participação de Armando Augusto de Godoy no processo de urbanização e implantação do espaço urbano de Goiânia.

Dentre os assuntos tratados no texto do relatório de Armando Augusto de Godoy, algumas preocupações foram manifestadas no que se referia às diretrizes para a estruturação viária, ao controle e expansão da cidade, às tributações necessárias, ao conteúdo da propaganda para atingir o contingente humano, além de outros aspectos inerentes ao crescimento e desenvolvimento de um centro urbano. Entre os principais aspectos de mudança da capital de Goiás, para um outro local, a comunicação com as diversas regiões do estado afigurava-se como uma questão importante para propiciar a expansão da cidade e para que a capital pudesse exercer sua ação civilizadora. Nesse sentido, Armando Augusto de Godoy, ao fazer opção pelo modelo de cidade-jardim para solucionar os problemas da urbs moderna, pareceu ciente das motivações que levaram ao aparecimento da cidade-jardim, a filiar-se ao surto industrial dos tempos modernos que dominava a vida urbana, à época. (GODOY, [1931] 1943, p. 135).

O primeiro ato que caracterizou o início dos trabalhos para transferência da capital do estado de Goiás foi a criação do Decreto-Lei nº 2.737, de 20 de dezembro de 1932, assinado pelo interventor federal Pedro Ludovico Teixeira, nomeando uma

comissão para escolha do local onde seria edificada a nova capital goiana.[225] Chama a atenção, entre outros, os critérios fixados de início como medida para a escolha, a preocupação para com a proximidade com a estrada de ferro, tendo em vista as graves dificuldades e embaraços acarretados pela falta de transporte. As localidades goianas sugeridas inicialmente foram Bonfim, Ubatan e Campinas. Depois foi acrescida a cidade de Pires do Rio. As localidades sugeridas podem ser identificadas no mapa do Estado de Goiás da época da ocupação agrícola, no período de 1890-1930 (CHAUL, 1997).

Pedro Ludovico Teixeira, após tomar conhecimento da escolha da região do município de Campinas, quis ouvir a opinião de outros técnicos. Foi quando solicitou um parecer sobre a escolha do sítio ao engenheiro Armando Augusto de Godoy. A convite do interventor, ele esteve em Campinas-GO acompanhado dos engenheiros Benedito Neto de Velasco e Américo Carvalho Ramos. Constituiu-se, assim, a sua primeira participação no processo de planejamento e construção de Goiânia.

Para citar apenas alguns documentos, após envio da ata de reunião final da comissão incumbida da escolha do local da nova capital do Estado de Goiás, de 04 de março de1933, acompanhada do Relatório da Subcomissão Técnica para reforço da conveniência do local escolhido, foi apresentado por Armando Augusto de Godoy, em 24 de abril de 1933, relatório este relativo à construção da nova capital do Estado de Goiás nas proximidades da cidade de Campinas.

Mediante inspeção realizada nos arredores da cidade de Campinas-GO e por meio de dados e informações obtidos dos levantamentos fornecidos pela comissão nomeada pelo interventor do estado de Goiás, Armando Augusto de Godoy expôs o seu pensamento acerca do debate sobre o futuro do estado e os principais requisitos utilizados como critérios necessários à construção de uma cidade moderna com a sua ação civilizadora e econômica (GODOY, [1933] 1943, p. 211-229).

[225] Essa comissão foi presidida por dom Emanuel Gomes de Oliveira, bispo de Goiás, e composta por João Argenta (engenheiro), Colemar Costa e Silva (advogado), Laudelino Gomes de Almeida (médico e diretor do Serviço Sanitário), Jerônimo Fleury Curado (engenheiro do estado), Antônio Augusto de Santana e Gumercindo Ferreira (comerciantes) e Antônio Pireneus de Souza (coronel do Exército).

Depois de supervisionar o lugar, a forma de apresentação de seu parecer foi um relatório[226] descrevendo os vários fatores dos quais dependiam a vida e a expansão de um centro urbano.[227] O relatório foi escrito na cidade do Rio de Janeiro, em de 24 de abril de 1933. À vista deste relatório, Pedro Ludovico Teixeira, firme que estava de seus propósitos de dotar Goiás de uma cidade moderna, assinou o Decreto-Lei nº 3.359, de 18 de maio de 1933, indicado pelas comissões, dando início aos trabalhos preliminares para instalação provisória do Governo na cidade de Campinas.

Outro relatório foi apresentado, de acordo com o Decreto-Lei nº 3547 de 6 de julho de 1933, por Attílio Corrêa Lima, antes da rescisão de contrato que estabeleceu as diretrizes para elaboração do projeto da nova capital. Anexo a este relatório constava a regulamentação das construções, referente as edificações encaradas, segundo o autor do projeto, "sob o ponto de vista urbanístico" (LIMA apud Monteiro, 1938, p. 147)

A partir de 1930, em Goiás, mais precisamente na região Sudeste do estado, via-se o incremento da agricultura modificando o panorama econômico e sobretudo impactando nas mudanças políticas locais ocorridas em consonância com o cenário político nacional (GONÇALVES, 2002, p. 25). Em torno do assunto sobre as mudanças de poder e a transferência da antiga capital, já foram feitas discussões por vários autores, entre os quais se destacam Monteiro (1938), Palacín (1976), Campos (1980), Silva (1982), Chaul (1997, 1999). A maioria desses autores enfatizou as questões vinculadas à mudança da capital do estado de Goiás, ao nascimento de Goiânia, à ordem política, econômica e à eclosão de um movimento nacionalista e integrador, de inspiração em Getúlio Vargas, a denominada Marcha para o Oeste.

---

[226] O documento foi publicado no livro *Como nasceu Goiânia,* de Ofélia Sócrates do Nascimento Monteiro, pela *Revista dos Tribunais* do Estado de São Paulo: "RELATÓRIO APRESENTADO AO SR. DR. INTERVENTOR, EM GOIAZ, PELO ENGENHEIRO URBANISTA DR. ARMANDO AUGUSTO DE GODOY, RELATIVO À CONSTRUÇÃO DA NOVA CAPITAL DO ESTADO DE GOIAZ NAS PROXIMIDADES DA CIDADE DE CAMPINAS" (MONTEIRO, 1938, p. 48-66).

[227] Segundo Monteiro (1938, p. 67), à vista do relatório de Armando Augusto de Godoy, "[...] o Dr, Pedro Ludovico decidiu que a nova capital seria construída no local situado nos arredores de Campinas, escolhida pela Comissão. E então, indiferente à grita dos anti-mudancistas, firme no seu propósito de dotar Goiaz de uma capital moderna, sendo, talvez, em sua imaginação, o ridente quadro da nova cidade, obra de sua tenacidade e vontade férrea", assinou o Decreto nº 3.359,de 18 de Maio de 1938, que no seu artigo 1º resolve que a região às margens do córrego "Botafogo", compreendida nas fazendas denominadas "Crimeia", "Vaca Brava" e "Botafogo", no município de Campinas-GO, ficava escolhida para ser edificada a nova capital do Estado, devendo ser providenciada a organização do plano definitivo de acordo com as diretrizes básicas contidas no referido decreto.

A ideia de mudança da capital foi utilizada como plataforma criada para a ascensão ao poder político do médico Pedro Ludovico Teixeira,[228] no período de tempo de 1930 a 1945, marcado por profundo e conflituoso esforço de construção de um projeto de nacionalidade baseado em três metas programáticas, ou seja, uma nova ordem político-administrativa, uma nova ordem produtiva e uma nova ordem territorial e urbana. Junto a esses princípios anunciados veio a inspiração para uma ação integral do Estado na produção do espaço nacional.

As cidades, com base nos discursos políticos, deveriam estabelecer novos padrões de vida social. Essa nova condição urbana desejada foi expressa num dos pronunciamentos do presidente Getúlio Vargas em Goiânia, em 1942:

> A visita que ora vos faço é prova de uma concepção renovadora da Pátria grande e forte. Torna-se imperioso localizar no centro geográfico do país poderosas forças capazes de irradiar e garantir a nossa expansão futura. Do alto dos vossos chapadões infindáveis, onde estarão, amanhã, os grandes celeiros do país, deverá descer a onda civilizadora para as planícies do Oeste e do Nordeste. (BRASIL, 1942, p. 123-124).

Cabe ressaltar que o grupo político que assume o poder na figura do Interventor Federal Pedro Ludovico Teixeira, comprometido com o progresso e o desenvolvimento econômico do estado, estava vinculado ao programa governamental que buscava o avanço capitalista para o interior do País, que consolidaria os planos político-econômicos de Getúlio Vargas e Pedro Ludovico (CHAUL, 1997, p. 149). Getúlio Vargas[229] tinha a intenção de viabilizar um novo agenciamento e a integração territorial, além destacar a necessidade de expandir as fronteiras agrícolas com a criação de colônias agrícolas no interior do país. O movimento Marcha para o Oeste, que ganhou força para sustentação do próprio governo, após o golpe de 1937, "[...] representou a criação da imagem do país em construção, a caminho do progresso e da modernização, um país

[228] Pedro Ludovico Teixeira nasceu na antiga capital do estado, onde concluiu o curso secundário no Liceu de Goiás, em 1901. Ingressou na Escola Politécnica do Rio de Janeiro, em 1910, mas acabou abandonando pouco depois, optando pelo curso de Medicina. Graduou-se em 1915 e iniciou suas atividades profissionais em 1916 na cidade de Bela Vista de Goiás, transferindo-se no ano seguinte para Rio Verde, no sudoeste goiano. Suas tendências políticas foram reveladas quando ingressou no corpo de redatores do jornal *O Sertão* daquela cidade, em 1919.

[229] Segundo Luiz Sérgio Duarte da Silva (1997, p. 73), Getúlio Vargas muniu-se do discurso de alguns intelectuais, tais como Affonso Taunay, Alcântara Machado, Almeida Prado, Mario de Andrade, Guilherme de Almeida, Monteiro Lobato e Menotti del Pichia, os quais serviram como mediadores simbólicos para ampliar a doutrina do Estado Novo.

movimentando-se para um futuro glorioso, em marcha, enfim, rumo ao seu destino" (GONÇALVES, 2002, p. 26).

Nessa direção, Gonçalves (2002, p. 27) assim afirma:

> [...] a nova capital exprimiu os anseios de expansão da fronteira agrícola do pais, em perfeita sintonia com as necessidades tanto do setor urbano-industrial, que necessitava garantir o abastecimento dos centros urbanos de forma que permitisse a acumulação de capital na cidade, quanto do setor agrário, mantendo intacta toda a estrutura de dominação e acumulação. Goiás era a fronteira naquele momento. Pela primeira vez, acontecia a sua integração ao cenário político e econômico do país, num expressivo gesto de modernização.

Nesse contexto político o plano de urbanização da nova capital do estado pode ser visto como uma ação prática de produção do espaço urbano, desenvolvida incialmente por Vargas-Teixeira-Godoy. Baseia-se num movimento de impulso da civilização, que deixou uma herança agrária e urbana que permeia todo o processo sociocultural da nova capital e fundamenta a representação da face mais dinâmica de sua existência perante o processo de urbanização e modernização das cidades brasileiras.

Interessa discutir Goiânia como um exemplo de compreensão objetiva, na busca de soluções dos problemas nacionais na década de 1930. Na prática, a cidade apresentava uma série de ambiguidades, incoerências, nas quais se mesclavam valores arcaicos e novas concepções culturais, que foram traduzidas, interpretadas nas opiniões de Levi-Strauss (1997)[230] e Monteiro Lobato (CHAUL, 1999).[231] Entretanto, pretende-se discutir e ao mesmo tempo precisar as posições, proposições e embates de Armando Augusto de Godoy.

O desafio está em desvendar nuanças, tramas e enredos que ajudem a entender o enraizamento de contradições, no campo das ideias e da historiografia da cidade e do urbanismo brasileiro, que vêm se mostrando trabalhosas de descontruir, tendo em vista

---

[230] Na obra *Triste trópicos,* desse antropólogo francês, por ocasião de sua passagem por Goiânia, disse que visitou a cidade em 1937, descrevendo-a assim: "Uma planície sem fim, que parecia, ao mesmo tempo, um terreno baldio, um campo de batalha, eriçada de postes de eletricidade e de estacas de agrimensura, exibia uma centena de casas novas dispersas nos quatro cantos do horizonte. [...] nada poderia ser tão bárbaro, tão inumano, quanto esse empreendimento contra o deserto. [...] sentíamos ali como numa estação ou num hospital, sempre passageiros e jamais residentes" (LÉVI-STRAUSS, 1997, p. 128).

[231] Chaul (1999) assinala a impressão que Monteiro Lobato deixou da cidade, em 1938: "Goiânia, cidade linda/ que encanta e seduz/ de dia não tem água/ de noite não tem luz".

que na década de 1930, a questão central, naquele período de tempo da vida desse profissional, passava pela "cidade idealizada", articulando-a a outras questões como a circulação (interestadual, intermunicipal e urbana) e da circulação e difusão de ideias urbanísticas no sentido de colocá-las em prática.

Essas questões se tornaram sinais importantes para apreender a visão de cidade de Armando Augusto de Godoy. Nesse caso, o limite para esta discussão se dá pelo interesse pelas ideias-chaves e preceitos-chaves ligados ao grau de aprofundamento dos estudos de educação, estética e higiene, com os temas saneamento e salubridade em evidência entre o fim do século XIX e princípio do século XX, e a afinidade destes com as discussões teóricas de urbanismo e planejamento em torno da questão territorial e urbana.

2.3.2. Da ocupação do território à urbanização da nova capital

Cabe destacar, dentre as várias recomendações e observações, a importância dada, pelo engenheiro politécnico brasileiro Armando Augusto de Godoy, à ideia da construção de uma cidade moderna, sem ignorar a ação civilizadora e econômica que proporcionava a todo agrupamento urbano convenientemente planejado e realizado.

Pode-se dizer que a ação dos engenheiros, assim como de Armando Augusto de Godoy, estava vinculada à busca de soluções para os problemas urbanos e a produção de textos, normas e legislações e restrita ao cenário local, visto que seus textos circulavam entre os pares. Além disso, os projetos são temas que constituem, dentre outros, objetos de estudo de caso, como é o do plano de urbanização de Goiânia, cidade capital do Estado de Goiás, concebido pelo arquiteto Attílio Correia Lima e que teve como consultor técnico Armando Augusto de Godoy, na década de 1930.[232]

A cidade moderna, para ele, era a cidade capital. A oportunidade de mudança de uma capital e de criação de uma nova cidade tinha como principal objetivo obter, nas regiões em que surgiriam, o aproveitamento das suas riquezas e o aumento rápido da sua população, por entender que era isso que faltava a Goiás (GODOY, 1933, p. 213).

[232] Sobre Goiânia, as reflexões feitas por Ricardo Trevisan (2009) em relação às cidades novas como núcleos urbanos criados e outros temas derivados deste em curso esclarecem detalhes sobre o fenômeno de "construção de cidades", na região Centro-Oeste e no interior do país.

Argumentou ainda nesse sentido que cidades surgidas no século XX, “algumas com menos de três decênios de vida, aí está para responder com eloquência aos que receiam que se agravem as condições financeiras de Goiás com a mudança da sua capital” (GODOY, 1933, p. 213). Seguiu relatando o exemplo da cidade de Belo Horizonte, que, “não obstante surgida em pleno sertão, conseguiu atrair capitais, inúmeras industrias”, e concluiu dizendo que a nova cidade capital mineira tornou-se um “grande centro comercial e de cultura” (GODOY, 1933, p. 214).

Nesse texto de seu relatório endereçado ao interventor, pode ser observada a citação de duas referências importantes de cidades que já haviam sido objetos de suas reflexões, em discussões anteriores. A primeira foi a cidade de Letchworth, na Inglaterra, e a segunda o empreendimento realizado com a implantação da cidade de Gary, nos Estados Unidos, ambas consideradas por ele como um campo de abundante atividade industrial, por haverem sido convenientemente projetadas atendendo às exigências resultantes da expansão industrial e comercial que só se acomodavam nas cidades onde encontrassem unidos os elementos que a cidade moderna podia proporcionar (GODOY, [1933] 1943, p. 214).

Ao anunciar uma série de práticas urbanísticas, uma digressão panorâmica se faz necessária, visto que podem ser identificadas nas interlocuções de Armando Augusto de Godoy as primeiras experiências reconhecidas e vinculadas ao conceito de *garden-city* – de cidade-jardim, subúrbio-jardim, bairro-jardim – na Inglaterra e nos Estados Unidos. Conceito esse entendido de forma muito ampla e diferenciada desde que o termo se consagrou ligado à experiência britânica no início do século XX, de maneira nem sempre precisa.

Optou-se, a rigor, entender que o termo cidade-jardim se referia a núcleos urbanos independentes de outras cidades e que surgiram dentro de uma perspectiva de planejamento com finalidade social e buscava reunir cidade e campo, almejando uma harmonia inexistente na cidade industrial. Propunha-se criar espaços para que seus habitantes pudessem viver autonomamente, rejeitava-se a sociedade e a cidade industrial. No caso do subúrbio-jardim, a característica é outra. É visto mais como extensões conectadas com o tecido urbano ou não, mas viabilizadas com a relação de dependência deste com uma cidade preexistente. Por sua vez, implantavam-se nos

arredores das cidades industriais. A sua origem, sobrevivência e desenvolvimento dependiam da existência das cidades da era industrial.

Letchworth, fruto da arquitetura Unwin-Parker,[233] vestiu os diagramas propostos por Howard de maneira tão memorável que se tornou difícil distinguir-se este daquela. Para uma melhor compreensão do que Raymond Unwin (1863-1940) e Barry Parker (1867-1947) realizaram em Letchworth e em outros lugares, é preciso situá-los num contexto de tempo e lugar (HALL, 1995, p. 115).

Nas mãos de Unwin (Figura 27) e Parker, Letchworth "encontrou sua perfeita realização física" (HALL, 1995, p. 117). Isso porque, na aldeia-jardim de New Earswick,[234] pode-se deparar com uma das primeiras e mais importantes encomendas de trabalho para a família do chocolate Rowntree. Trata-se, em embrião, de muitos dos aspectos que se desenvolveram em maiores dimensões – primeiro em Letchworth e em seguida em Hampstead. Refere-se àquilo que significou uma virada decisiva tanto para o movimento da cidade-jardim quanto para Unwin-Parker, pois propunham-se não como cidade-jardim, mas como subúrbio-jardim (HALL, 1995, p. 117).

Registre-se que *Town Planning in Practice* (Planejamento Urbano na Prática), o manual de planejamento urbano publicado por Unwin,[235] em 1909, meia década depois de Letchworth, contém desenhos das velhas cidades e aldeias inglesas, francesas e alemãs, com base nos quais ele desenvolveu os conhecimentos sobre as relações existentes entre edifícios e espaços.

A construção de cidades-satélites, prática que se iniciou entre as duas grandes guerras, é outra questão a ser considerada no movimento cidade-jardim. Torna-se necessário identificar como essas ideias foram interpretadas pelos profissionais como

---

[233] Primos de segundo grau, Unwin começou como engenheiro, Parker como decorador de interiores. Ambos se desenvolveram dentro de uma fermentação de ideias decorrentes do pensamento de William Morris. Acreditavam, entre outas coisas, "que o arquiteto e o planejador urbano eram os guardiões da vida social e estética, mantendo e acentuando os valores tradicionais da comunidade para as gerações futuras" (HALL, 1995, p. 115).

[234] Para Hall (1995, p. 116), lindamente preservada, e simpaticamente restaurada segundo as intenções originais de Unwin e Parker, New Earswick "é uma pequena jóia que, com seus mais de oitenta anos, deslumbra a vista. Só falhou numa coisa: os padrões do projeto foram tão altos que os assalariados menos favorecidos não puderam arcar com eles. Falha, aliás, de teimosa recorrência".

[235] Jackson (1985) afirmou que Unwim se tornou socialista na linha de William Morris. Juntou-se ao grupo de Sheffield, organizado por Edward Carpenter, um dos fundadores da Fabian Society, em que Pietor "Kropotkin era interpretado como a união entre ofício artesanal e trabalho intelectual".

engenheiros, arquitetos e urbanistas, quando da elaboração do plano de urbanização e construção de uma nova cidade para ser a capital estadual do Estado de Goiás.

Após Unwin recomendar, em uma palestra na Universidade de Manchester, em 1912, a construção de "cidades-satélites" próximas dos municípios, subúrbios-jardins dependentes do município para a obtenção de empregos, o movimento de cidade-jardim, em 1918 e 1919, enfrentou uma dupla crise. Uma das crises se deu por ocasião do rompimento definitivo de Unwin com as ideias originais da cidade-jardim de Howard. Depois de passar a integrar a Junta do Governo Local como inspetor do planejamento urbano, a fim de ter voz ativa na reforma do sistema habitacional, Unwin, em 1918, passou à posição de membro-chave do Comitê da Habitação presidido por Sir John Tudor Walters.

Um relatório, que constituiu um dos fatores que mais influiu no desenvolvimento da cidade britânica do século XX, foi apresentado por Tudor Walters, que adotou argumentos-chaves sobre as densidades urbanas e sobre as urbanizações, razão de assumirem a forma de "satélites" e não de cidades-jardim independentes. Nesse relatório fez-se constar a recomendação de construção de cidades-satélites na prescrição oficial feita para o programa de habitação popular do pós-guerra (HALL,1996, p. 78).

O problema da habitação para as classes trabalhadoras tornou-se de responsabilidade pública. O resultado foi o aparecimento de grande número de moradias construídas pelos governos locais, o período entreguerras mundiais. A maioria chalés unifamiliares, com seus próprios jardins, em "satélites" localizados nas periferias das cidades, como o que aconteceu com as urbanizações próximas a Manchester em Wythenshawe, perto de Liverpool em Speke, ou de Londres em Becontree, povoados esses que cresceram tanto, que quase se tornaram novas cidades, "reduzindo a anãs as cidades-jardim coetânias [...]" (HALL, 1995, p. 78).

Em 1919, a outra crise do movimento cidade-jardim se agravou, com a chegada da "Lei Addison", de Christopher Addison, ministro da Reconstrução e depois da Saúde. Foi quando Unwin aceitou o desafio de examinar o problema das áreas insalubres, dessa vez em uma outra iniciativa ministerial, junto a um comitê que tinha Neville Chamberlain

como presidente, George Pepler como chefe do planejamento de Unwin no Ministério da Reconstrução, e o capitão Reiss,[236] que reformou o sistema habitacional em Londres.

Diante disso, cabe afirmar que Barry Parker foi sócio e coprojetista de Unwin em New Earswick, Letchworth e Hampstead. Entretanto, assinou sozinho o plano para Wythenshawe, de Manchester, em 1930, considerada a terceira cidade-jardim mais autêntica da Inglaterra, na opinião de Peter Hall (1995, p. 118). Antes disso, Barry Parker marcou presença no Brasil com o projeto do Bairro Jardim América[237] da Cia. City e seus empreendimentos na cidade de São Paulo, entre os anos de 1917 e 1918.

Chama atenção que Barry Parker foi contratado para estudar o local para pôr em prática as soluções urbanísticas ideais para o aproveitamento dos terrenos pantanosos e de relevo irregular da Cia. City. A realidade paulistana o fez rever o projeto do bairro Jardim América em São Paulo. Foi aí que se reforçou a ideia de um bairro em extensão à cidade existente e dependente das atividades nela desenvolvidas, restringindo as categorias de uso do bairro ao predomínio quase exclusivo da função residencial para classes altas[238] (WOLFF, 2001, p. 132).

2.3.3. Entre os CNER/RJ, os ensinamentos do IUUP[239] e a visão da RPAA[240]

Da nova capital de Pedro Ludovico e Getúlio Vargas [1936-1945], surgiu a figura do urbanismo idealizada e projetada por Armando Augusto de Godoy e Attílio Corrêa

---

[236] Em seu livro *The home I want* (O lar que eu quero), Richard Reiss (1918, p. 7) afirmou que "todos em geral concordam, até os que acreditam na iniciativa privada, que não há outra política a adotar de imediato, no pós-guerra", se referindo à construção de habitações promovidas pelo governo local.

[237] O desenho resultante do Bairro Jardim América teve seu primeiro esboço feito previamente à contratação de Raymond Unwin e Barry Parker em 1915. A proposta do projeto esboçado, em 1913, de autoria não identificada, buscava criar eixos monumentais e prever espaço central de uso público, distanciando-se do traçado que o definiria a partir da participação de Unwin e Parker. A modificação realizada em Londres permite discutir a intenção de dotar o bairro de uma certa autonomia, com aspectos que remetiam o projeto às teorias originais das cidades-jardins. O próprio título do desenho, "Garden City", confirmou a sintonia com as ideias de Howard.

[238] Para Wolff (2001, p. 138), "as versões que antecederam as modificações feitas por Barry Parker em São Paulo configuram-se como rascunho ou embriões. Já as modificações seguintes trataram-se de adequações produzidas pelo uso e determinadas pelos modos de vida urbana de seus moradores e pelos interesses dos loteadores".

[239] Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris (IUUP) e as ideias de Attílio Corrêa Lima

[240] A Regional Planning Association of America (RPAA). De Howard até a visão RPAA que faz-se realidade em Londres. O espaço verde, usado como element estruturador, as ilhas de urbanização como

Lima, inicialmente registrada em Relatórios técnicos, decretos-leis, escrituras públicas de compra e venda, planos e projetos, caracterizando a primeira participação de Armando Augusto de Godoy no processo de urbanização e implantação do espaço urbano de Goiânia.

O discurso adotado por Armando Augusto de Godoy, no "Relatório apresentado ao Dr. Pedro Ludovico" (1933), interventor no Estado de Goiás, sobre a mudança da atual capital para a região do município de Campinas, situado em Goiás, chamou a atenção também para alguns preceitos-chaves dos movimentos político e econômico. Vale dizer, movimentos esses desenvolvidos por Pedro Ludovico Teixeira, como interventor do Estado de Goiás, e Getúlio Vargas, presidente do Brasil, voltados para a instrumentalização, do urbanismo e dos urbanistas, na construção da argumentação política para a construção de uma cidade moderna no interior do país. É o que, ao mesmo tempo, permite inseri-la no contexto do ideário do urbanismo da Escola de Chicago com sua ação educadora, quando disse:

> Hoje, graças à evolução social e à circunstância de ter a humanidade entrado francamente na fase industrial, a cidade moderna é um centro de trabalho, uma grande escola em que se podem educar, desenvolver, e apurar os principais elementos do espírito e do físico do homem e uma fonte de poderosas energias, sem as quais os povos não progridem e não prosperam. (GODOY, [1933] 1943, p. 212).

Armando Augusto de Godoy ressaltou, ainda, que quando o estabelecimento da cidade moderna e sua expansão se prende um plano racional que obedece às determinações do urbanismo, a cidade tende a ser "um centro de cultura, de ordem, de trabalho e de atividades bem coordenadas. Ela educa as massas populares, compõe-lhes e orienta-lhes as forças e os movimentos coletivos [...] (GODOY, [1933] 1943).

Diz ele:

> É das cidades modernas que partem vigorosos impulsos coletivos e é nelas que se faz a coordenação dos movimentos e das atividades de uma nação. [...] Influências civilizadoras, a valorização das regiões circunvizinhas e o impulsionamento do trabalho agrícola acompanharam sempre o estabelecimento e a expansão de vários núcleos de população no grande país do norte deste continente, observando-se a mesma coisa em outras

---

cidades satélites e o Plano de Abercrombie como guia provisório de urbanização para a região dos arredores da Londres construída.

> nações, havendo nessa terra o belo e impressionante exemplo de Belo Horizonte. (GODOY, [1933] 1943, p. 212).

Por fim, acreditava que, ao estabelecer uma cidade moderna, uma trindade econômica surgiria e que seria ao mesmo tempo industrial, bancária e comercial. Com isso, viria a "valorização da terra numa grande extensão" e evitar-se-ia "o êxodo das fortunas que nela se formavam, bem como a migração de seus habitantes", principalmente daqueles que só se sentiam bem onde encontravam "campo vasto para as suas atividades espirituais" (GODOY, [1933] 1943, p. 213).

Assim sendo, cabe ainda destacar a questão das comunicações da futura capital estadual, com as diversas zonas do Estado, entre os aspectos principais do problema relativo ao estabelecimento da nova capital de Goiás. Armando Augusto de Godoy entendia que era de suma importância resolver tal problema, não só para expandir a cidade, mas também para que ela exercesse a sua ação civilizadora sobre o território goiano.

É nesse contexto dos congressos de estradas de rodagem e da situação da condição urbana vivenciada que se faz a inserção de Armando Augusto de Godoy entre as ações políticas de Getúlio Vargas e Pedro Ludovico Teixeira ao planejar a "colonização", "interiorização" e meios de penetração no território nacional. Os esboços do desenho urbano de Goiânia acham-se praticamente encerrados num emaranhado de ideias e visões alternativas de boa cidade.

Goiânia pôde constituir-se e afirmar-se como referência para a história da cidade-jardim, certamente guiada pelos ensinamentos do Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris – IUUP –, mas em confronto com a visão projetada pela Regional Planning Association of America – RPAA – e com restrições às teses de Le Corbusier e ao período de gestação do Movimento Moderno.

2.3.4. Da nova capital [1933-1935], **à cidade-jardim, ao subúrbio-jardim**

O caso de Goiânia também faz parte do movimento das cidades-jardim para a América, ou seja, para o outro lado do Oceano Atlântico, onde a tradição cidade-jardim

pouco teve a ver com o modelo de urbanização nos moldes preconizados por Howard. Dessa forma, pode-se assinalar que foi durante os anos de 1920 que a Regional Planning Association of America – RPAA – passou atuar como guardiã dos preceitos-chaves das cidades-jardim e ao mesmo tempo fazendo reformas (ANON, 1925, p. 129). Na verdade, ampliou e depurou o conjunto de ensinamentos deixados por Howard, redigindo os textos que este último poderia ter editado. *The Survey*, uma revista de prestígio com circulação entre os intelectuais liberais e elo importante entre eles e o movimento social operário, convidou a RPAA para produzir um número especial para a reunião de Nova York da International Town Planning and Garden Cities Association (HALL, 1995, p. 174). Desse modo, esse número da *Survey Graphic* foi dedicado ao Plano Regional, em que um grupo de insurgentes tentava remodelar cidades por vias convencionais e, sem obter sucesso, depositou inteira confiança no novo conceito de Região.

Entretanto, o que se viu foi uma aproximação das ideias de Howard-Geddes, abrangendo a ideia do planejamento de regiões inteiras. A RPAA muito contribuiu para a cidade-jardim norte-americana. Com os avanços tecnológicos, o automóvel e as rodovias, nos anos de 1920 a 1930, os esquemas de cidades e a distribuição populacional eram inadequados para as novas oportunidades que se apresentavam. Num pequeno grupo, os arquitetos Clarence Stein (1882-1975) e Henry Wright (1878-1936) se destacaram no manejo do tráfego e da circulação de pedestres com o chamado esquema Radburn, desenvolvido por eles para a cidade-jardim de mesmo nome, em 1928 (HALL, 1995, p.142-143).

Sobre a cidade regional, Hall (1995, p. 161) afirma que indubitavelmente é originária dos Estados Unidos norte-americanos. Entretanto, para ele não se via em parte alguma na época a genuína e notável visão da Regional Planning Association of America, filtrada via Patrick Geddes, das ideias de Proudhon, Bakunin, Elisée Reclus e Piotr Kropotkin, sendo os dois últimos geógrafos e anarquistas. Como já foi dito, este último foi referência para Armando de Augusto de Godoy, em seu texto “A superioridade urbanística de alguns insetos”, em 1936.

Nesse percurso pelo tempo e as discussões sobre as alternativas da boa cidade no período de tempo de 1900 a 1940, optou-se por discutir as investidas de Armando Augusto de Godoy no campo do incipiente movimento urbanista e movimento

rodoviarista no Brasil, sem perder de vista a elaboração dos primeiros esquemas de planejamento urbano. Para tanto, leram-se simultaneamente três capítulos do livro *Cidades do amanhã,* de Peter Hall (1995), a despeito da impossibilidade lógica de como ocorreu a apropriação das teorias de urbanismo e de planejamento na formação do seu pensamento urbanístico, ou seja, na formação do seu pensamento sobre como agir, pôr a teoria em prática.

Foram se desvendando, descortinando as caraterísticas contidas nas cidades do amanhã interpretadas como "A cidade do desvio variegado. O subúrbio do transporte de massa: Londres, Paris, Berlim, Nova York (1900-1940)" (HALL, 1995, p. 57-99); "A cidade no jardim. A solução cidade-jardim: Londres, Paris, Berlim, Nova York (1900-1940)" (HALL, 1995, p. 103-158); A cidade na região. Nasce o Planejamento Regional: Edimburgo, Nova York, Londres (1900-1940)" (HALL, 1995, p. 161-168); "A cidade dos monumentos. O movimento City Beautiful: Chicago, Nova Delhi, Berlim, Moscou (1900-1940)" (HALL, 1995, p. 208-238).

Expressões tomadas emprestadas de Peter Hall (1995) levam à afirmação de que Godoy-Lima-Coimbra Bueno, juntos na mesma cidade, mas cada um a seu modo, foram autoridades estatais no planejamento e na construção de novas cidades brasileiras, figurando como agentes públicos na elaboração de planos e projetos de urbanização. Portanto, atuavam tentando pôr as teorias em prática, tanto da gênese do urbanismo como ciência da construção e do planejamento de cidades e instaurador da Sociedade Francesa dos Urbanistas (SFU) quanto da pré-história do planejamento urbano acadêmico, praticado num período de tempo entre os anos de 1930 e 1955.

Mesmo considerando-se a ideologia agrária, frontalmente antiurbana – traço comum no pensamento social brasileiro –, as políticas ligadas ao urbano foram realizadas com maior intensidade durante o Estado Novo, pois a intervenção estava direcionada à industrialização. Por conseguinte, durante esse processo que demandava novas formas organizacionais do território das cidades, via-se ao mesmo tempo um novo Estado que assumia essa demanda, numa conjuntura específica de uma ditadura.

Antes de prosseguir com o caso de Goiânia, assinale-se que Armando Augusto de Godoy vivenciou na prefeitura do Distrito Federal a sua restruturação correspondente

às demandas do grupo de profissionais, da engenharia e da arquitetura, alocados em postos-chaves, desde os anos de 1920. Foi o seu caso. Os engenheiros estabeleceram uma organização mais racional das instituições municipais e exigiam uma forma de acesso que privilegiasse e afirmasse a existência desses profissionais da engenharia.[241]

Na concepção urbanística inicial, a cidade de Goiânia, fruto do pensamento Godoy-Lima (Figura 41, 42, 43 e 44), é inquestionavelmente um aporte do urbanismo brasileiro. Pode conciliar, dentro de estritos critérios e com suas predominantes correlatas europeias e norte-americanas, ideias-chaves e preceitos-chaves das cidades-jardim de Unwin-Parker e dos subúrbios-jardim Stein-Wrigth-Perry (Figura 45). Dito isso, é possível discutir o plano de urbanização de Godoy-Lima para Goiânia como um roteiro provisório de urbanização para a região Centro-Oeste na elaboração de remodelação e expansão das cidades existentes e construção de cidades novas.

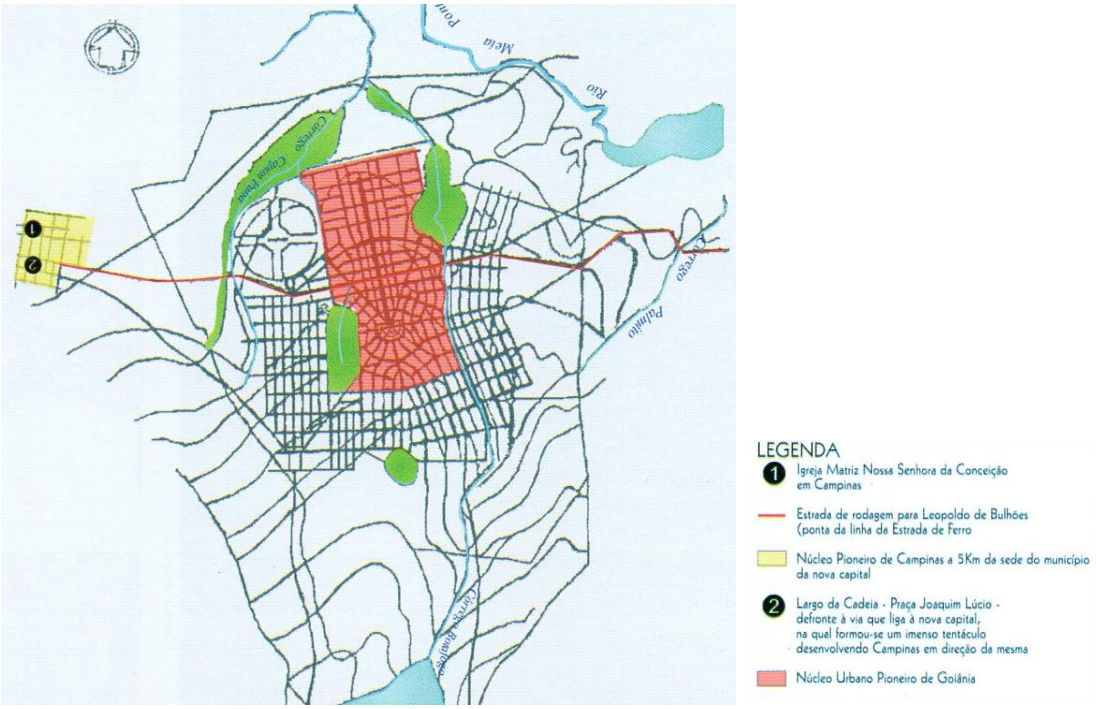


Figura 41 - Projeto Attilio Correa Lima, localização, sem escala, 1933-1935.
Anteproleto da cidade de Goiânia.Interpretações Kátia do Carmo de Paiva e Aparecida de Jesus Cuevas.
Fonte: Goiânia Art Déco: acervo arquitetônico e urbanístico – dossiê de tombamento, 2004.

[241] Armando Augusto de Godoy atuou como colaborador na Sociedade Brasileira de Engenheiros, até por volta dos anos 1930, que desde sua fundação procurou ser o instrumento de defesa dos interesses desse grupo.

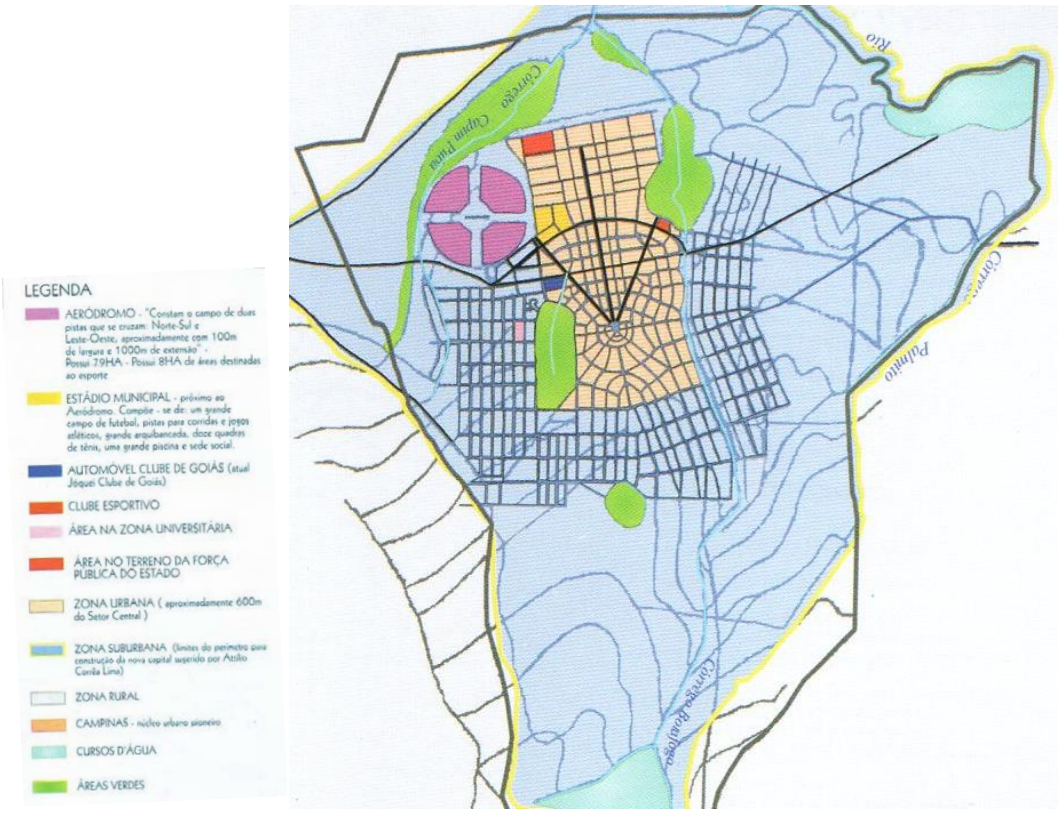


Figura 42 - Projeto Attilio Correa Lima, zoneamento, sem escala, 1933-1935.
Anteproleto da cidade de Goiânia.Interpretações Kátia do Carmo de Paiva e Aparecida de Jesus Cuevas.
Fonte: Goiânia Art Déco: acervo arquitetônico e urbanístico – dossiê de tombamento, 2004.

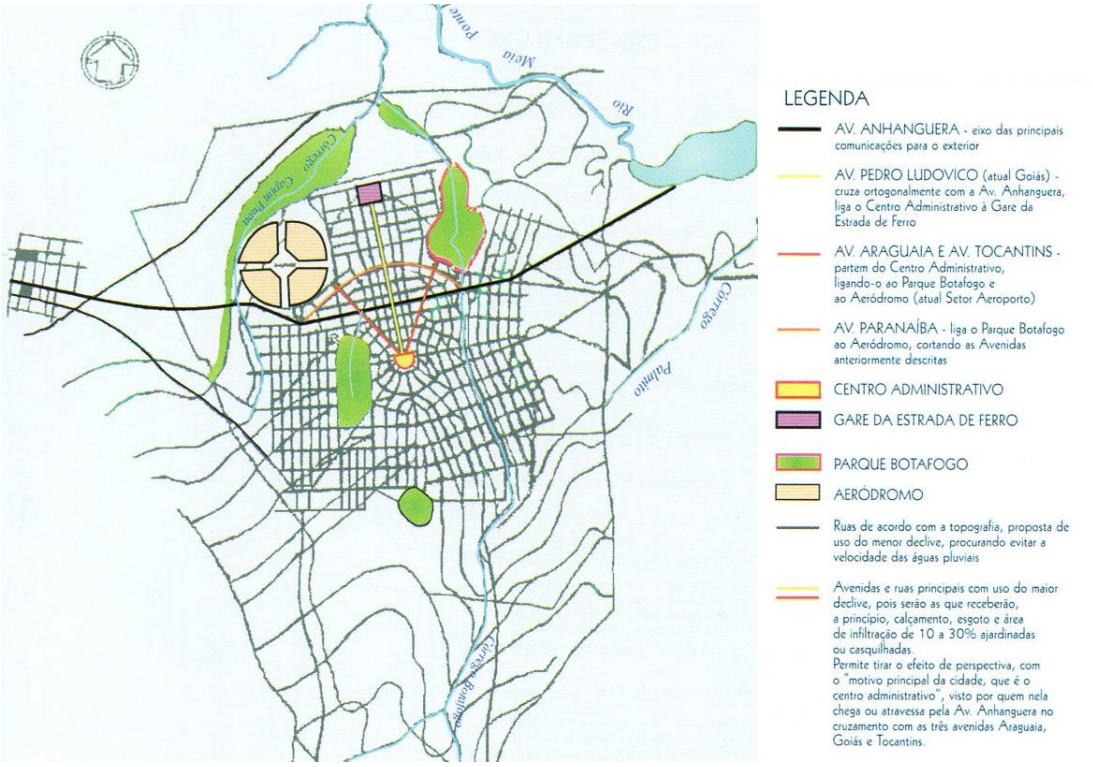


Figura 43 - Projeto Attilio Correa Lima, sistema viário, sem escala, 1933-1935.
Anteproleto da cidade de Goiânia.Interpretações Kátia do Carmo de Paiva e Aparecida de Jesus Cuevas.
Fonte: Goiânia Art Déco: acervo arquitetônico e urbanístico – dossiê de tombamento, 2004.

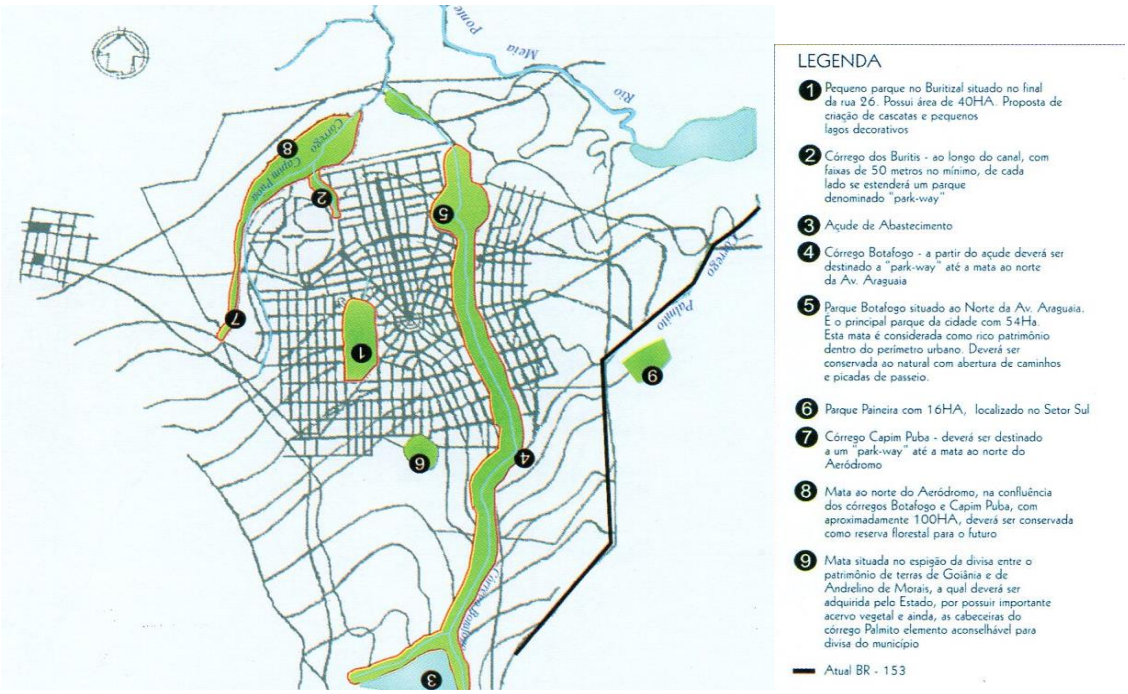


Figura 44 - Projeto Attilio Correa Lima, sistema viário, sem escala, 1933-1935.
Anteproleto da cidade de Goiânia.Interpretações Kátia do Carmo de Paiva e Aparecida de Jesus Cuevas.
Fonte: Goiânia Art Déco: acervo arquitetônico e urbanístico – dossiê de tombamento, 2004.

A mudança da cidade capital do estado brasileiro de Goiás para uma cidade nova, a cidade de Goiânia, se oficializou pelo Decreto nº 1816, de 23 de março de 1937. Registre-se que nesse momento foi lançada a campanha da Macha para o Oeste, selando de vez a política de interiorização do país. O plano de urbanização da capital do estado brasileiro de Goiás, elaborado pela firma dos irmãos Coimbra Bueno e consagrado pelo Decreto 90-A, de 30 de julho de 1938, aprovou os setores Central, Norte, Oeste, Sul e a cidade-satélite de Campinas. A ele juntaram as áreas do Aeroporto, Parque dos Buritis, Parque Capim Puba, Parque Bandeirantes, Zoológico, Hipódromo e Setor Coimbra.

A área aprovada atenderia à população prevista no Decreto 3.547, de 18 de maio de 1933, quando Atillio Corrêa Lima, atuando como representante legal da firma Paulo Antunes Ribeiro, a convite do interventor federal no estado, Pedro Ludovico Teixeira, assinou o contrato para elaboração do plano urbanístico de Goiânia e dos projetos de prédios públicos da nova cidade, planejada, moderna e futura capital estadual.

Em 1938, o Decreto Lei nº 90-A aprovou o Plano de Urbanização de Goiânia. Em matéria publicada no *Correio Oficial*, de 24 abril de 1938, sob o título "Construtores de Goiânia", noticiou-se que o direito de usar esse título foi dado aos irmãos e engenheiros

Coimbra Bueno por Pedro Ludovico Teixeira, governador do Estado, que reconheceu o trabalho realizado por eles na organização técnica e na administração geral das obras, atraindo vultos de projeção nos meios técnicos nacionais, mantendo um corpo técnico à altura da missão assumida (MONTEIRO, 1938, p. 494-496).

Armando Augusto de Godoy, nesse momento já com seu processo de aposentadoria em andamento, estava mais ligado às discussões sobre a racionalização de uma investigação sistematizada no *locus* urbano da cidade do Rio de Janeiro, que se principiou com a formação da primeira Comissão do Plano da Cidade, em 1931, constituída para avaliar viabilidade do Plano Agache, sendo ratificada certamente com o processo (re)criação da Comissão do Plano em novembro de 1937, chefiada por José de Oliveira Reis. [242] (FARIA, 2013, p: 127-128)

É nesse vai e vem de ideias que a atuação profissional do urbanista Armando Augusto de Godoy se deu na primeira fase de produção do espaço urbano de Goiânia, entre planos e projetos elaborados entre as décadas de 1930 e 1940. Tal afirmativa baseia-se em duas situações da condição urbana da experiência da cidade de Goiânia aqui interpretadas e classificadas da seguinte forma, a saber. "a primeira situação (1932-1933), dos objetivos, à escolha do lugar"; "a segunda situação (1936-1938, 1947)".

"A primeira situação (1932-1933), dos objetivos, à escolha do lugar", foi quando se deu a visita de Armando Augusto de Godoy à região do município de Campinas (GO) e, posterior à visita, a entrega do relatório técnico[243] ao médico e interventor Pedro Ludovico Teixeira (1891-1979), sobre a mudança da atual capital para a referida região que havia sido escolhida pela Comissão local.

Nesta primeira situação teve o pronunciamento do Congresso de Municípios (ACKEL, 1996, p. 81) realizado na cidade de Silvânia, GO, em 13 de julho de 1931, recomendando a construção da nova capital em local a ser definido por uma comissão especializada criada para tal fim. Apoiado por essa recomendação, Pedro Ludovico constituiu a comissão por meio do Decreto nº 2.737, de 20 de dezembro de 1932, a ser

[242] Segundo Faria (2013, p: 91) a "relação entre José de Oliveira Reis, as questões urbanísticas e a Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro só pode ser pensada nesse contexto histórico-temporal da década de 1930".

[243] O relatório de Armando Augusto de Godoy sobre a cidade de Goiânia foi publicado integralmente no livro *A URBS e os seus problemas* (1943, p. 211-229).

chefiada pelo engenheiro João Argente. Aceito o desafio de tal empreitada, resolveu o interventor do Estado de Goiás ouvir a opinião do urbanista Armando Augusto de Godoy e de mais dois engenheiros: Bendito Neto de Velasco e Américo de Carvalho Ramos.

Luiz Gonzaga Montans Ackel (1996, p. 100) afirmou que Pedro Ludovico teria convidado primeiramente o próprio Armando Augusto de Godoy para a elaboração do projeto da cidade. O convite não foi aceito, em virtude das inúmeras atividades assumidas e desempenadas por Armando Augusto de Godoy na prefeitura do Rio de Janeiro. Foi então que Pedro Ludovico resolveu contratar para o projeto da nova cidade o arquiteto Attílio Corrêa Lima, convidando-o pessoalmente para elaborá-lo.

Attílio Corrêa Lima iniciou-se no plano urbanístico de Goiânia a partir de algumas considerações a respeito da localização determinada pela comissão, posicionando-se de maneira respeitosa acerca da escolha feita anterior à sua colaboração. A esse respeito, em seu relatório apresentado ao interventor Pedro Ludovico, disse:

> A região para fundar a nova capital do Estado foi escolhida por uma comissão composta de elementos de destaque, que percorreu o Estado em visita aos sítios mais favorecidos. Esta escolha, feita anteriormente à nossa colaboração, não nos permite entrar em maiores apreciações. Contudo, pelo fato de figurarem na referida comissão técnicos de renome, nossa consciência fica tranquila quanto à sua atuação. (Apud ACKEL, 1996, p. 85).

O interventor Pedro Ludovico escreveu relatório destinado ao Presidente da República Getúlio Vargas, em 1933, explicando que:

> [...] a mudança da capital não é apenas um problema na vida de Goiáz. É também a chave, o começo de solução de todos os demais problemas. Mudando a sede do govêrno para o local que reúne os requisitos de cuja ausência absoluta se ressente a cidade de Goiáz, teremos andado meio caminho na direção da grandeza desta maravilhosa unidade central. (LUDOVICO, 1933, p. 2).

Com o relatório técnico, de abril de 1933, ficou marcado o primeiro envolvimento de Armando Augusto de Godoy com a nova capital de Estado de Goiás. Nele referendou o parecer da comissão técnica local a respeito da escolha do local para a construção da nova capital e deixou claro seu pensamento sobre a cidade moderna e a sua ação civilizadora e econômica. Como já foi dito, demonstrou também a necessidade de se transferir a capital e a viabilidade econômica de tal empreendimento,

trançando ali as diretrizes que deveriam nortear Attilio Corrêa Lima no desenvolvimento do plano da cidade.

2.3.5. De Ludovico e Vargas [1936-1945], **aos planos de Godoy.Lima.Coimbra Bueno & Cia. Ltda.**

"A segunda situação (1936-1938, 1947)" refere-se às modificações introduzidas no plano original, aos Decretos-Leis nº 90-A, de 30 de julho de 1938, e nº 574, de 12 de maio 1947 (primeiro código de edificações para o Município de Goiânia e outras providências).

Ao falar do legado do urbanista brasileiro Armando Augusto de Godoy, construído durante a sua trajetória profissional no campo da engenheira e da cidade, não poderia deixar de registrar o reconhecimento público de seu real papel e envolvimento a respeito da autoria e participação no processo de concepção e produção do espaço urbano de Goiânia durante o desenvolvimento do Plano de Urbanização e implantação da cidade, entre os anos de 1936 e 1947.

Como consultor técnico da firma Coimbra Bueno & Cia., Armando Augusto de Godoy foi contratado, em 1936, para dar continuidade ao processo de implantação da cidade que estava em andamento. E diante das divergências de Attilio Corrêa Lima com a Construtora Coimbra Bueno & Cia., com o descontentamento de Pedro Ludovico decorrente do atraso e morosidade nas obras de construção de Goiânia, com a falta de pagamento que fez a firma Paulo Antunes rescindir os contratos que afirmara com o Estado, o urbanista Armando Augusto de Godoy, conhecedor que já era dos problemas do estado de Goiás com relação à mudança da antiga capital, iniciado em 1933, entrou em cena novamente no processo de materialização do Plano de Urbanização de Goiânia, em 1936, numa aparente tentativa de conciliação de ideias e interesses.

Atendeu a Pedro Ludovico pela segunda vez, pois era necessária a substituição de Attílio Corrêa Lima na direção dos projetos da cidade, manter a bandeira de cidade planejada e convencer a grande maioria de pessoas que duvidavam da possibilidade de transferência da antiga capital e atender ao discurso de modernidade que envolvia a questão (GONÇALVES, 2002, p. 36).

Ficou determinado no Decreto nº3.359, de 18 de maio de 1938, que o domínio da zona urbana ficaria reservado ao Estado e das zonas suburbanas e rural ao Município (MONTEIRO, 1938, p. 68). Estende-se a discussão colocando Armando Augusto de Godoy entre o arquiteto urbanista Atillio Corrêa Lima e os engenheiros contratados pela Construtora Coimbra Bueno e Cia. Ltda. Trata-se do período de tempo entre os anos de 1936 e 1938, quando foi contratado como consultor técnico na Construtora Coimbra Bueno e Cia. Ltda., para dar continuidade ao processo de urbanização de Goiânia, logo após a rescisão de contrato que Attilio Corrêa Lima havia assinado com o Estado de Goiás, em 1935, levando-o a retornar para o Rio de Janeiro.[244]

Diferente daquele momento do relatório de 1933, a conjuntura da ditadura do Estado Novo em vigor, no segundo momento Armando Augusto de Godoy foi novamente colocado em cena, para contribuir com suas teorias sobre o urbanismo no processo em andamento de urbanização da nova capital do Estado de Goiás.

No campo da teoria, nas interlocuções de Armando Augusto de Godoy podem ser destacadas as ideias sobre a cidade-jardim e a cidade social, remetendo ao pensamento de Howard, a começar com os diagramas-chaves da primeira edição de 1898, intitulada *To-Morrow: A Peaceful Path to Real Reform*.[245] Mas é possível, também, discutir outros preceitos-chaves derivados das ideias de Howard, e interpretados por indivíduos-chaves, presentes nas ideias contidas no Plano de Urbanização de Goiânia, de que a concepção do projeto original, a sua construção e a aprovação, entre os anos de 1933 e 1947, em meio a conflitos e divergências de pensamentos, deixou um registro na história urbana da cidade. Trata-se da ideia de uma possível conciliação de modelos urbanísticos e de visões distintas que impulsionaram a sua construção até o final da década de 1940.

---

[244] O retorno de Attilio Corrêa Lima se deu em função de divergências com a Construtora Coimbra Bueno, o descontentamento de Pedro Ludovico com o ritmo moroso das obras, bem como de pressões familiares e dificuldades financeiras.

[245] Mais tarde essa obra foi intitulada *Garden Cities of To-morrow* (1922). No clássico original de Howard, destacam-se o famoso diagrama nº 1 dos Três Ímãs, que até hoje encanta e despacha um conjunto de complexos argumentos, o Diagrama nº 2 e o nº 3, que chamam a atenção para a escolha do lugar antes de se definir o projeto, e por fim o diagrama nº 7, que mostra sua visão da cidade social policêntrica, que não foi reproduzido na forma integral pelas edições posteriores (HALL, 1995, p. 108).

Ao se inserir Armando Augusto de Godoy em tal contexto, importa esclarecer alguns aspetos da sua atuação profissional, no campo do planejamento. Optou-se por fazer a discussão com base em autores envolvidos com o tema. Na perspectiva do planejamento do regional e urbano, com finalidade social, e dos programas habitacionais econômicos, destacam-se Howard, Raymund Unwin e Barry Parker. Na extensão das ideias da cidade-jardim nos Estados Unidos, novas ideias como a unidade de vizinhança, a trama Radburn, tem-se Clarence Perry, em Forest Hill, em 1923.

Como agentes públicos, Godoy-Lima-Coimbra Bueno & Cia. colaboraram para a concepção do plano e implantação da cidade. Afirma-se que, com o afastamento de Attilio Corrêa Lima, os irmãos Jerônimo e Aberlado Coimbra Bueno assumiram, definitivamente, o controle das obras de Goiânia. A sua contratação foi ao encontro dos interesses da própria firma Coimbra Bueno &Cia. Ltda, que passou a contar no seu quadro técnico com tão destacado engenheiro urbanista, por sua qualidade ou importância no debate sobre as questões da cidade e do urbanismo. Cabe destacar que já havia um desejo não só de inserir o nome da construtora na história da construção da cidade, mas também de ampliar a atuação da mesma em nível nacional.

No início de 1936, o *Correio Oficial* (1936, p. 1), órgão do Poder Executivo do Estado de Goiás, na edição de 3 de maio de 1936, segundo Ackel (1996, p. 98), publicou o seguinte:

> Ato de larga visão dos engenheiros Coimbra Bueno & Cia. Ltda., convidando para consultor técnico da firma o notável urbanista brasileiro, dr. Armando de Godoy, encheu sem dúvida de justo júbilo todos os responsáveis pelo destino de nosso Estado [...].

Continuava, na mesma publicação do *Correio Oficial*, a seguinte explicação:

> [...] o dr. Godoi se entregou ao penoso trabalho de dotar Goiânia das soluções mais racionais que a técnica moderna permite; percorreu recentemente os Estados Unidos em viagem de estudos urbanísticos e mantém-se (o dr. Godoi) em contáto permanente com os principais centros americanos [...].
>
> Na zona sul é que surgirá a mais moderna solução urbanística do momento atual. Será realizada, pela segunda vez no mundo, a solução mais técnica para as cidades modernas e que foi pela primeira vez realizada há poucos anos em Radburn (ver fig. 34), cidade século XX, como é denominada nos Estados Unidos. (CORREIO OFICIAL, 1936, p. 2, apud ACKEL, 1996, p. 98).

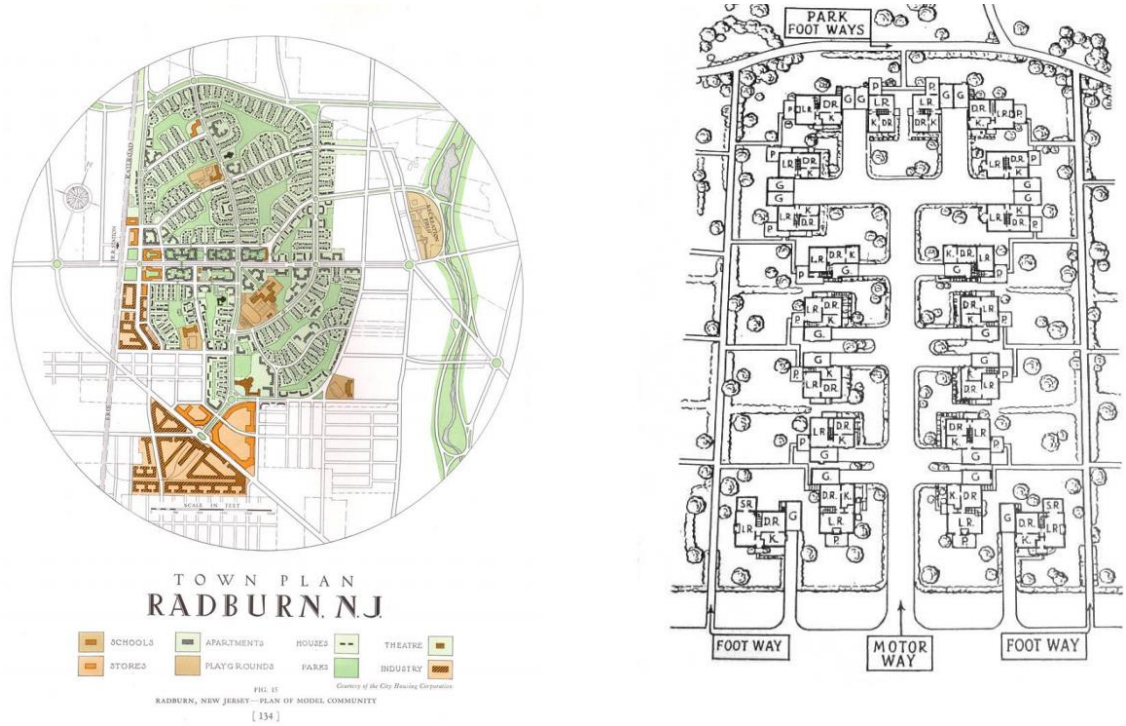


Figura 45 - Plano de Radburn, de Clarence Stein, 1929.
Detalhes das Unidades de Vizinhança.
Disponível em: https://www.pinterest.pt/pin/385057836869245204/?autologin=true Acesso em 13 maio 2018

Com relação às modificações introduzidas no plano original de Goiânia, estas foram elaboradas no escritório da firma Coimbra Bueno & Cia. Ltda. com sede no Rio de Janeiro. A respeito disso afirmou Ackel (1996, p. 100):

> As alterações promovidas por Armando de Godoy no plano urbanístico original de Goiânia foram por ele mesmo defendidas, em uma palestra realizada no ano seguinte no Rio de Janeiro, atendendo a um convite do Senador Nero Macedo. Nesta ocasião, Godóy revela que havia sido convidado por Pedro Ludovico para fazer o plano de Goiânia, antes do convite ter sido feito a Attílio.

Em trechos da palestra, Armando Augusto de Godoy explicou o motivo pelo qual não aceitara o convite e deu outros esclarecimentos. Deixou registrado seu ponto de vista quanto ao partido urbanístico adotado por Attilio Corrêa Lima e quanto ao traçado proposto para Goiânia e as exigências da cidade moderna com relação ao automóvel. Afirmou que pouco tinha alterado na parte central e norte da cidade, reconhecendo que sua maior contribuição havia acontecido “na parte sul, que compreende quase a metade da área de Goiânia” (ACKEL, 1996, p. 100).

> Não me foi possível, dada a premência de se accelerar a grande conquista, elaborar o plano dentro do prazo que as condições do momento exigiam. [...] Por tal motivo não pude acceitar a honrosa incumbência, sobretudo achando-me preso a outros afazeres. A tarefa foi confiada ao ilustre urbanista Corrêa Lima [...]. (ACKEL, 1996, p. 100).

> A revisão do plano de Corrêa Lima me foi confiado por insistência do dr. Ludovico Teixeira. Acceite-a por tal motivo, influindo também algo, a circunstância de ter sido eu o primeiro técnico que se convidara para estudar o problema do traçado da nova cidade [...]. (ACKEL, 1996, p. 100).

> As exigências da cidade moderna não permitem o denominado traçado clássico. Outrora não havia as influências de certos factores e estudos feitos nos últimos lustros. Um dos elementos que levaram os urbanistas a modificarem a estrutura da cidade foi o vehiculo automotor, cujo formidável surto teve lugar nos últimos decênios [...]. (ACKEL, 1996, p. 101).

> [...] Hoje há as exigências de orientação que não embaraçaram L'Enfant ao elaborar o Plano de Washington. Mesmo naquela época, Jefferson que tinha estudos de Architectura, já sentia os inconvenientes das avenidas denominadas diagonais como meio de encurtar distancias no traçado retangular ou em xadrez. Foi a advertência do grande estadista, que foi ao mesmo tempo philósopho e artista, que levou L'Enfant a diminuir o número de diagonais no seu grandioso projeto. (ACKEL, 1996, p. 102).

> [...] foram tais motivos que actuaram fortemente sobre meu espírito para orientar o plano de urbanização da parte sul de Goiânia, cuja planta [...] foi dada a publicidade pela revista de urbanismo de maior circulação no mundo – *The American City – o que equivale a um magnífico reclame para a nossa terra.* [GODOY, s.d., trecho da palestra "*As grandes perspectivas e problemas do Estado de Goyás"].* (ACKEL, 1996, p. 102).

A falta de tempo necessário para se dedicar ao desenvolvimento das atividades ligadas ao plano de urbanização da nova capital foi registrada em relatórios dos próprios irmãos Coimbra Bueno apresentado ao diretor-geral da Fazenda, em março de 1937 [Anexo 1.25], e periódicos de jornais do Rio de Janeiro, à época.

> Está havendo certa morosidade, que desejamos explicar, mostrando ser o melhor que podemos fazer: tal como se deu com o Dr. Correia Lima, o Dr. Armando Godoy, apesar de sua manifesta bôa vontade, não pode dedicar, senão uma atenção secundaria aos estudos de Goiânia, entre seus diversos afazeres. (ALVARES, 1942, p. 20).

Nesse sentido, os trabalhos de Maria Eliana Jubé Ribeiro (2000) e Alexandre Ribeiro Gonçalves (2002) sinalizam que essas questões indicam para a direção que esta defesa de tese vem corroborar, tendo em vista que, para executar os projetos da cidade de Goiânia, uma grande quantidade de profissionais, ainda pouco estudados, foi contratada.

Em 1936, foi publicada uma relação de nomes que compunham o primeiro grupo de técnicos, contratados pela firma Coimbra Bueno & Cia. Ltda. O *Correio Oficial* de 26 de abril de 1936 destacou as seções criadas e os seus respectivos responsáveis:

> [...]: Seção de construção: Abelardo Coimbra Bueno, Jorge A. Diniz Carneiro, Artur B. Wigderovitz, Jeronymo Coimbra Bueno; Seção de Arquitetura: Arquiteto Salvador Batalha, Arquiteto F. Feitotal; Seção de urbanização: Eng. Armando de Godoi; Seção de topografia: Eng. G.V. Aaderup, Hely Borges; Seção de Saneamento: Eng. Werner Sonnemberg. (GONÇALVES, 2002, p. 38).

Esses profissionais contratados como membros da construtora para o desenvolvimento do projeto da nova capital de Goiás iniciaram os trabalhos no Rio de Janeiro. A equipe e as seções criadas contavam com nomes de destaque da Engenheira Brasileira.

> Goiânia, tem, assim, a sua execução técnica garantida por nomes de destaque na Engenharia Brasileira, entre os quais se destacam, pelas suas importantes realizações no País, o dr. Armando de Godoi, consultor técnico, o dr. Salvador Batalha, que, além de grande número dos principais arranha-ceus atualmente construídos no Rio, projetou a monumental obra de Poços de Caldas, e o dr. Jorge A. Diniz Carneiro, ex-engenheiro da Cia. Construtora Pederneiras S/A., para a qual dirigiu a construção de vários prédios dos quais se destacam: "Uarú" com 6 pavimentos, Ouro Preto com 12, Ipiranga com 10, Av. Atlântica 588 com 8, todos no Rio de Janeiro. (CORREIO OFICIAL, 1936).

O segundo grupo apresentado pelos irmãos Coimbra Bueno à Diretoria Geral da Fazenda pertenceu à equipe que atuou na produção do espaço da nova capital, em Goiânia. Monteiro (1938) publicou o relatório em seu livro *Como nasceu Goiânia* (1938). Nele os irmãos Coimbra Bueno ressaltaram, quanto ao pessoal técnico, que a equipe estava constituída de "engenheiros portadores de comprovado tirocínio e das melhores referências [...]" (MONTEIRO, 1938, p. 455-456).

Alvares (1942, p. 99) afirmou que a Superintendência Geral de Obras, em 1937, tinha formado um corpo técnico de engenheiros e estava organizada da seguinte forma: "Jorge Diniz Carneiro – Seção de Construção; José Neddemeyer – Seção de Arquitetura; Wernwr Sonnemberg e depois Gustavo Aaderup, Seção de urbanização; [...] Hermann Komma – Seção de topografia [...]." Nesta listagem o nome de Armando Augusto de Godoy não foi mencionado como membro da equipe da Superintendência de Obras que trabalhou em Goiânia.

Ao analisar e revisitar esta segunda situação da condição urbana da experiência de produção do espaço urbano de Goiânia, depois da atuação de Attílio Corrêa Lima, e a partir do relatório de março de 1937 apresentado pelo Superintendente Geral das Obras, Jerônimo Coimbra Bueno, ao diretor-geral da Fazenda, a participação de Armando Augusto de Godoy não ficou clara, gerando questionamentos. A historiografia até há pouco tempo atribuía a ele a autoria do projeto do Setor Sul. Mas quais foram as reais contribuições de Godoy na elaboração do plano da cidade de Goiânia?[246]

Quanto à autoria e participação de Armando Augusto de Godoy é possível afirmar que sua principal contribuição foi no campo das ideias, tanto no projeto original da cidade de Attilio Corrêa Lima quanto no projeto da cidade aprovado pelo Decreto-Lei nº 90-A, com o traçado do Setor Sul modificado. Para a primeira afirmativa o único documento escrito que Armando Augusto de Godoy deixou, e que foi encontrado e analisado até agora, sobre a construção da cidade, foi o relatório apresentado a Pedro Ludovico, como já foi dito anteriormente.

Para a segunda afirmativa, além da possibilidade apresentada por Gonçalves (2002, p. 41), de Werner Sonnemberg[247] ser coautor do projeto Setor Sul de Goiânia com características de um bairro-jardim americano, levou-se em consideração também o relatório de 1936 dos irmãos Coimbra Bueno, quando citou o nome de Werner Sonnemberg dentre os profissionais que trabalhavam no escritório da Construtora Coimbra Bueno no Rio de Janeiro, afirmando que

> Werner Sonnemberg – Antigo Engenheiro Sanitário do Serviço de Saneamento e Colonização de S. Bento, no Estado do Rio de Janeiro, e da firma 'Companhia Industrial Odeon': está fazendo o projeto de água e esgotos da cidade, além de todos os cálculos e plantas solicitadas pelo Dr. Armando Augusto Godoy. (ALVARES, 1942, p. 77).

---

[246] Attílio Corrêa Lima após inauguração de Goiânia, havia assumido publicamente esua insatisfação com os irmãos Coimbra Bueno quanto ao reconhecimento de seu trabalho e autoria na consepção do Plano Original da cidade. Ele suspeitou que o seu colega Armando Augusto de Godoy havia sido envolvido pelos Coimbra Bueno no episódio da omissão sistemática do seu nome. Segundo ACKEL (1996, p. 111), Attílio achou conveniente escrever uma carta pessoal a Armando Augusto de Godoy, tentando esclarecer a questão de uma vez por todas, estas questões. Apenas a carta resposta, sem data, foi encontrada, escrita, de próprio punho , por Armando Augusto de Godoy [Anexo 3.9].

[247] Werner Sonnemberg mudou-se do Rio de Janeiro para Goiânia em 1937. Sua chegada foi noticiada pelo *Correio Oficial* de 3 de agosto de 1937. Foi quando desenvolveu as últimas plantas do Setor Sul e passou a trabalhar para o Escritório Técnico da Superintendência de Obras, na seção de urbanização, nos projetos de agua e esgoto. Atuou, ainda, em projetos de urbanismo para a iniciativa privada, a partir de 1951 (Gonçalves, 2002, p. 42).

Estes fatos vêm de alguma maneira confirmar a importância que teve o engenheiro agrônomo Werner Sonnemberg na elaboração do projeto do Setor Sul. Seu nome chamou atenção e deve-se atentar para ele, pois ainda pouco percebido, são poucas as informações a seu respeito. Gonçalves (2002, p. 42) afirmou que:

> Em todas as copias heliográficas dos projetos originais do Setor Sul, datados de 1937 e 1937, que se encontram guardadas no "Arquivo Jassen" *(no Museu Antropológico da UFG – rolos 8, 24 e 57),* aparecem apenas o carimbo da Construtora Coimbra Bueno e a assinatura de Sonnemberg, o que nos leva a acreditar que ele desenvolveu todo o projeto. (Grifo nosso).

Uma melhor compreensão da questão das reais contribuições de Armando Augusto de Godoy neste episódio se deu, ainda, quando o relatório de 1937 esclareceu sobre o processo de desenvolvimento do projeto do Setor Sul.

> A zona Sul, graças à orientação do Dr. Godoy, teve o projeto feito nos moldes do subúrbio de "Redburn", que os milionários americanos construíram nas vizinhanças de New York, essencialmente para residências. Assim, projetamos, com o auxílio do Dr. Werner Sonemberg, este setor, e pretendemos projetar o "Setor Oeste". (ALVARES, 1942, p. 32)

Aprovado pelo Decreto-Lei Municipal nº 90-A[248], de 30 de junho de 1938, o único documento encontrado, até a presente data, que pode ser considerado como memorial descritivo do Plano de Urbanização de Goiânia, é o relatório de março de 1937, apresentado pelo então superintendente-geral das Obras, Jerônimo Coimbra Bueno, ao diretor da Fazenda (ALVARES, 1942, p. 22-38).

O depoimento dos irmãos Coimbra Bueno em entrevista concedida a Cordeiro & Queiroz na década de 1980 e publicada em Cordeiro & Queiroz (1990), vale a pena destacar, em função do conteúdo contido em um dos seus trechos:

> Já estávamos estudando a ampliação do Setor Sul. Então procuramos o Dr. Armando e Godoy, um dos engenheiros urbanistas da Prefeitura do Rio de Janeiro.
>
> O Armando de Godoy deu as diretrizes calçadas nas cidades americanas. Então nós, lá no Rio, começamos a projetar de acordo com os levantamentos.

[248] Foi através do Decreto-Lei Municipal nº 90-A que o Plano de Urbanização de Goiânia foi aprovado pelo prefeito Venerando de Freitas. Cabe ressaltar que o Estado já havia aprovado as plantas do Setor Sul e o zoneamento do Setor Central, por meio do Decreto-Lei nº 2.133, de 5 de agosto de 1937, e do Decreto-Lei nº 2.148 , de 7 de agosto de 1937. Segundo Gonçalves (2002), o Decreto-Lei nº 90-A aprovou ainda as plantas dos distritos de Hidrolândia, Ribeirão e São Geraldo nas proximidades da nova Capital.

> Praticamente o Armando não chegou a riscar nada. Ele nos deu uma revista americana.
>
> [...] Depois nós mandamos buscar uma porção de livros de urbanismo nos Estados Unidos. Armando não fez esboço nenhum. CORDEIRO; QUEIROZ, 1990, p. 28).

O Decreto-Lei nº 574, assinado pelo prefeito Ismerino Soares de Carvalho em 12 de maio de 1947, foi um dos agentes oficiais de impulsão para o surgimento de uma nova ordem que privilegiou a expansão dos loteamentos privados e os proprietários que possuíam terras no limite com a zona urbana da capital (GONÇALVES, 2002, p. 112). Foi o Decreto-Lei nº 574 que aprovou o novo Código de Edificações de Goiânia e aumentou o limite da área de expansão urbana para um raio de quinze quilômetros a partir da Praça Cívica. (CORDEIRO, 1989, p. 54).

Ao destacar o papel de Armando Augusto de Godoy, antes e depois de Attilio Corrêa Lima, entende-se ainda que o projeto da cidade (foi) é também criação de outros engenheiros e de técnicos anônimos que trabalharam na Secretaria Geral de Obras em Goiânia, ou na sede firma construtora Coimbra Bueno &Cia. Ltda., no Rio de Janeiro, como interpretado por Ribeiro (2000) e Gonçalves (2002).

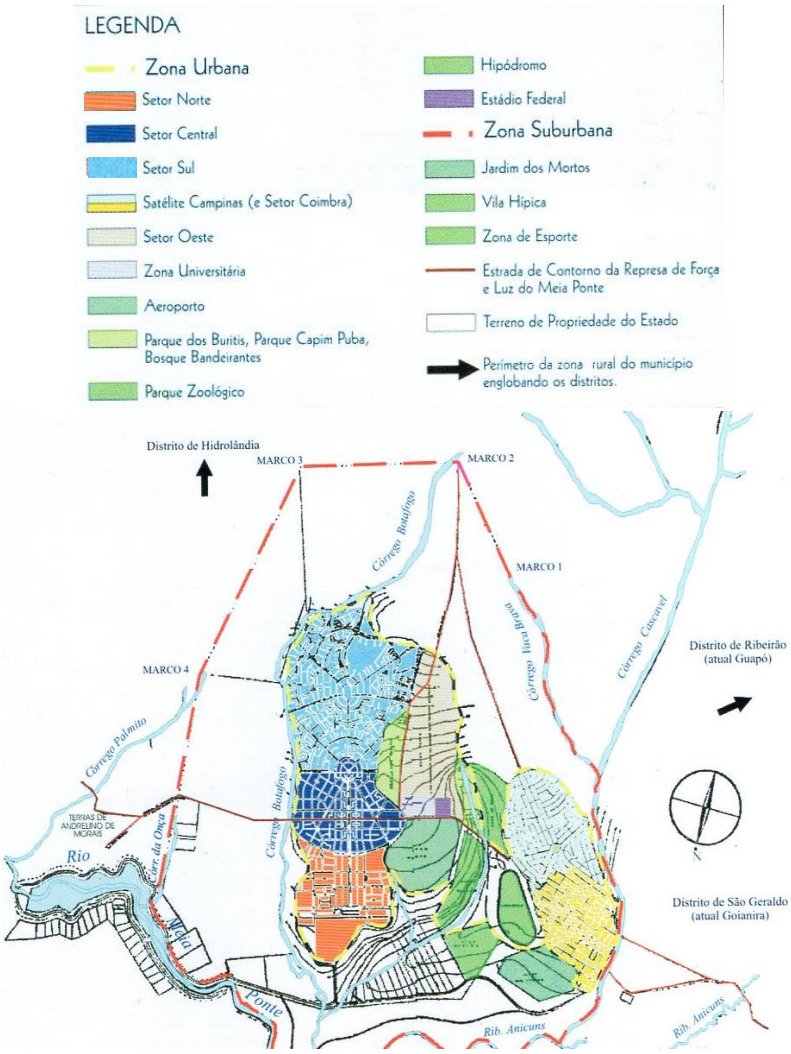


Figura 46 - Plano de Urbanização de Goiânia, projeto original modificado,1938.
Escritorio Coimbra Bueno & Cia. Ltda., Armando Augusto de Godoy Consultor Técnico. Plano Aprovado pelo Decreto Lei nº 90-A de 30 /07/1938. Interpretações Kátia do Carmo de Paiva e Aparecida de Jesus Cuevas.
Fonte: Goiânia Art Déco: acervo arquitetônico e urbanístico – dossiê de tombamento, 2004.

Em 1938, o Decreto Lei nº 90-A aprovou o Plano de Urbanização de Goiânia (Figura 46). Em matéria publicada no *Correio Oficial*, de 24 abril de 1938, sob o título "Construtores de Goiânia", noticiou-se que o direito de usar esse título foi dado aos irmãos e engenheiros Coimbra Bueno por Pedro Ludovico Teixeira, governador do Estado, que reconheceu o trabalho realizado por eles na organização técnica e na administração geral das obras, atraindo vultos de projeção nos meios técnicos nacionais, mantendo um corpo técnico à altura da missão assumida (MONTEIRO,1938, p. 494-496).

A partir de 1947, com Coimbra Bueno governador do Estado de Goiás, foi dada uma nova direção ao plano original de Goiânia. Tânia Daher (2003, p. 227), em seu livro

Goiânia, uma utopia no Brasil, afirmou que um dos momentos importantes da ocupação de Goiânia foi fruto de um acontecimento político de dimensão nacional:

> [Após] a queda do governo Vargas, em 1945, e o restabelecimento da democracia com as eleições diretas, Jerônimo Coimbra Bueno foi eleito governador pelo partido de oposição a Pedro Ludovico. Eles já estavam rompidos, após o episódio da inclusão de um loteamento de propriedade de Coimbra na planta de Goiânia, segundo Decreto-Lei nº 90-A, de 1938.
>
> A partir de 1947, [...] empresários do setor imobiliário de Goiânia, os proprietários de terra reivindicaram do governador também a liberação de suas áreas para ser loteadas e comercializadas. Pressionado, Coimbra Bueno finalmente libera as terras de propriedade particular para serem loteadas, com a edição do Decreto-Lei nº 574 (Código de Edificações de Goiânia), em 1947.
>
> Na já confusa concepção do plano inicial de Goiânia, o Decreto-Lei nº 547, com a proposta de expansão urbana com as hipotéticas cidades-satélite, confunde mais ainda ideias originais de cidade-satélite originalmente pensadas por Ebenerzer Howard, ao criar um dos seus diagramas, o de nº 7. (Figura 47)

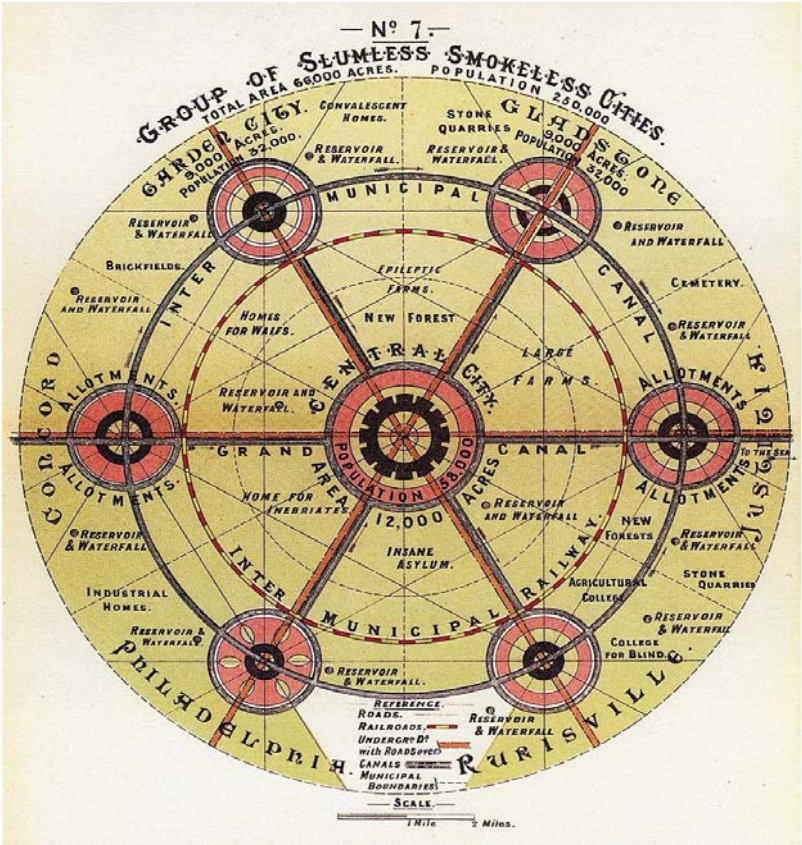


Figura 47 - Diagrama Nº 7 Ebenezer Howard, 1898.
To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform. Fonte: HOWARD, E. 1898.
Disponível em: https://howlingpixel.com/wiki/Garden_city_movement
Acesso em 12 maio 2018.

Assim sendo, pode-se dizer que o ciclo profissional de Armando Augusto de Godoy se encerrou não com a sua morte física em 1944, mas quando o Decreto-Lei nº 574 (Figura 48) destruiu definitivamente as pretensões de Godoy-Attílio no plano original de construir Goiânia e transformá-la em uma cidade-jardim. Segundo Daher (2003, p. 231), as cidades-satélites foram confundidas com os bairros suburbanos e, de acordo com o Decreto-Lei nº 574,

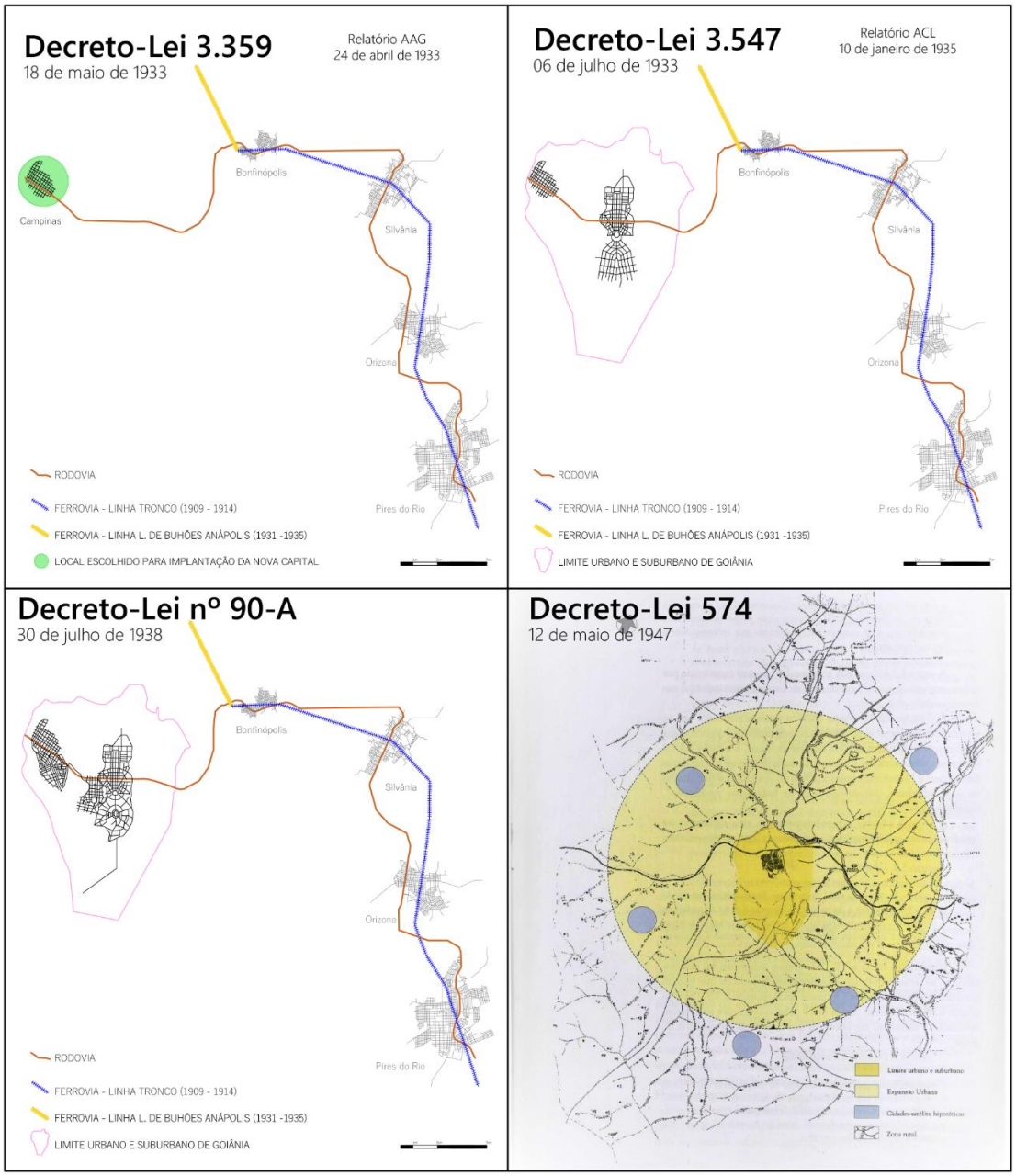


Figura 48 - Diagramas Projetuais: processo de construção do espaço urbano de Goiânia.
Decreto-Lei nº 3.359, Decreto-Lei nº 3.547, Decreto-Lei nº 90-A e Decreto-Lei 574.
Fonte: DAHER,2003. Google e IBGE, imagens adaptadas Autora, 2018.

> [...] elas deveriam situar além das áreas rurais da cidade-jardim principalmente a ser ligadas entre si pelo transporte ferroviário. As áreas rurais destinadas às atividades agropecuárias são desvirtuadas nesse
>
> decreto-lei, abrindo a possibilidade de instalação de moradias contíguas e, pior ainda, a instalação de indústrias [...]. O poder público, a partir de 1947, destrói todo o roteiro de expansão da cidade, que segundo Attílio e Godoy, deveria ser organizado e planejado à mediada que os espaços forrem ocupados, para não criar áreas vazias entre os loteamentos, o que encareceria a implantação de infraestrutura. (DAHER, 2003, p. 231-232).

Por fim, o desenho do Plano de Urbanização de Goiânia assemelha-se ao sistema viário geralmente adotado para criar uma cidade celular. Uma nova ordem surgiu e o que se obteve foi que do Plano original de Godoy-Attílio (1933-1935) para o Plano do Decreto-Lei 574 de 1947 reteve-se ainda uma estrutura orgânica, como se pode observar na nova Planta Geral de Urbanização de Goiânia, de 1947 (Figura 49).

Figura 49 - Planta Geral de urbanização de Goiânia, 1947.
Disponível em: http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.195/6179
Acesso em 30 dez. 2017

A figura do plano de expansão urbana de Goiânia, contida no Decreto-Lei 574 de 1947, em primeiro lugar foi feita de anéis concêntricos – o interno como anel nuclear, ligeiramente maior que o núcleo inicial indicando o Setor Central; o externo ou suburbano, um cinturão verde e a periferia rural, eis que em cada anel os cursos d'águas e alguns aspectos do relevo são representados. As cidades-satélites hipotéticas, ao

serem lançadas, remetem à solução adotada por Abercrombie no seu definitivo Plano da Grande Londres (1944), sem nenhuma menção ao fato pelos autores, onde os espaços livres foram usados como elemento estruturador e as cidades-satélites como ilhas urbanizadas.

A hipótese confirmada por Daher (2003), afirma que o projeto de Goiânia não foi implantado na sua intrica segundo as ideias de seus criadores GODOY-LIMA. A disputa pela urbanização de Goiânia ocorreu entre agentes sociais[249], que tinham diferentes interesses e estavam envolvidos no processo a partir do momento que a sua implantação deixou de ser controlada pôr um governo autoritário, imune às pressões externas, condição está garantida na gestão de Pedro Ludovico Teixeira e no governo ditatorial de Getúlio Vargas. (DAHER, 2003, p. 212).

O Plano de Godoy-Attílio-Coimbra Bueno e Cia., mesmo com seus constrangedores "métodos políticos" de ocupação, foi prontamente assimilado no planejamento urbano de cidades novas, servindo como um guia provisório de urbanização para a região Centro-Oeste.

Mas, enfim, ainda restam dúvidas. Uma delas é a de que, idealista que foi Armando Augusto de Godoy na concepção teórica e conceitual da nova capital, pretendia ele juntar num mesmo lugar as forças da aristocracia rural conservadora na defesa de um plano que preservava simultaneamente o campo (e o tradicional modo de vida rural brasileiro) e produzisse comunidades-modelos (do tipo colônias agrícolas industriais), numa incipiente visão alternativa para solucionar os problemas da relação cidade-campo? Resultado este que, no caso de Goiânia, ficou muito aquém da visão original baseada no pensamento dos pioneiros do planejamento, como supuseram um Kropotkin, um Geddes, um Howard.

Contudo, as construções agrícolas na região Centro-Oeste brasileira, mesmo que após a década de 1940 tenham sido adaptadas para a indústria, são testemunho de que,

---

[249] Os agentes sociais envolvidos no processo de urbanização do espaço urbano de Goiânia, segundo Daher (2003) são: o poder público com o Estado, visando interesse políticos, proprietário das terras onde emergiu a cidade, responsável pela aplicação do plano, aprovação dos loteamentos particulares e recolhimento de impostos; o proprietário fundiário ou loteador proprietários de terras situadas no entorno do plano original, agentes sociais ou empresa, visando o interesse econômico, que transformavam a propriedade fundiária em produto comercial; o agente invasor, que almejava um espaço para morar, se instalava de maneira ilegal nos terrenos de propriedade pública e particular, geralmente imigrantes de origem rural, de baixo poder aquisitivo. (DAHER, 2003, p. 212-213)

para o fazendeiro brasileiro, assim como fora para o fazendeiro britânico, o livro-caixa era quem ditava as regras da ocupação (HALL, 1995, p. 201). No entanto, ficou evidente que muito da visão dos pioneiros Godoy-Attílio permaneceu, pois as cidades novas apresentam-se inquestionavelmente como bons lugares de viver e, onde crescer, em harmonia com sua periferia rural, permitindo assim vislumbrar no planejamento regional uma teoria prática na construção de espaços urbano e rural sob o ponto de vista do movimento urbanista brasileiro, a partir do pensamento urbanístico de Armando Augusto de Godoy.

2.3.6. Do subúrbio-jardim, ao bairro-jardim

No panorama internacional, após a Revolução Industrial, ao longo do século XIX nota-se um forte processo de mudança no quadro econômico e social urbano. A produção da economia rural, agrícola e feudal, transferiu-se para a ambienciência urbana e trouxe como consequência o crescimento das cidades, em especial daquelas vinculadas aos países condutores do processo de industrialização como Alemanha, Grã-Bretanha, França e Estados Unidos.

Assim sendo,

> [...] em termos urbanos, surgem no período onze aglomerações que excedem a 1 milhão de habitantes: na Grã-Bretanha (Londres, Manchester, Birmingham e Glasgow), na França (Paris), no Império Germânico (Berlim e Viena) e nos Estados Unidos (Nova York, Chicago, Filadélfia e Boston). (SUTCLIFFE,1981, p. 2).

Esse fenômeno vai exigir, por parte das administrações governamentais, políticas de intervenção, objetivando: dar lugar a novas áreas de expansão urbana e novos bairros destinados a conjuntos habitacionais; implantar planos de remodelação para áreas centrais e históricas, criando viários espaços amplos e adequados para as novas necessidades de circulação e transporte; estabelecer novo padrão de ocupação e de edificação, enfrentando os graves problemas sanitários e das epidemias decorrentes da concentração humana; implantar novo padrão de rede de infraestrutura sanitária, iluminação e transporte público; realizar projetos de embelezamento urbano e criar espaços cívicos, monumentais, áreas verdes e espaços públicos de lazer.

Conhecer o contexto internacional onde o urbanismo científico alemão surgiu e se difundiu torna-se fundamental para o entendimento do pensamento urbanístico de Armando Augusto de Godoy e das propostas apresentadas no início do século XX para o Brasil. Estudos recentes interpretados por Simões Junior (2008) apontam os alemães como precursores na fundamentação de um urbanismo como campo disciplinar e científico, antecedendo aos estudos elaborados pela Escola de Chicago. Atribuem à influência germânica a origem do urbanismo moderno, identificando os aspectos que estavam presentes no debate urbanístico germânico.

O ideário germânico estava presente em alguns urbanistas brasileiros, dentre eles em Armando Augusto de Godoy. Além de claramente expresso em planos e análises de Victor da Silva Freire, em "Os melhoramentos de São Paulo", de 1911, Francisco Saturnino de Brito, com "A planta de Santos", de 1916, e Francisco Prestes Maia, com o "Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo", de 1930, o cenário urbanístico alemão em relação ao contexto europeu e americano foi tema abordado por Armando Augusto de Godoy, na década de 1920.

Cabe ressaltar o caso da Alemanha, onde a questão da habitação social foi incorporada pelas administrações locais alemãs como forma de luta operária e importantes plataformas de reformas administrativas. Ao longo do século XIX e XX, o enfoque da escola de Veneza coloca as lutas operárias e os conflitos como elementos que explicam a modernização como fruto da reforma social e urbana e o planejamento urbano como um processo social (QUINTO JÚNIOR, 2013). É com base nesta base nessa premissa, que a presença marcante desse ideário germânico estava presente no discurso de alguns urbanistas brasileiros, dentre estes no de Armando Augusto de Godoy, nos anos de 1933 a 1936, passa a ser considerado.

Apesar de ter sido aprovada ainda em 1938, a ocupação do Setor Sul começa na década de 1950. Nos primeiros anos de Goiânia, a prioridade de ocupação era o Setor Central, onde havia o centro cívico e as áreas destinadas à habitação das classes médias e altas e comércio, e o Setor Norte, que abrigaria a ferrovia, indústrias e as habitações populares.

Em 1937, o governo do Estado expediu o Regulamento de Venda de Terrenos em Goiânia, estabelecendo que os terrenos vendidos nos Setores Central e Norte deveriam ter construção imediata. A mesma legislação definiu para o Setor Sul duas categorias de terrenos: "lotes reservados" e "lotes à venda sem obrigação de construção imediata", o que possibilitava aos interessados em adquirir terras na nova capital obterem lotes para venda posterior (MOTA, [s.d.].

Segundo Moura (2010), Jerônimo Coimbra Bueno, eleito governador pelo partido de oposição a Pedro Ludovico, em 1945, com o fim do governo Vargas, assim que subiu ao poder, aprovou e liberou seu loteamento – Cidade Satélite Campinas – para comercialização e, que pressionado pelos proprietários de terras próximas ao núcleo urbano, o governador liberou também novas áreas da cidade para serem loteadas e comercializadas. A grande pressão sofrida pelo governo por parte dos proprietários das terras limítrofes à zona urbana, aliada à crescente demanda por áreas de moradia, fez com em pouquíssimo tempo, Goiânia assistisse a um verdadeiro surto de novos loteamentos o que foi agravado com a construção de Brasília (1955-1960).[250]

Cabe destacar que com mudança no cenário político, depois do Plano Diretor do urbanista Luis Saia, em 1960, somente a partir de 1967, o Plano Diretor de Goiânia foi retomado por uma nova equipe coordenada por Jorge Wilheim que buscou dotar, entre as medidas do PDIG, uma função estritamente residencial para o Setor Sul, desta vez sem alteração na estrutura viária do bairro.[251]

O conhecido caso do inglês Richard Barry Parker (1867-1947), trabalhando para a companhia de melhoramentos e imobiliária City, em São Paulo, entre os anos de 1917 e 1919, tendo permanecido no Brasil na ocasião em que participou dos debates sobre a modernização da legislação urbanística paulista, em especial a nova lei dos arruamentos, chama atenção por ter sido referência para Armando Augusto de Godoy,

---

[250] Refere Ribeiro (2004, p. 78): "Na década de 1960, com a porção central já maciçamente ocupada e na tentativa de reverter a expansão descontrolada, é contratado pela prefeitura de Goiânia o urbanista Luis Saia, para que desenvolvesse o novo Plano Diretor da capital. Em seu diagnóstico, Saia e sua equipe já apontam a má utilização das áreas públicas internas das quadras dos Setores Central e Sul, o que gerava inúmeros problemas de ordem social".

[251] "Foram estabelecidos alguns usos possíveis, desde que permitissem uma coexistência compatível, e fixaram-se faixas (espécie de subzonas) de adensamento, onde se permitiria usos diversificados e ocupação mais generosa dos lotes, tal medida atingiu algumas parcelas do Setor Sul, especialmente as limítrofes às grandes avenidas" (MOURA, 2010, p: 11)

assim como D. A. Agache. (ANDRADE, 1998). A atuação desse arquiteto inglês filiado ao movimento pela cidade-jardim, durante seu curto período de estadia na cidade de São Paulo, contribuiu para a difusão de um determinado tipo de assentamento residencial, que marcou o urbanismo paulistano da época.

Situar na cultura arquitetônica e urbanística moderna os projetos e concepções de Barry Parker antes de vir para o Brasil, bem como traçar um panorama da cidade de São Paulo e das transformações urbanísticas e paisagísticas na época em que esteve na Cidade, foi o foco do trabalho realizado por Carlos Roberto Monteiro de Andrade (1998), ao investigar certas ressonâncias da ideia de "cidade-jardim" no Brasil e indagar sobre o modo como aqui o urbanismo moderno assimilou tal proposta e suas variantes.

As ideias de Howard permaneceram presentes em boa parte das concepções urbanísticas do século XX, com vários desdobramentos. Na maioria dos casos, suas aplicações perderam de vista questões centrais. O termo “cidade-jardim” viu-se empobrecido ao ignorar a essência de seu conceito, que envolvia aspectos de reforma social e de propriedade da terra, de comunitarismo e cooperativismo, da construção de habitações sociais de qualidade relacionada diretamente à configuração da cidade como um todo, constituindo, como se sabe, uma proposta social vigorosa. As soluções habitacionais atuais que se anunciam como residencial ou jardim, quase sempre, apresentam implantações do tipo enclave na trama urbana, ou mesmo nas periferias (ANDRADE, 1998, p. 66).

Para Mark Gottdiener (1997, p. 24), as implantações residenciais desse tipo trataram-se de conjuntos instalados nas regiões periféricas das grandes cidades, nos quais se construíram em massa casas pequenas para milhões de americanos. O auge do processo de suburbanização nos Estados Unidos aconteceu nos anos 1950 e alicerçou-se em quatros pontos principais: as novas estradas, o zoneamento do uso do solo, as hipotecas e a explosão da natalidade (HALL, 1995, p. 344-345).

No caso do projeto original de Goiânia, é fato que a atuação profissional de engenheiro urbanista Armando Augusto de Godoy se deu no campo teórico e das ideias, antes e depois do denominado “Plano Piloto”, ou “projeto original”, elaborado pelo arquiteto urbanista Attilio Corrêa Lima. Reavaliar a importância atribuída ao primeiro

urbanista no resultado final do projeto legal da cidade e na construção do espaço urbano de Goiânia, a partir da documentação oficial e da análise de outros documentos especializados, tornou-se necessário na reta final do percurso realizado para esboçar e narrar esta trajetória profissional de Armando Augusto de Godoy.

Até o final da década de 1940, através de decretos e leis a expansão urbana da cidade foi controlada por parte do Estado. Alexandre Ribeiro Gonçalves (2002) assim afirma:

> As questões vinculadas a parcelamentos, comercialização e doação de terra foram realizadas pelo Departamento de Venda e Terras, órgão do governo. Na verdade, podemos considerar tal zelo como medida salutar, que em muito contribuiu para a implantação de parte do Plano de Urbanização de Goiânia, combatendo a especulação imobiliária durante o "nascimento" da cidade.

Entretanto, corroborando com Gonçalves (2002), a compreensão de como se deu a construção do espaço urbano de Goiânia nas décadas de 1950 e 1960 tornou-se importante porque tenta discutir uma lacuna da história urbana de Goiânia, que compreende o período entre o Estado Novo e o surgimento do período de repressão pós-64, que escapa do recorte temporal desta tese. Na bibliografia especializada, que trata da construção de Goiânia e das questões vinculadas ao projeto original da cidade, a sua autoria a Attílio Corrêa Lima e a Armando Augusto de Godoy vem demonstrando que, durante esse período de 1950 e 1960, tentativas esparsas de reordenamento urbano não obtiveram o sucesso desejado. Foi somente com o Plano de Desenvolvimento Integrado de Goiânia (PDIG), elaborado por Jorge Wilhem, em 1968, que se pôde "pôr fim a essa fase, virando mais uma página na história da formação do espaço urbano da cidade" (GONÇALVES, 2002, p. 111).

Sergio Moraes (1991, p. 46), em sua tese de mestrado, constatou que Goiânia, entre 1950 e 1960, foi a segunda cidade brasileira com maior taxa de crescimento populacional do país, em consequência talvez da construção de Brasília. Isso veio alterar de forma significativa a configuração urbana da cidade, deixando várias transformações estruturais que produziram um aspecto diferenciado em relação à década anterior, agravando assim os problemas urbanísticos que se intensificaram nos anos seguintes. O "desplanejamento" da cidade planejada pode assim ser interpretado com a dita "cidade

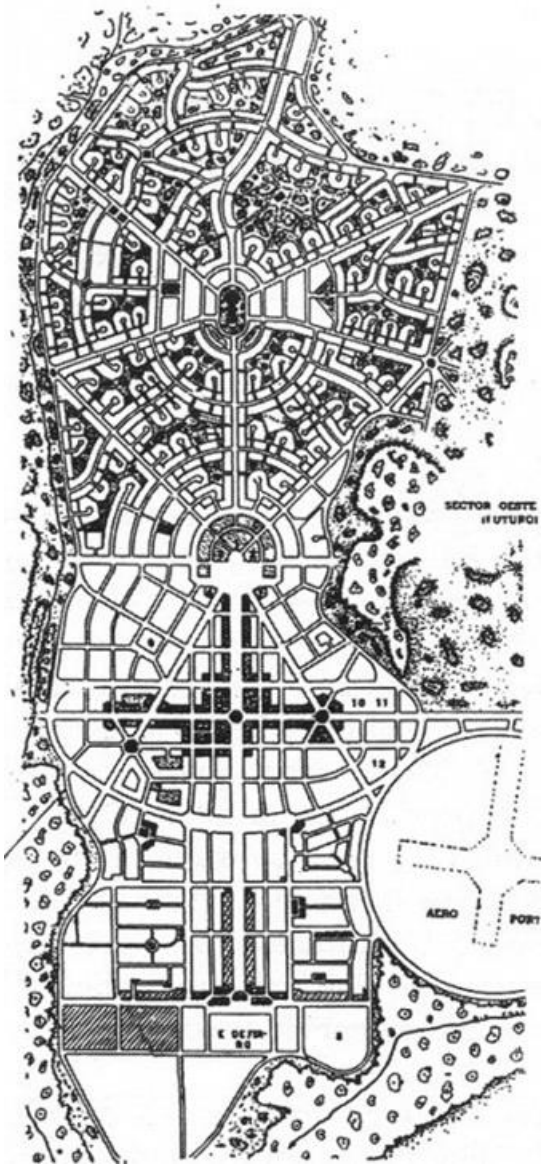


Figura 50 – Setor Central e Setor Sul de Goiânia, 1938.
Elaborados por Godoy-Lima-Coimbra Bueno e Cia. Ltda. Disponível em:
http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17 .195/6179 Acesso em 30 dez. 2017

legal",[252],a cidade de uma "possível modernidade", destruída de qualquer planejamento urbano com perspectiva para um crescimento e desenvolvimento ordenado e seguro (GONÇALVES, 2002, p. 112).

Optou-se por estender essas conclusões baseadas principalmente na documentação oficial publicada por Monteiro[253] (1938), Alvares[254] (1942) e coletânea publicada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE – (1942), que culminaram na aprovação do Plano de Urbanização de Goiânia, em 1938 e no Plano Geral de Urbanização de Goiânia do Decreto-Lei nº 574 de 1947, que indicava a área de expansão urbana e as cidades-satélites hipotéticas ocupando as áreas de expansão urbana e a zona rural no entorno e periferia do limite urbano e suburbano da cidade de Goiânia, indo até ao encontro dos intercâmbios realizados pelos planejadores britânicos e norte-americanos, ao longo dos anos de 1920 e 1930[255] (HALL, 1995, p. 191), e da documentação disponível no IBGE do Rio de Janeiro e no Departamento de Estradas e Rodagem de Goiás, parcialmente reproduzidos por Tânia Daher[256] (2003).

[252] Para Gonçalves (2002, p. 112), o Decreto-Lei Municipal nº 574, de 1947, e a Lei Municipal nº 176, de 1950, foram os dois grandes agentes oficiais de impulsão para o surgimento de uma nova ordem sobretudo na expansão dos loteamentos privados e os proprietários que possuíam terras no limite com a zona urbana da capital.

[253] Ofélia S. N. Monteiro era esposa do diretor-geral da Segurança Pública, João Monteiro.

[254]Geraldo Teixeira Alves era irmão de Pedro Ludovico e amigo pessoal dos irmãos Coimbra Bueno.

[255] Peter Hall (1995, p. 191) afirmou que "Thomas Adams atravessava o oceano quase todos os anos. Às vezes três ou quatro vezes ao ano, entre 1911 e 1938; Stein e Wright encontraram-se com Howard e Unwin na Inglaterra em 1923; Geddes entrou em contato com a RPAA em 1923, Unwin e Howard em 1925".

[256] Tania Daher (2003), em seu livro *Goiânia, uma utopia europeia no Brasil*, interpretou uma série de fotos áreas de Goiânia das décadas de 1938, 1939, 1951 até 1964, além de mapas e decretos-leis, documentos encontrados nos acervos do IBGE do Rio de Janeiro e no Departamento de Estrada de Rodagem de Goiás.

Por conseguinte, entende-se que do Plano de Urbanização de Goiânia (1938), com o projeto original que sintetizou as ideias de Godoy-Lima-Coimbra e Cia., até o Plano do Decreto-Lei nº 574, de 1947 (Figura 51), no resultado obtido prevaleceu a aplicação de ideias norte-americanas e germânicas que já estavam circulando e sendo incorporadas a uma grande variedade de contextos britânicos. Assentava-se na filosofia do planejar como a arte do possível, ou seja, "o planejamento devia permanecer como função consultiva, sem tentar realizar mais do que mudanças marginais, e sua atuação

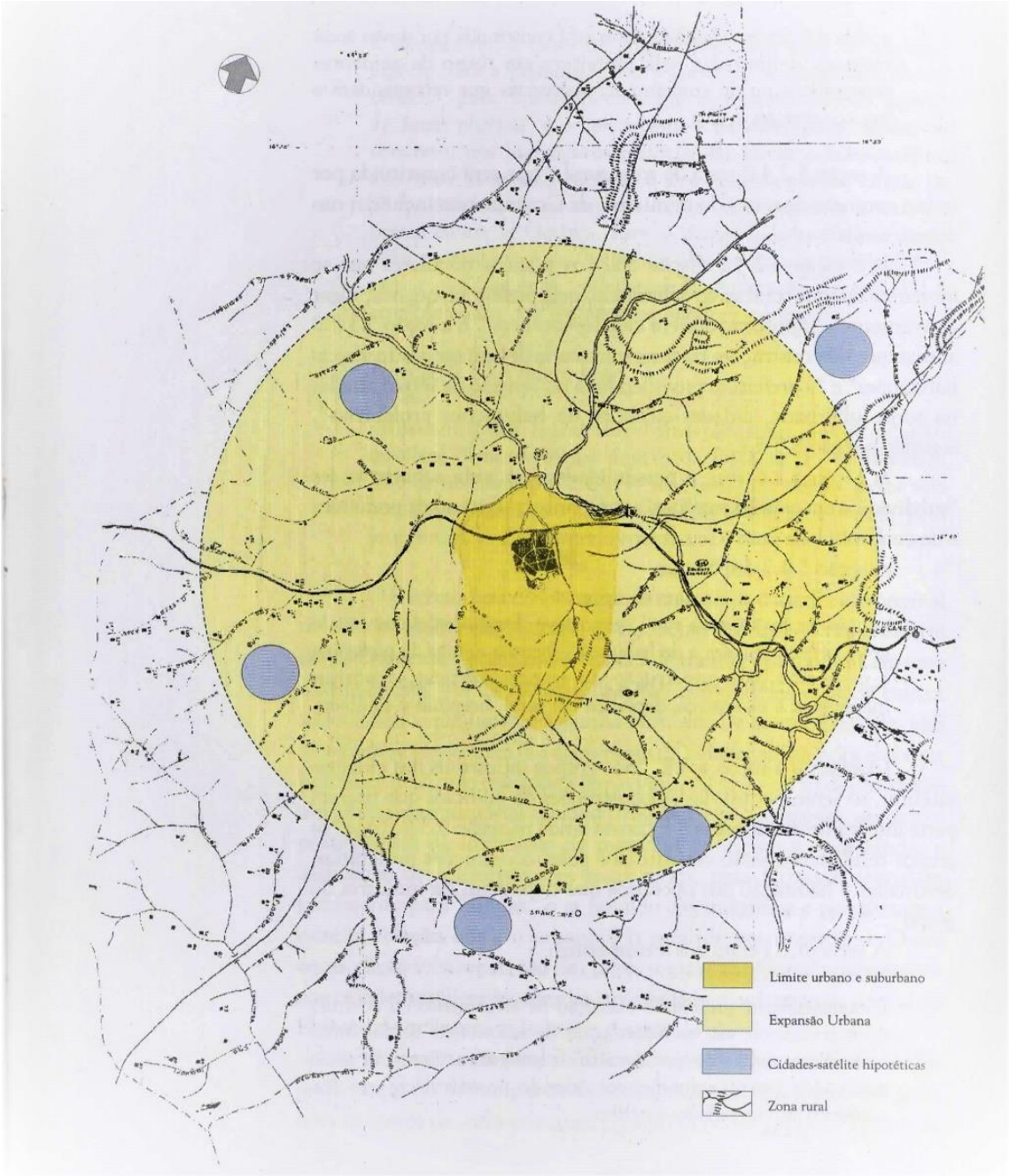


Figura 51 - Plano Geral de Urbanização de Goiânia do Decreto-Lei nº 574 de 1947.
Fonte: DAHER, 2003.

deveria manter-se dentro dos limites traçados pelos poderes existentes" (HALL, 1995, p. 191 e 192), como ocorreu em situação semelhante em um dos mais bem-sucedidos planos da RPAA, a *bête noire*.

Entre 1924 e 1932, Thomas Adams continuava como sócio na atividade de planejamento exercida pela Adams-Thompson-Fry, quando, durante esse período, produziu oito dos dozes exercícios desenvolvidos no campo emergente dos planos consultivos regionais para a periferia de Londres, contribuindo com muitos conceitos norte-americanos para esses planos, sendo um deles o de "*parkways* em West Middlesex e o Vale do Mole, cintas verdes e cunhas verdes para limitar o alastramento urbano" (ABERCROMBIE, 1926, p. 39-40; CHERRY, 1974, p. 91). Os quatro planos restantes para a periferia de Londres nasceram da sociedade Davidge-Abercrombie-Archibald.

Leslie Patrick Abercrombie (1879-1957) foi um nome também significativo para a cidade de Londres. Ele apresentou um relatório, amplamente comentado, apesar do fracasso que constituiu em termos práticos, que se propagou como um

> [...] eco profético, no que tange à precisão numérica, da estratégia que iria adotar dezoitos anos mais tarde para a Grande Londres. [...] esse relatório colocou-o definitivamente na senda do planejamento regional que o iria guindar às alturas do Plano para a Grande Londres. (HALL, 1995, p. 192).

Essas considerações de Peter Hall (1995) levam a um contraponto com o trabalho de Abercrombie com os funcionários do Conselho do Condado de Londres (London County Council – LCC), que deve ter sentido que lá, naquela ocasião, mais do que em qualquer outro lugar, "planejar era a arte do possível" (HALL, 1995, p. 196), tendo em vista as suas dificuldades, limitações e os problemas apresentados pela cidade de Londres. Foi no Plano do Condado que Aberccrombie se destacou como um dos membros da Associação Regional de Planejamento da América (Regional Planning Association of America – RPAA), com sua insistência nos métodos de levantamento geddesiano, na combinação dos princípios da unidade de vizinhança, de Perry, com a hierarquia viária de Stein e Wright, a fim de criar uma nova ordem espacial para Londres (HALL, 1995, p. 196-197). O Conselho do Condado de Londres (London County Council – LCC) foi o principal corpo de governo local, entre 1889 e 1963. Foi a autoridade

municipal mais significativa e ambiciosa que já houve na Inglaterra e a primeira a ser eleita diretamente (SAINT, 1989).

O problema para o qual o nascente movimento urbanista buscava solução, na opinião de Peter Hall (1995), quase no mesmo tempo começara a mudar de aspecto. Durante os anos de 1900 a 1940, a cidade grande foi-se transformando, dispersou-se e desconcentrou-se, quando os pioneiros do planejamento internacional e nacional estavam em plena atividade, escrevendo, liderando campanhas, exercendo influência sobre os agentes políticos envolvidos com o processo de suburbanização.[257] Londres destacou-se, sob certos aspectos-chaves, com "o papel do transporte coletivo, a importância das hipotecas baratas e a longo prazo, o entrosamento entre as urbanizações privadas e as públicas de ampla escala" (HALL, 1995, p. 196).

O Plano de Urbanização da nova capital do Estado de Goiás, iniciado nos primeiros decênios da década de 1930 até sua aprovação no final da década de 1940, passou por modificações e confusas apropriações e interpretações do significado original de cidade-jardim, subúrbio-jardim, cidade-satélite e bairro-jardim. A ideia e a pretensão de Armando Augusto de Godoy de transformar Goiânia em uma cidade-jardim são definitivamente destruídas com a proposta de expansão da cidade prevista no Decreto-Lei nº 574, que se opôs às ideias iniciais de Howard quanto à relação cidade e campo (DAHER, 2003, p. 231). Goiânia, na sua primeira fase de implantação e ocupação do seu espaço urbano, inseriu-se na história das cidades-capitais (estatais e federal) e das cidades novas planejadas que emergiram num complexo contexto de ocupação do território nacional e construção do espaço urbano no interior do país.

Os modelos reproduzidos nas cidades novas que emergiram no Estado de Goiás e na região do entorno de Brasília, entre duas cidades capitais – Goiânia e Brasília – a partir da década de 1940, trazem consigo uma incipiente arquitetura da relação entre cidade e campo, um elo perdido, um enigma a ser decifrado, um modo de pensar a cidade e de agir na cidade que um urbanista e engenheiro civil brasileiro, que trouxe

[257] Para Peter Hall (1995, p. 58), Londres durante muitos anos foi entre as grandes cidades a mais interessante, cheia de vida visivelmente problemática, daí constituir o foco central de sua narrativa no livro *Cidade do amanhã*.

para si como missão e deixou como legado para a história e historiografia da cidade brasileira uma lição de urbanismo.

A ação de Armando Augusto de Godoy, no campo teórico do urbanismo, na prática do planejamento, de quem acreditou na ação educadora da cidade, deixou dois legados: o primeiro (foi) é um plano para a cidade de Goiânia, que teve na figura de seu urbanismo um traçado inicial esboçado num grande jardim do território goiano. O segundo foi (é) um livro – *A URBS e os seus problemas –,* que traz em si uma lição de urbanismo na sua trajetória profissional. Do plano de uma cidade-jardim às ideias para um bairro-jardim, Armando Augusto de Godoy manteve-se convicto da estreita vinculação entre a estrada e a cidade, entre o novo e o antigo, entre o urbano e o rural, entre o centro e a periferia.

CAPÍTULO 3

NO EMERGIR DA NOVA
CIDADE CAPITAL DE GOIÁS

da teoria do urbanismo à arte de projetar e planejar
cidade-jardim, subúrbio-jardim e bairros-jardim

Numa perspectiva da história, Armando Augusto de Godoy, com as experiências urbanas vivenciadas na cidade capital do Distrito Federal, foi além das discussões teóricas do urbanismo, num momento em que planejar era a arte do possível. Escrevendo, revelou algo mais, viveu de novo as duas pontas de sua trajetória profissional e as uniu ao publicar um livro. Na expectiva de discutir as ideias colocadas em prática, este capítulo caracteriza-se pelas possibilidades de discutir sobre o tópico cidade-planejamento-urbanismo a partir das convicções e visões alternativas de "boa" cidade, do engenheiro urbanista Armando Augusto de Godoy, manifestadas em seu textos copilados no livro *A URBS e seus problemas*. Segue-se com especial atenção às singularidades de cada movimento seu, ao manejo de diferentes escalas interpretativas e ao contexto da institucionalização do urbanismo no Brasil. Destaca-se a sua atuação como mediador e consultor técnico, quando se articularam os textos escritos e o relatório sobre a mudança da velha capital do Estado de Goiás. Sua opinião sobre a escolha do lugar respaldou as ações políticas que deram início à concepção Plano de Urbanização da nova capital do Estado de Goiás, proposto por Atillio Correa Lima, e posteriormente nas discussões para as tomadas de decisões referentes às modificações realizadas pelo grupo de engenheiros contratados pelo Escritório Coimbra Bueno & Cia. Ltda. que foram aprovadas oficialmente pelo Decreto-Lei 90-A.

3. NUMA PERSPECTIVA DA HISTÓRIA

> Para dirigir a collecta de dados e estabelecer as directrizes principaes e orientar a elaboração dos planos a ser feitos pelos Estados norte-americanos e que terão de ser coordenados em um plano único para o paiz, creou-se em Washington o *"National Planning Board",* hoje Resources Board, de que faz parte um triunvirato constituído por Frederick Delano, leader no campo do urbanismo, Wesley Mitchell no da economia, Charles E. Merriam na da política scientifica. Faz parte também do *National Planning Board* Charles E. Eliot, que executa as decisões, assistido por Harold Merril. [...]. A tarefa do *National Planning Board* é gigantesca e difficilima para ser levada a termo. Porém, dados o valo, a experiência e a competência dos seus membros, da sua gestação shira um vasto plano de obras bem estudadas, de reformas superiormente esboçadas, de atividades eficientemente dirigidas e de utilização racional dos consideráveis recursos de que dispõe a grande Republica do norte deste continente.
>
> Ao apelo do *National Planning Board,* para que se organizem nos Estados comissões com o fim de elaborar os respectivos planos, já responderam mais de 40 Estados. Em quinze desses Estados já se acham em atividades as comissões para eles designadas.
>
> Bastam os factos alegados na resumida exposição que venho de fazer, para se concluir que o urbanismo se impoz rapidamente nos Estados Unidos, onde, pode-se dizer, os seus princípios se generalisaram e estão orientando as remodelações e as expansões dos grandes centros de população. (GODOY, 1935, p. 213).[258]

Assim como esta publicação citada acima, outras foram publicadas por Armando Augusto de Godoy, a partir do diálogo com profissionais que estavam diretamente envolvidos com o urbanismo, como por exemplo Carmen Portinho e José de Oliveira Reis. No caso especifico do Rio de Janeiro, a criação da comissão de elaboração do Plano da Cidade pelo Decreto nº 6.092, de 8 de novembro de 1937, teve como objetivos a elaboração de um plano geral de transformação e extensão da cidade e estudar e elaborar a legislação para tudo que se referisse à organização urbanística, dentre outras questões, como por exemplo às ligadas ao problema da habitação. A referida comissão estava vinculada à Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas.

A referência de Carmen Portinho e Armando Augusto de Godoy reforça a relação deles com as questões do urbanismo, não apenas no Brasil, mas em ouros países. Fica

[258] Trecho publicado na *Revista da Diretoria de Engenharia*, ano III, v. 2, n. 14, 1935.

explícito o contexto coletivo por eles construído, de experiências e conhecimentos em circulação, em que se deu a formação como urbanista de José de Oliveira Reis,

> fundamentalmente a partir dos planos e obras realizadas, dos estudos em livros e artigos, das viagens que realizou como Diretor de Urbanismo, e das informações que seus colegas apresentavam e discutiam no âmbito da administração municipal. (FARIAS, 2013, p. 123).

O início do processo de institucionalização do urbanismo na administração pública brasileira foi um movimento de aproximação entre engenheiros e seus estudos teóricos, do final dos anos 1920 e início dos anos de 1930, de urbanismo-planejamento urbano (FARIA; CERASOLI; LIRA, 2014, p. 112) e dos modelos e práticas de urbanização da engenharia e da cidade moderna, no tempo em que a referência a Armando Augusto de Godoy foi importante.

Isso ficou explícito com a relação dele não somente com os debates referentes ao movimento rodoviarista, nos Congressos de Nacionais Estradas e Rodagem e na elaboração de planos de viação nacional, mas também com o seu envolvimento com o movimento urbanista, em especial no Rio de Janeiro, quando os argumentos ampliaram a importância da prática do urbanismo, sua divulgação e institucionalização para o âmbito da municipalidade.

Contudo, é inquestionável a importância da gestão Antônio Prado Junior (1926-1930) na prefeitura do Distrito Federal, quando se deu a contratação de Alfred Agache para a Realização do Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento do Rio de Janeiro, e do período da década de 1930 como um todo, na construção de uma cultura de urbanismo entre os profissionais. Vale dizer, movimento esse que se deslocou favoravelmente para o debate sobre a importância do urbanismo e a necessidade de planos urbanos para as cidades.

Armando Augusto de Godoy, no período da intensificação desse movimento inicial, na direção da estruturação dos setores urbanismo na administração municipal, vivenciou, entre as três administrações municipais do Distrito Federal, que sucederam a Antônio Prado Júnior (1926-1930) até a chegada do Estado Novo, a inversão do movimento para o lado administrativo, a oficialização e o abandono do plano elaborado por Alfred Agache, segundo o próprio Armando Augusto de Godoy. “Período marcado

pelo desmantelamento daquela conjuntura favorável aos debates urbanísticos durante as administrações de Antônio Prado Junior a Adolfo Bergamini" (FARIA; CERASOLI; LIRA, 2014, p. 72-73).

Na expectiva de ver pôr as ideias em prática, este capitulo caracteriza-se pelas possibilidades de discutir sobre o tópico cidade-planejamento-urbanismo presente nas interlocuções do engenheiro urbanista Armando Augusto de Godoy. Segue atento às singularidades de cada movimento seu, ao manejo de diferentes escalas interpretativas e ao contexto da institucionalização do urbanismo no Brasil.

Os textos produzidos por Armando Augusto de Godoy abrem uma clareira sobre o industrialismo brasileiro a ser trabalhada sobre o tópico cidade-planejamento-urbanismo ao ser desbravado. No Brasil, o industrialismo e o urbanismo moderno têm um vago início no final do século XIX, mas se firmaram como movimento na primeira metade do século XX, na medida em que a busca pelo Estado-nação ideal se tornava mais complicada e a relação capital-trabalho regia o Estado-nação de maneira mais imperante.

Na perspectiva do planejamento, no Brasil, os debates realizados com a efetiva e marcante participação dos engenheiros, bem como a consolidação de ideias e pensamentos sobre a cidade e o urbanismo, ocorreram imbricados ao curto período de tempo da atuação profissional de Armando Augusto de Godoy que esteve dentro da administração pública do Distrito Federal.

Agindo de modo a decifrar a *urbs* moderna, o urbanismo emergiu para Armando Augusto de Godoy como um poderoso instrumento no movimento que buscava soluções para os problemas urbanos, embora tivesse sido anunciado negando e contrapondo-se ao sistema vigente. Conforme a nação se urbanizava, o campo foi recebendo crescente valor simbólico pela corrente artística.

As soluções em planta, a forma dos edifícios, a técnica das construções, os novos elementos, os novos setores exclusivos de habitação, tudo isso colaborou para a vida da

maioria das famílias ser algo distinto da antiga relação habitação-trabalho. A vida do trabalho e dos locais do trabalho na sociedade industrial mudou no século XIX.[259]

Os empregados e suas famílias passam a necessitar de moradias puramente habitacionais. De toda a história da construção social, ao se separar a vida em duas partes, registra-se um decisivo e desastroso acontecimento: a divisão entre morada e trabalho acentuou-se quanto mais a sociedade foi sendo industrializada. O motivo da mudança encontrava-se no fato de que a vida do trabalho e dos locais de trabalho na sociedade industrial havia mudado, com uma dupla ruptura, principalmente para as famílias do campo, pois mudaram, com o seu modo de vida, de um só lugar para dois (CORNELL, 1998, p. 119-120).

Como ficaram então as moradias e a habitação quando o modo de vida passou a ser dividido por essa ruptura? Quanto mais a "construção social" se via repartida em partes isoladas, os locais de trabalho do comércio, da administração, da educação e outros foram separados da habitação. Não eram mais de cidade e campo, eram uma forma campestre de moradias e habitação orientada pela vida urbana, "uma ruralidade genérica em estilo italiano ou suíço que cobria a Europa e a América do Norte" (CORNELL, 1998, p. 120). Onde foram construídas em grande quantidade, a cultura de cidade-campo foi cedendo lugar à sociedade industrial, que chegou empregando os meios com os quais procurava minimizar a contradição entre a cidade e o campo. Ao se buscar evitar o lado avesso da cidade acrescentando-lhe as vantagens do campo, como resultado surgiu uma outra forma de assentamento, "talvez não de todo má, mas não intencional" (CORNELL, 1998, p. 124).

No Brasil, sem perder de vista as reflexões anteriores sobre o seu pensamento urbanístico que se formou no momento das mudanças estruturais da realidade urbano-

[259] Registram-se as realizações de Robert Owen (1813), ao construir sua empresa em New Lanark, na Escócia, quando um novo assentamento foi construído incorporando tanto a cidade como o campo. Na França, entre os planejadores, Charles Fourier foi quem mais longe chegou em reflexões teóricas, sem tê-las colocado em prática. Publicou uma série de textos sobre assentamentos industriais no campo – os phalanstère e familistères. Etiénne Cabet fundou a cidade Icarie, nos Estados Unidos, muito bem pensada, mas sem comprovação prática, uma utopia. Uma tentativa mais prática das teorias socialistas utópicas foi feita por J. B. Godin, em Guise, no norte da França, que funcionou até 1939, inspirada nas propostas de Charles Fourier na sua obra A harmonia universal e o falanstério (CORNELL, 1998, p. 106).

industrial, como já referido, e concomitantemente ao momento de mobilização desencadeada no âmbito da reforma administrativa no prefeitura do Distrito Federal, os deslocamentos institucionais e espaciais de Armando Augusto de Godoy, nos diferentes momentos da sua atuação profissional, podem ser inseridos no processo de institucionalização do urbanismo e da prática do planejamento nas administrações municipais brasileiras, que se gestou na década de 1930.

Antes de prosseguir, assinale-se que Armando Augusto de Godoy vivenciou na prefeitura do Distrito Federal a sua restruturação correspondente às demandas do grupo de profissionais, da engenharia e da arquitetura, alocados em postos-chaves, desde os anos de 1920, comprometidos com o ideal de construção da nação brasileira. Os engenheiros estabeleceram uma organização mais racional das instituições municipais e exigiam uma forma de acesso que privilegiasse e afirmasse a existência desses profissionais da engenharia.[260]

3.1. NA INDUSTRIALIZAÇÃO

a modernização dos meios transportes

Pode-se dizer que Armando Augusto de Godoy pertenceu ao grupo de engenheiros politécnicos formados antes e durante a Primeira Grande Guerra Mundial, nas duas primeiras décadas dos anos de 1900, ainda pouco estudado pela historiografia da cidade e do urbanismo brasileiro. Entretanto, é correto pressupor que o seu diálogo com os engenheiros que pertenciam à estrutura profissional da administração municipal vai ocorrer, entre os anos de 1933 e 1938, principalmente com aqueles que coadunavam com as suas análises e proposições sobre a validade, a eficácia e a necessidade de implantar o plano elaborado por Alfred Agache para a cidade do Rio de Janeiro.

As reflexões de Rodrigo Faria (2013) procedem e permitem uma aproximação a um encaminhamento conjunto entre o Secretário Edison Passos e todos os engenheiros envolvidos nos trabalhos da Comissão do Plano da Cidade. Fica clara a orientação que perpassou a questão da circulação urbana como eixo central dos trabalhos do poder público.

[260] Armando Augusto de Godoy atuou como colaborador na Sociedade Brasileira de Engenheiros, até por volta dos anos 1930, que desde sua fundação procurou ser o instrumento de defesa dos interesses desse grupo.

Com apoio em parte do conjunto documental produzido na prefeitura do Distrito Federal entre 1938 e 1945 – integrado ao acervo do engenheiro José de Oliveira Reis, no Arquivo da Cidade do Rio de Janeiro –, a circulação, ou mais precisamente, segundo Edison Passos,[261] "quanto ao traçado de uma cidade [o tráfego] é, pode-se dizer, dominante" para o urbanista (FARIAS, 2013, p. 133).

As reflexões a seguir reforçam a continuidade de ações práticas que perpassam, num primeiro momento, as interlocuções entre José de Oliveira Reis e Armando Augusto de Godoy no campo da teoria e institucionalização do urbanismo na administração pública municipal da capital federal. Num segundo momento, perpassam José de Oliveira Reis, a partir das décadas de 1940, diante da afirmação e constatação feitas por este acerca da existência de uma relação direta entre as políticas públicas de transportes, sendo o planejamento urbano e a engenharia de tráfego a solução dos problemas dos transportes, dos sistemas viários e do crescimento das cidades nas municipalidades (FARIA, 2013, p. 254).

Uma análise panorâmica não foge do escopo deste capítulo, destacando os entrelaçamentos entre a dinâmica econômica e a produção e reprodução do espaço urbano e regional da Era Vargas (de 1930 a 1945), nome atribuído ao período em que Getúlio Vargas governou o Brasil, trazendo significativas mudanças sociais e econômicas. Esse período é considerado um marco na história brasileira, com a criação do "Estado Novo" com caráter centralizador e autoritário.

Segundo Rolnik, Klink e Jeroen (2011), uma nova constituição, inspirada por itens das constituições fascistas italiana e polonesa, redigida por Francisco Campos, aumentou os poderes presidenciais, dando a Getúlio Vargas amplos poderes para intervir nos poderes Legislativo e Judiciário, permitindo que os governadores estaduais fossem indicados pelo presidente. No entanto, vislumbra-se que a urbanística italiana pouco tem sido estudada como ideias que circularam no meio profissional entre os engenheiros e arquitetos brasileiros pioneiros do urbanismo entre o final do século XIX e início do século XX até o período da Era Vargas.

[261] O engenheiro Edison Passos, à época, na administração do Prefeito Henrique Dodsworth (1937-1945), ocupava o cargo de Secretário de Viação, Trabalho e Obras Públicas, sendo o responsável político-técnico, em última instância, pelos trabalhos da Comissão do Plano da Cidade da cidade do Rio de Janeiro (FARIAS, 2013, p. 107).

Para os estudiosos da rede de pesquisa Urbanismo no Brasil formada em 1992,[262] a Era Vargas representa um período fértil para investigações e reflexões. Ao produto da Rede Urbanismo.br, com a proposta de estudo das questões mais relacionadas às cidades e às suas formas de gestão, não se pode deixar de destacar as contribuições, neste debate, no plano geral, listadas por Vera F. Rezende.[263]

Dito isso, cabe ressaltar que Armando Augusto de Godoy, em seu texto intitulado "Duas cidades industriais modelares" (GODOY, [1932] 1943, p. 262-270), chamou a atenção para a execução do plano da cidade de Gary e concluiu sua narrativa se referindo à cidade de Magnitogorsk.

> Os nossos estadistas deviam voltar a sua atenção para obras como esta, de grande vulto e considerável alcance social. São realizações, como Magnitogorsk, que dão prestígio aos estadistas, que os tornam verdadeiramente eleitos, eleitos não por meio de células lançadas nas urnas eleitorais, porém pelo reconhecimento das massas. Kemal Pachá, Mussolini e Stalin vão executando um programa de melhoramentos, que no atual e no século passado, nenhum govêrno adotou e conseguiu realizar nos países respectivos. As obras públicas executadas por tais homens lhes vão atraindo a admiração do mundo inteiro, principalmente a dos técnicos.
>
> A que a Itália, a Rússia e a Turquia vão realizando em grande número de suas cidades é uma obra social de considerável alcance e representa uma verdadeira e eloquente consagração dos belos princípios do urbanismo. O plano regulador de Roma que consegui obter, graças à gentil intervenção do meu ilustrado e colega J. Souza Leão, junto ao eminente Embaizador Cerruti, é uma brilhante prova da salutar orientação do Duce com relação aos problemas das cidades da sua gloriosa Pátria. Trata-se de uma obra merecedora de um lugar de honra nas bibliotecas de livros selecionados. Através do plano diretor de Roma, verifica-se o religioso carinho dos seus autores pelos dignos monumentos do passado, e pelo que o urbanismo representa sob o ponto de vista social, da beleza arquitetônica, do tráfego,

[262] O objetivo inicial da rede de pesquisa é disponibilizar uma base documental e procurou-se avançar na reflexão teórica e metodológica para o conhecimento da história da cidade, do urbanismo e do planejamento urbano no Brasil. São integrantes da rede: Ana Fernandes e Marco Aurélio A de Figueiras Gomes (UFBA), Célia Ferraz de Souza e Maria Soares de Almeida (UFRGS), Fábio José Martins de Lima (UFJF), Eneida Maria Souza Mendonça e José Francisco Bernardino Freitas (UFES), José Geraldo Simões Jr. (Universidade Mackenzie), Maria Cristina da Silva Leme (USP), Rodrigo Santos de Faria (UNB), Sarah Feldman (USP-SC), Vera F. Rezende e Marlice Azevedo (UFF) e Virgínia Pitta Pontual (UFPE).

[263] Para Vera F. Rezende (2012, p. 11), são destaques as seguintes contribuições no debate sobre a Era Vargas: de Carone (1970), Diniz (1997), Melo (1993) sobre a centralização do poder e a organização do Estado e das instituições; de Diniz (1997), Furtado (1967), Ianni (1971), Oliveira (1972), Saes (1985) e Tavares (1966) sobre as modificações na economia brasileira e o processo de industrialização; de Weffort (1968), Fausto (1970) e Saes (1985, 1997) sobre a participação política de diferentes setores no Movimento de 1930 ou no Estado que se constrói após esta data; e de Melo (1993), Moraes (2000) e Oliveira (1980) sobre o papel dos intelectuais e as inspirações teóricas. Destaca, também, o estudo desenvolvido por Loewenstein (1942) a respeito do sistema de governo e da política no regime ditatorial no Brasil.

> da higiene, do conforto e da economia geral. (GODOY, [1932] 1943, p. 269, 270).

Pode-se dizer que Armando Augusto de Godoy tinha a clareza de que essas realizações só foram possíveis mediante uma grande ação e concentração de esforços que, em outras lógicas de ordenação espacial do espaço urbano, só se conseguia por meio do regime ditatorial. A esse respeito, cabe destacar um estudo comparativo realizado por Valva e Coelho[264] (2012) entre Sabaudia na Itália (Figura 52) e Goiânia (Figura 53). No início dos anos 1930, a Itália desenvolveu uma política de fundação de novas cidades, baseando-se em ideias sobre o regionalismo. Foi no governo de Mussolini que programas de ruralização e descentralização urbana foram realizados. O objetivo era atuar por meio de políticas de reequilíbrio demográfico, trabalhando numa escala territorial e utilizando as metodologias do planejamento regional. Várias iniciativas de acordo com essa política estavam sendo realizadas nos países europeus e norte-americanos. A criação de agências específicas para enfrentar os problemas de desenvolvimento e crescimento das cidades foi impulsionada como alternativa para se colocar diante dos desafios dos fenômenos urbanos.

Para Lucia Nuti[265] (2001), as construções de novos núcleos eram o contrário de um programa de urbanização da população rural. Pretendia-se a desurbanização absorvendo a mão de obra excedente de centros em expansão, e transferindo-a para áreas controladas com mais possibilidades de trabalho.

---

[264] VALVA; Milena d´Ayala; COELHO, Gustavo Neiva (2012).

[265] NUTI, Lucia. La città nuova nella cultura urbanística e architettonica del Fascismo. Metodo, Pisa, n. 17, 2001.

Ofteland[266] (2002) afirma que a intenção de Mussolini era controlar a superpopulação das cidades, mantendo as pessoas no campo, mediante propaganda e implantação de projetos e programas de reassentamento. Em 1928, Mussolini escreveu o artigo intitulado "Fugir das cidades: cifras e deduções", com foco nas preocupações com o problema do déficit habitação, cuja solução deveria passar pelo impedimento da imigração para as cidades. Segundo ele era necessário facilitar, com todos os meios e também se necessário com meios coercitivos, o êxodo dos centros urbanos, dificultar o abandono da zona rural e opor-se à onda de imigração nas cidades (CIUCCI; DAL CO, 1990).

Figura 52 - Praça da Revolução, Sabaudia.
Disponível em: http://www.radio3.rai.it/dl/radio3/programmi/archivio/ContentSet
Acesso em maio, 2018.

Saubadia foi uma das cidades fundadas na região do Agro-Pontino. Um concurso nacional em 1933 foi realizado para o desenvolvimento de um centro comunitário ou centro agrícola – termos que substituíam o de "cidade" –, sendo vencedor o grupo denominado "Gruppo dei Quatro", composto por Luigi Piccinato, Gino Cancellotti, Eugenio Montuori e Alfredo Scalpelli. O fio condutor para o estudo comparativo com Goiânia foi a reflexão sobre a manifestação do poder por meio da arquitetura e o urbanismo.

[266] OFTELAND, Hanne Storm. Sabaudia 1934: materizlizing the fascist, corporate town. 2002. Thesis (Degree of Cand. Philol) – Univeresity of Oslo, Institut for Art History, 2002.

Goiânia e Saubadia, na opinião de Valva e Coelho (2012), permitiram transitar por um momento de ruptura entre o tradicional e o moderno, na busca por uma "arte do nosso tempo", que estava ainda carregado de lições do passado. Afirmam que os dois governos, de Getúlio Vargas e de Benito Mussolini, tinham algo em comum, queriam construir, de um modo moderno e eficiente, não só a cidade, mas também a nação.

> Se, no Brasil, a marcha para o Oeste significou a possibilidade de urbanização do grande vazio que era o centro do Brasil, e a construção e a consolidação de Goiânia marcam o urbanismo moderno brasileiro, lançando as bases políticas e urbanas para que na década de 1950 o processo de interiorização culminasse com a construção de Brasília – o manifesto mais bem acabado da cidade moderna, na Itália, a construção das cidades novas no mesmo período significou a possibilidade de manter o homem no campo, fortalecendo suas bases rurais através, também, de um ideal moderno de cidade. Pode-se afirmar que Goiânia significou o prenúncio da ideia de uma cidade no campo, e Sabaudia

Figura 53 – Centro Administrativo e Cívico, década de 1940.
Fonte Museu Histórico Zoroastro Artiaga.

Nesse sentido, dadas a relevância, a complexidade e as transformações operadas nas cidades brasileiras no período de 1930 a 1945, a discussão remete as indagações a um enquadramento singular da atuação e participação do engenheiro Armando Augusto de Godoy. Trata-se das discussões teóricas e práticas de elaboração de planos políticos, econômicos e institucionais, em que podem ser destacados dois aspectos para o campo de análise e reflexões: o rodoviário e uma nova fase relacionada ao processo de

industrialização no Brasil e a elaboração de planos de urbanização de novas cidades. O foco está nas alterações no objeto cidade e a reforma política e institucional da qual é objeto o Estado brasileiro (REZENDE, 2012).

Em termos políticos, no cenário em que Armando Augusto de Godoy atuou, destaca-se o Movimento de 1930. Como chefe do Governo provisório, Getúlio Vargas

> [...] suspendeu a Constituição de 1891, dissolveu o Congresso Nacional e as Assembleias Estaduais e substituiu os governadores por interventores federais por ele nomeados, e em sua maioria, integrantes do Movimento Tenentista. (REZENDE, 2012, p. 11).

Observa-se que naquele momento setores agrários não diretamente ligados à produção cafeeira ou à exportação, representantes das classes médias ligadas ao tenentismo e representantes da burguesia industrial, vão se mobilizar com esse movimento.[267]

Nesse caso, Armando Augusto de Godoy estava inserido numa trama de mudanças urbanas, disciplinares e institucionais associadas ao período instaurado por Getúlio Vargas, em 1930, ao derrotar Washington Luís, chegando ao poder setores não representados na política do chamado "café com leite", em alusão à presença alternada de São Paulo e Minas Gerias na presidência da "República Velha". Para Rezende (2012), seguiram prevalecendo as regras dos interesses rurais em um novo regime político, sobretudo considerando que "o modelo agroexportador vigente não podia ser substituído pela industrialização padronizada do governo de Getúlio Vargas". Entretanto, mediante um projeto de industrialização, "condições institucionais" foram sendo criadas. Com o Estado Novo, de 1937 a 1945, ficam evidentes o centralismo e o autoritarismo em detrimento da descentralização de municípios e federados.

Esses paradoxos e contradições coincidem com as contradições urbanas e a formação das "Comissões de Planos de Cidades". Sarah Feldman (2012), no texto "As comissões de Planos da Cidade na Era Vargas", numa análise dos mecanismos criados em nível federal, discutem sobre as comissões no contexto das reformas administrativas. Mostra que, mesmo com o regime autoritário, os urbanistas utilizaram

[267] Politicamente instala-se uma oposição "ao liberalismo, ao estado dominante pelas oligarquias e à proteção incondicional ao modelo agrário exportador" (REZENDE, 2012, p. 11).

as condições de institucionalização do período para legitimar o campo profissional dos engenheiros e arquitetos, atuando na perspectiva de qualificar e fortalecer o município e a administração municipal – para e por meio das práticas do urbanismo.

Sem dúvida, esses personagens destacam-se, sem exceção, no processo de inserção do Brasil na nova divisão internacional do trabalho, na qual o investimento em modernas técnicas e tecnologias era vital. Onde questões candentes como integrar o território nacional por meio de ferrovias e navegação fluvial, usar de métodos científicos atualizados para cartografar esse território e modernizar as cidades em termos sanitários e viários se faziam presentes no século XIX e início do XX (BUENO, 2012).

A busca de dados em outras fontes fez-se necessária. Numa investigação às edições do *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro, desse período até a década de 1940, pinçando notas, artigos, fatos e acontecimentos em que o nome de Armando Augusto de Godoy estava citado, tornou-se possível o cruzamento de dados sobre sua atuação e práticas profissionais e a aproximação com o debate em torno da construção da nação e da nacionalidade brasileira, ao longo das primeiras décadas do século XX, na medida em que tais discussões envolvem temas relacionados ao "urbanismo", amplamente divulgado por Armando Augusto de Godoy, e ao papel das cidades no país que se pretendia construir.

Assim sendo, nota-se que durante um determinado período achava-se que o automóvel era a solução do problema. O próprio Armando Augusto de Godoy vai defender o uso do motor à explosão para alcançar a rapidez, o conforto e a economia, nos transportes rodoviários, sendo estes considerados como itens importantes da vida agitada das grandes cidades naquela época. Depois foi a vez de José de Oliveira Reis, mediante análise dos levantamentos realizados pela Secção do Censo do Tráfego da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro, explicitar sua compreensão urbanística na relação do sistema viário com o crescimento da cidade. Portanto, o jogo dos interesses no campo profissional da engenharia e da comissão do Plano da Cidade ficou nítido e evidencia interesse comum referente aos problemas de circulação, tráfego, sistema viário e transporte coletivo que acarretavam importantes investimentos públicos para a implantação das soluções (FARIAS, 2013, p. 132).

Na concepção do projeto original de Goiânia, o do plano de urbanização da nova cidade capital do Estado de Goiás, chama atenção o processo de sua implantação de modo a estabelecer a confrontação de seus autores no campo das ideias e na execução das obras. Tudo indica que em benefício do Estado, o ritmo do progresso deveria ser acelerado com saldos positivos na situação econômica do país.

No Rio de Janeiro, esses profissionais da engenharia e da arquitetura passaram a década de 1930 organizando a prática da nova ciência, o urbanismo, mas dentro da prefeitura tiveram poucas oportunidades de exercitá-las, em função do conturbado período político. A instauração do Estado Novo possibilitou aos engenheiros voltarem-se para o seu principal interlocutor, o Estado. Assim sendo, puderam colocar em prática suas ideias (SILVA, 2003, p. 117). Daí em diante, um novo ritmo estava sendo imposto aos profissionais que lidavam com o urbano.

Goiânia foi um bom exemplo da relação entre a prática urbanística com o processo de reorganização do Estado, segundo Silva (2003, p. 136). Embora representasse um marco fundador para a atuação profissional dos engenheiros brasileiros e estrangeiros, no Estado Novo Goiânia esteve envolvida num circuito mais amplo de interesses políticos. Essa articulação foi explicitada no discurso de Getúlio Vargas, em 1940, quando assim declarou:

> [...] a sociedade ora fundada tão oportunamente, em Goiânia, com o nome de Cruzada Rumo ao Oeste é merecedora de nosso apoio e do nosso aplauso, porque pretende, pela propaganda, desenvolver o pensamento e a ação em torno desse tema que é um roteiro da nossa civilização. Após a reforma de 10 de novembro de 1937, incluímos essa Cruzada no programa do Estado Novo, dizendo que o verdadeiro sentido de brasilidade é a Marcha para o Oeste. (BRASIL, 1961, apud Silva, 2003, p. 136).

Convém assinalar que, enquanto Getúlio Vargas utilizava Goiânia para lançar a campanha “Cruzada Rumo ao Oeste” com a civilização sertaneja, os engenheiros que construíram a nova capital do estado de Goiás, neste caso os irmãos Coimbra Bueno, “desejavam usá-la como cartão de visitas na concorrência da construção da futura capital do País, Brasília".

Urbanismo e interiorização marcaram, assim, a articulação da prática urbanística com o Estado Novo, no momento em que os ideais que animavam a campanha pela

mudança da Capital Federal tinham como objetivo uma civilização no interior do Brasil, iniciada com a construção de Goiânia, mas também pela realização da reforma administrativa, tão desejada, nos anos de 1920, pelos prefeitos do Distrito Federal – à época a cidade do Rio de Janeiro –, e pela coincidência de objetivos de racionalizar e maximizar a ação pública extemporânea (SILVA, 2003, p. 135-136).

Uma aparente conciliação foi desenhada por Getúlio Vargas e os pioneiros engenheiros urbanistas com a realização de Goiânia, pois, ao conseguirem aglutinar amplos setores da sociedade e reduzir os efeitos da dicotomia dos "dois brasis", procuraram, por intermédio da política da Marcha para o Oeste, diminuir as disparidades econômicas entre o interior, de características agrárias, e o litoral, urbano e industrial.

O Estado Novo, conforme Silva (2003, p. 137), "representou a tentativa de modernização do país sem a destruição das formas anteriores, daí o tom conciliatório". Tendência reproduzida, também, tanto com relação às ideias e às práticas urbanísticas de Godoy-Lima, aplicadas em Goiânia, quanto em outras cidades construídas durante o Estado Novo, onde se perceberam as ações de engenheiros.

As cidades remodeladas, reformuladas ou criadas, durante o Estado Novo, expressavam o intuito de modernizar, sem, contudo, destruir antigas estruturas econômicas, visto que eram elas que garantiam o processo de modernização do Brasil, que continuava a ser um País agroexportador (SILVA, 2003, p. 138). A Engenharia brasileira, via reorganização do Estado, procurou torná-lo moderno e ágil. As cidades entravam no circuito da construção de novas políticas públicas, tendo os engenheiros um papel fundamental.

Entretanto, o ideal de reforma social que constava no centro de preocupação do Estado e da ação e pensamento urbanístico de Armando Augusto de Godoy não era de agentes públicos que atuaram no Estado de Goiás após a mudança da antiga capital do estado para a nova capital, moderna e planejada, a cidade de Goiânia.

Armando Augusto de Godoy – e sua atuação profissional – vai ao encontro de prática dos profissionais que se mantinham na crença da existência de uma razão técnica em oposição a uma razão política. Acreditava-se que as articulações políticas deveriam

ser substituídas pela razão técnica, criando assim instrumentos eficientes nas intervenções que buscavam solucionar os problemas sociais.

Engenheiros e arquitetos construíram, de forma diferenciada, discursos que garantiam as suas inserções no mercado. O Estado passou a se configurar como opção de espaço para atuação desses profissionais, tanto "como maior cliente da Arquitetura ou como grande empregador na Engenharia". Nos anos 1930, segundo Silva (2003, p. 138),

> [...] a intervenção do estado estava mudando em relação ao urbano. O processo de industrialização intensificado nos anos 1920 havia "positivado" a cidade, isto é, o espaço urbano estava se tornando o espaço do progresso, da nova ordem social, e em função disso, os governos federal e municipal estavam construindo novos mecanismos de inserção nessa realidade.

Expressões tomadas emprestadas de Peter Hall (1995) levam à afirmação de que Godoy-Lima-Coimbra Bueno, juntos na mesma cidade, mas cada um a seu modo, foram autoridades estatais no planejamento e na construção de novas cidades brasileiras, figurando como agentes públicos de planos e projetos de urbanização, ao estudar, discutir e conectar tramas que envolvem a tomada de decisão para a implantação de uma nova cidade. Portanto, atuavam tentando pôr as teorias em prática, tanto da gênese do urbanismo como ciência da construção e do planejamento de cidades e instaurado da Sociedade Francesa dos Urbanistas (SFU) quanto da pré-história do planejamento urbano acadêmico, praticado num período de tempo entre os anos de 1930 e 1955.

A obra escrita por Armando Augusto de Godoy revela-se como uma lição de urbanismo, reafirmando que a lógica da cidade como texto que tem forma, sentido e intenção. Que se faz por meio de um conjunto de ideias, pensamento e expressões. As cidades almejadas por ele e idealizadas pelos engenheiros pioneiros do urbanismo brasileiro, num primeiro momento, adquirem consistência por possuírem um plano prévio. A cidade moderna, nascida dos desejos, tornada realidade, permite ser interpretada.

Na concepção urbanística inicial, a cidade de Goiânia, fruto do pensamento Godoy-Lima, é inquestionavelmente um aporte do urbanismo brasileiro. Pode conciliar,

dentro de estritos critérios e com suas predominantes correlatas europeias e norte-americanas, ideias-chaves e preceitos-chaves das cidades-jardim de Unwin-Parker e dos subúrbios-jardim Stein-Wrigth-Perry. Dito isso, é possível discutir o plano de urbanização de Godoy-Lima-Coimbra Bueno para Goiânia como um roteiro provisório de urbanização para a região Centro-Oeste na elaboração de remodelação e expansão das cidades existentes e construção de cidades novas.

A mudança da cidade capital do estado brasileiro de Goiás para uma cidade nova,[268] a cidade de Goiânia, se oficializou pelo Decreto nº 1816, de 23 de março de 1937. Registre-se que nesse momento foi lançada a campanha da Macha para o Oeste, selando de vez a política de interiorização do país. O plano de urbanização da capital do estado brasileiro de Goiás, elaborado pela firma dos irmãos Coimbra Bueno e consagrado pelo Decreto 90-A, de 30 de julho de 1938, aprovou os setores Central, Norte, Oeste, Sul e a cidade-satélite de Campinas. A ele juntaram-se as áreas do Aeroporto, Parque dos Buritis, Parque Capim Puba, Parque Bandeirantes, Zoológico, Hipódromo e Setor Coimbra.

Armando Augusto de Godoy, nesse momento já com seu processo de aposentadoria em andamento [Anexo 1.26; Anexo 1.27; Anexo 1.28], estava mais ligado às discussões sobre a racionalização de uma investigação sistematizada no *locus* urbano da cidade do Rio de Janeiro, que se principiou com a formação da primeira Comissão do Plano da Cidade, em 1931, constituída para avaliar viabilidade do Plano Agache, sendo ratificada certamente com o processo de (re)criação da Comissão do Plano em novembro de 1937, chefiada por José de Oliveira Reis [269] (FARIA, 2013, p. 127-128).

Estende-se a discussão colocando Armando Augusto de Godoy entre o arquiteto urbanista Atillio Corrêa Lima e os engenheiros contratados pela Construtora Coimbra Bueno e Cia. Ltda. Trata-se do período de tempo entre os anos de 1936 e 1938, quando foi contratado como consultor técnico na Construtora Coimbra Bueno e Cia. Ltda., para dar continuidade ao processo de urbanização de Goiânia, logo após a rescisão

[268] Sobre Goiânia, as reflexões feitas por Ricardo Trevisan (2009) em relação às cidades novas como núcleos urbanos criados e outros temas derivados deste em curso esclarecem detalhes sobre o fenômeno de "construção de cidades", na região Centro-Oeste e no interior do país.

[269] Segundo Faria (2013, p. 91), a "relação entre José de Oliveira Reis, as questões urbanísticas e a Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro só pode ser pensada nesse contexto histórico-temporal da década de 1930".

de contrato que Attilio Corrêa Lima havia assinado com o Estado de Goiás, em 1935, levando-o a retornar para o Rio de Janeiro.[270]

Diferente daquele momento do relatório de 1933, a conjuntura da ditadura do Estado Novo em vigor, no segundo momento Armando Augusto de Godoy foi novamente colocado em cena, para contribuir com suas teorias sobre o urbanismo no processo em andamento de urbanização da nova capital do Estado de Goiás.

No campo da teoria, nas interlocuções de Armando Augusto de Godoy podem ser destacadas as ideias sobre a cidade-jardim e a cidade social, remetendo ao pensamento de Howard, a começar com os diagramas-chaves da primeira edição de 1898, intitulada *To-Morrow: A Peaceful Path to Real Reform*.[271] Mas é possível, também, discutir outros preceitos-chaves derivados das ideias de Howard, e interpretados por indivíduos-chaves, presentes nas ideias contidas no Plano de Urbanização de Goiânia, de que a concepção do projeto original, a sua construção e a aprovação, entre os anos de 1933 e 1947, em meio a conflitos e divergências de pensamentos, deixaram um registro na história urbana da cidade. Trata-se da ideia de uma possível conciliação de modelos urbanísticos e de visões distintas que impulsionaram a sua construção até o final da década de 1940.

Ao se inserir Armando Augusto de Godoy em tal contexto, importa esclarecer alguns aspetos da sua atuação profissional, no campo do planejamento. Optou-se por fazer a discussão com base em autores envolvidos com o tema. Na perspectiva do planejamento do regional e urbano, com finalidade social, e dos programas habitacionais econômicos, destacam-se Howard, Raymund Unwin e Barry Parker. Na extensão das ideias da cidade-jardim nos Estados Unidos, novas ideias como a unidade de vizinhança, a trama Radburn, tem-se Clarence Perry, em Forest Hill, em 1923.

---

[270] O retorno de Attilio Corrêa Lima se deu em função de divergências com a Construtora Coimbra Bueno, o descontentamento de Pedro Ludovico com o ritmo moroso das obras, bem como de pressões familiares e dificuldades financeiras.

[271] Mais tarde essa obra foi intitulada *Garden Cities of To-morrow* (1922). No clássico original de Howard, destacam-se o famoso diagrama nº 1 dos Três Ímãs, que até hoje encanta e despacha um conjunto de complexos argumentos, o Diagrama nº 2 e o nº 3, que chamam atenção para a escolha do lugar antes de se definir o projeto, e por fim o Diagrama nº 7, que mostra sua visão da cidade social policêntrica, que não foi reproduzido na forma integral pelas edições posteriores (HALL, 1995, p. 108).

3.1.1. Do bairro-jardim ao planejamento regional

Em suas considerações ele usou vários aspectos ligados ao planejamento regional e ao urbanismo como ferramentas fundamentais para a compreensão das relações existentes entre o contexto físico da cidade, em formação, e o desenvolvimento econômico, cultural e regional. Apontou para a necessidade de um plano de colonização para os arredores, fixando parcela em terrenos determinados, de maneira a permitir o seu uso nas atividades agrícolas, orientando-se o mais conveniente possível para auxiliar na expansão da cidade. Nos arredores da cidade em formação, sugeriu que os terrenos fossem desapropriados, estabelecendo-se, no local,

> [...] granjas com todas as condições para se obter bom leite, excelente manteiga e outros produtos da indústria a correspondente, chácaras para frutas e legumes, a avicultura [...]. Ao fragmentar os terrenos que ficarem aos arredores da projetada cidade, deve-se visar que as atividades que desenvolverem neles tenham por fim fornecer aos habitantes tais elementos. (GODOY, [1933] 1943, p. 219).

Os projetos são temas que constituem, dentre outros, objetos de estudo de caso, como é o plano de urbanização de Goiânia, cidade capital do Estado de Goiás, concebido pelo arquiteto Attilio Correia Lima e que teve como consultor técnico Armando Augusto de Godoy, na década de 1930.

No panorama internacional, após a Revolução Industrial, ao longo do século XIX nota-se um forte processo de mudança no quadro econômico e social urbano. A produção da economia rural, agrícola e feudal, transferiu-se para a ambienciência urbana e trouxe como consequência o crescimento das cidades, em especial daquelas vinculadas aos países condutores do processo de industrialização como Alemanha, Grã-Bretanha, França e Estados Unidos.

Assim sendo,

> [...] em termos urbanos, surgem no período onze aglomerações que excedem a 1 milhão de habitantes: na Grã-Bretanha (Londres, Manchester, Birmingham e Glasgow), na França (Paris), no Império Germânico (Berlim e Viena) e nos Estados Unidos (Nova York, Chicago, Filadélfia e Boston). (SUTCLIFFE,1981, p. 2).

Esse fenômeno vai exigir, por parte das administrações governamentais, políticas de intervenção, objetivando: dar lugar a novas áreas de expansão urbana e novos bairros destinados a conjuntos habitacionais; implantar planos de remodelação para áreas centrais e históricas, criando viários espaços amplos e adequados para as novas necessidades de circulação e transporte; estabelecer novo padrão de ocupação e de edificação, enfrentando os graves problemas sanitários e das epidemias decorrentes da concentração humana; implantar novo padrão de rede de infraestrutura sanitária, iluminação e transporte público; realizar projetos de embelezamento urbano e criar espaços cívicos, monumentais, áreas verdes e espaços públicos de lazer.

Conhecer o contexto internacional onde o urbanismo científico alemão surgiu e se difundiu torna-se fundamental para o entendimento do pensamento urbanístico de Armando Augusto de Godoy e das propostas apresentadas no início do século XX para o Brasil. Estudos recentes interpretados por Simões Junior (2008) apontam os alemães como precursores na fundamentação de um urbanismo como campo disciplinar e científico, antecedendo aos estudos elaborados pela Escola de Chicago. Atribuem à influência germânica a origem do urbanismo moderno, identificando os aspectos que estavam presentes no debate urbanístico germânico.

O ideário germânico estava presente em alguns urbanistas brasileiros, dentre eles em Armando Augusto de Godoy, atuante no Rio de Janeiro. Além de claramente expresso em planos e análises de Victor da Silva Freire, em “Os melhoramentos de São Paulo”, de 1911, Francisco Saturnino de Brito, com “A planta de Santos”, de 1916, e Francisco Prestes Maia, com o “Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo”, de 1930. O cenário urbanístico alemão em relação ao contexto europeu e americano foi tema abordado nas interlocuções de Armando Augusto de Godoy, na década de 1920, quando discutiu sobre a necessidade de mudanças de orientação quanto à elaboração de um plano de remodelação para a cidade do Rio de Janeiro.

Cabe ressaltar o caso da Alemanha, onde a questão da habitação social foi incorporada pelas administrações locais alemãs como forma de luta operária e importantes plataformas de reformas administrativas. Ao longo do século XIX e XX, o enfoque da escola de Veneza coloca as lutas operárias e os conflitos como elementos que explicam a modernização como fruto da reforma social e urbana e o planejamento

urbano como um processo social (QUINTO JÚNIOR, 2013). É com base nesta base nessa premissa que a presença marcante desse ideário germânico estava presente no discurso de alguns urbanistas brasileiros, dentre estes no de Armando Augusto de Godoy, nos anos de 1933 a 1936, e passa a ser considerado.

Apesar de ter sido aprovada ainda em 1938, a ocupação do Setor Sul começa na década de 1950. Nos primeiros anos de Goiânia, a prioridade de ocupação era o Setor Central, onde havia o centro cívico e as áreas destinadas à habitação das classes médias e altas e comércio, e o Setor Norte, que abrigaria a ferrovia, indústrias e as habitações populares.

Em 1937, o governo do Estado expediu o Regulamento de Venda de Terrenos em Goiânia, estabelecendo que os terrenos vendidos nos Setores Central e Norte deveriam ter construção imediata. A mesma legislação definiu para o Setor Sul duas categorias de terrenos: "lotes reservados" e "lotes à venda sem obrigação de construção imediata", o que possibilitava aos interessados em adquirir terras na nova capital obterem lotes para venda posterior (MOTA, [s.d.].

Segundo Moura (2010), Jerônimo Coimbra Bueno, eleito governador pelo partido de oposição a Pedro Ludovico, em 1945, com o fim do governo Vargas, assim que subiu ao poder, aprovou e liberou seu loteamento – Cidade Satélite Campinas – para comercialização. E, pressionado pelos proprietários de terras próximas ao núcleo urbano, o governador liberou também novas áreas da cidade para serem loteadas e comercializadas. A grande pressão sofrida pelo governo por parte dos proprietários das terras limítrofes à zona urbana, aliada à crescente demanda por áreas de moradia, fez com que em pouquíssimo tempo Goiânia assistisse a um verdadeiro surto de novos loteamentos, o que foi agravado com a construção de Brasília (1955-1960).[272]

[272] Refere Ribeiro (2004, p. 78): "Na década de 1960, com a porção central já maciçamente ocupada e na tentativa de reverter a expansão descontrolada, é contratado pela prefeitura de Goiânia o urbanista Luis Saia, para que desenvolvesse o novo Plano Diretor da capital. Em seu diagnóstico, Saia e sua equipe já apontam a má utilização das áreas públicas internas das quadras dos Setores Central e Sul, o que gerava inúmeros problemas de ordem social".

Cabe destacar que com mudança no cenário político, depois do Plano Diretor do urbanista Luis Saia, em 1960, somente a partir de 1967 o Plano Diretor de Goiânia foi retomado por uma nova equipe coordenada por Jorge Wilheim que buscou dotar, entre as medidas do PDIG, uma função estritamente residencial para o Setor Sul, desta vez sem alteração na estrutura viária do bairro.[273]

O conhecido caso do inglês Richard Barry Parker (1867-1947), trabalhando para a Companhia de Melhoramentos e Imobiliária City, em São Paulo, entre os anos de 1917 e 1919, tendo permanecido no Brasil na ocasião em que participou dos debates sobre a modernização da legislação urbanística paulista, em especial a nova lei dos arruamentos, chama atenção por ter sido referência para Armando Augusto de Godoy, assim como D. A. Agache (ANDRADE, 1998). A atuação desse arquiteto inglês filiado ao movimento pela cidade-jardim, durante seu curto período de estadia na cidade de São Paulo, contribuiu para a difusão de um determinado tipo de assentamento residencial, que marcou o urbanismo paulistano da época.

Situar na cultura arquitetônica e urbanística moderna os projetos e concepções de Barry Parker antes de vir para o Brasil, bem como traçar um panorama da cidade de São Paulo e das transformações urbanísticas e paisagísticas na época em que esteve na cidade, foi o foco do trabalho realizado por Carlos Roberto Monteiro de Andrade (1998), ao investigar certas ressonâncias da ideia de "cidade-jardim" no Brasil e indagar sobre o modo como aqui o urbanismo moderno assimilou tal proposta e suas variantes.

As ideias de Howard permaneceram presentes em boa parte das concepções urbanísticas do século XX, com vários desdobramentos. Na maioria dos casos, suas aplicações perderam de vista questões centrais. O termo “cidade-jardim” viu-se empobrecido ao ignorar a essência de seu conceito, que envolvia aspectos de reforma social e de propriedade da terra, de comunitarismo e cooperativismo, da construção de habitações sociais de qualidade relacionada diretamente à configuração da cidade como um todo, constituindo, como se sabe, uma proposta social vigorosa. As soluções

[273] “Foram estabelecidos alguns usos possíveis, desde que permitissem uma coexistência compatível, e fixaram-se faixas (espécie de subzonas) de adensamento, onde se permitiria [sic] usos diversificados e ocupação mais generosa dos lotes, [sic] tal medida atingiu algumas parcelas do Setor Sul, especialmente as limítrofes às grandes avenidas” (MOURA, 2010, p. 11).

habitacionais atuais que se anunciam como residencial ou jardim, quase sempre, apresentam implantações do tipo enclave na trama urbana, ou mesmo nas periferias (ANDRADE, 1998, p. 66).

Para Mark Gottdiener (1997, p. 24), as implantações residenciais desse tipo trataram-se de conjuntos instalados nas regiões periféricas das grandes cidades, nos quais se construíram em massa casas pequenas para milhões de americanos. O auge do processo de suburbanização nos Estados Unidos aconteceu nos anos 1950 e alicerçou-se em quatros pontos principais: as novas estradas, o zoneamento do uso do solo, as hipotecas e a explosão da natalidade (HALL, 1995, p. 344-345).

Entre 1924 e 1932, Thomas Adams continuava como sócio na atividade de planejamento exercida pela Adams-Thompson-Fry, quando, durante esse período, produziu oito dos dozes exercícios desenvolvidos no campo emergente dos planos consultivos regionais para a periferia de Londres, contribuindo com muitos conceitos norte-americanos para esses planos, sendo um deles o de "*parkways* em West Middlesex e o Vale do Mole, cintas verdes e cunhas verdes para limitar o alastramento urbano" (ABERCROMBIE, 1926, p. 39-40; CHERRY, 1974, p. 91). Os quatro planos restantes para a periferia de Londres nasceram da sociedade Davidge-Abercrombie-Archibald.

Leslie Patrick Abercrombie (1879-1957) foi um nome também significativo para a cidade de Londres. Ele apresentou um relatório, amplamente comentado, apesar do fracasso que constituiu em termos práticos, que se propagou como um

> [...] eco profético, no que tange à precisão numérica, da estratégia que iria adotar dezoitos anos mais tarde para a Grande Londres. [...] esse relatório colocou-o definitivamente na senda do planejamento regional que o iria guindar às alturas do Plano para a Grande Londres. (HALL, 1995, p. 192).

Deduzir o significado que aparece nos textos, ou em termos mais gerais, no seu discurso, com base nas intenções do autor de fazê-los ou escrevê-los, acabou tornando-se essencial na interpretação da obra de Armando Augusto de Godoy, pois foi aceito o desafio de pesquisar a trajetória profissional de um engenheiro, especialmente o que se poderia chamar de um profissional que soube "vencer grandes batalhas e transformar

obstáculos em elementos de progresso" (OLIVEIRA, 1943, p. XIX[274]). Profissional este que estava em sintonia com o conceito da Nova Cidade e, por que não dizer, percebendo o eco profético das ideias de Abercrombie (1944), no processo de desenvolvimento do definitivo Plano da Grande Londres vislumbrou-se com "uma multidão de cidades-satélites ao redor de uma metrópole, articulada com as ideias de Howard (1898), passando por Purdom (1921) e Unwin (1929-1933) (HALL, 1995, p. 196).

Essas considerações de Peter Hall (1995) levam a um contraponto com o trabalho de Abercrombie com os funcionários do Conselho do Condado de Londres (London County Council – LCC), que deve ter sentido que lá, naquela ocasião, mais que em qualquer outro lugar, "planejar era a arte do possível" (HALL, 1995, p. 196), tendo em vista as suas dificuldades, limitações e os problemas apresentados pela cidade de Londres. Foi no Plano do Condado que Aberccrombie se destacou como um dos membros da Associação Regional de Planejamento da América (Regional Planning Association of America – RPAA), com sua insistência nos métodos de levantamento geddesiano, na combinação dos princípios da unidade de vizinhança, de Perry, com a hierarquia viária de Stein e Wright, a fim de criar uma nova ordem espacial para Londres (HALL, 1995, p. 196-197). O Conselho do Condado de Londres (London County Council – LCC) foi o principal corpo de governo local, entre 1889 e 1963. Foi a autoridade municipal mais significativa e ambiciosa que já houve na Inglaterra e a primeira a ser eleita diretamente (SAINT, 1989).

O problema para o qual o nascente movimento urbanista buscava solução, na opinião de Peter Hall (1995), quase no mesmo tempo começara a mudar de aspecto. Durante os anos de 1900 a 1940, a cidade grande foi-se transformando, dispersou-se e desconcentrou-se, quando os pioneiros do planejamento internacional e nacional estavam em plena atividade, escrevendo, liderando campanhas, exercendo influência sobre os agentes políticos envolvidos com o processo de suburbanização.[275] Londres destacou-se, sob certos aspectos-chaves, com "o papel do transporte coletivo, a

[274] Prefácio à obra de Godoy (1943).

[275] Para Peter Hall (1995, p. 58), Londres, durante muitos anos, foi, entre as grandes cidades, a mais interessante, cheia de vida visivelmente problemática, daí constituir o foco central de sua narrativa no livro *Cidade do amanhã*.

importância das hipotecas baratas e a longo prazo, o entrosamento entre as urbanizações privadas e as públicas de ampla escala" (HALL, 1995, p. 196).

3.1.2. Do Plano de Urbanização à construção de Goiânia

Ao elaborar esta defesa da tese de doutorado sobre o legado do urbanista brasileiro Armando Augusto de Godoy, legado este construído durante a sua trajetória profissional no campo da engenheira e da cidade, não poderia deixar de registrar o reconhecimento público de seu real papel e envolvimento a respeito da autoria e participação no processo de concepção e produção do espaço urbano de Goiânia durante o desenvolvimento do Plano de Urbanização e implantação da cidade, entre os anos de 1936 e 1947.

A segunda situação (1936-1938) vivenciada por Armando Augusto de Godoy, no processo de implantação de Goiânia, refere-se às modificações introduzidas no plano original, aos Decretos-Leis nº 90-A, de 30 de julho de 1938, e nº 574, de 12 de maio 1947 (primeiro código de edificações para o Município de Goiânia e outras providências).

Como consultor técnico da firma Coimbra Bueno & Cia., Armando Augusto de Godoy foi contratado, em 1936, para dar continuidade ao processo de implantação da cidade que estava em andamento. E diante das divergências de Attilio Corrêa Lima com a Construtora Coimbra Bueno & Cia., com o descontentamento de Pedro Ludovico decorrente do atraso e morosidade nas obras de construção de Goiânia, com a falta de pagamento que fez a firma Paulo Antunes rescindir os contratos que afirmara com o Estado, o urbanista Armando Augusto de Godoy, conhecedor que já era dos problemas do estado de Goiás com relação à mudança da antiga capital, iniciado em 1933, entrou em cena novamente no processo de materialização do Plano de Urbanização de Goiânia, em 1936, numa aparente tentativa de conciliação de ideias e interesses.

Atendeu a Pedro Ludovico pela segunda vez, pois era necessária a substituição de Attilio Corrêa Lima na direção dos projetos da cidade, manter a bandeira de cidade planejada e convencer a grande maioria de pessoas que duvidavam da possibilidade de transferência da antiga capital e atender ao discurso de modernidade que envolvia a questão (GONÇALVES, 2002, p. 36).

Como agentes públicos, Godoy-Lima-Coimbra Bueno & Cia. colaboraram para a concepção do plano e implantação da cidade. Afirma-se que, com o afastamento de Attilio Corrêa Lima, os irmãos Jerônimo e Aberlado Coimbra Bueno assumiram, definitivamente, o controle das obras de Goiânia. A sua contratação foi ao encontro dos interesses da própria firma Coimbra Bueno &Cia. Ltda, que passou a contar no seu quadro técnico com tão destacado engenheiro urbanista, por sua qualidade ou importância no debate sobre as questões da cidade e do urbanismo. Cabe destacar que já havia um desejo não só de inserir o nome da construtora na história da construção da cidade, mas também de ampliar a atuação da mesma em nível nacional.

No início de 1936, o *Correio Oficial* (1936, p. 1), órgão do Poder Executivo do Estado de Goiás, na edição de 3 de maio de 1936, segundo Ackel (1996, p. 98), publicou o seguinte:

> Ato de larga visão dos engenheiros Coimbra Bueno & Cia. Ltda., convidando para consultor técnico da firma o notável urbanista brasileiro, dr. Armando de Godoy, encheu sem dúvida de justo júbilo todos os responsáveis pelo destino de nosso Estado [...].

Continuava, na mesma publicação do *Correio Oficial* (1936, p. 2) a seguinte explicação:

> [...] o dr. Godoi se entregou ao penoso trabalho de dotar Goiânia das soluções mais racionais que a técnica moderna permite; percorreu recentemente os Estados Unidos em viagem de estudos urbanísticos e mantém-se (o dr. Godoi) em contáto permanente com os principais centros americanos [...].
>
> Na zona sul é que surgirá a mais moderna solução urbanística do momento atual. Será realizada, pela segunda vez no mundo, a solução mais técnica para as cidades modernas e que foi pela primeira vez realizada há poucos anos em Radburn (ver fig. 34), cidade século XX, como é denominada nos Estados Unidos. (Apud ACKEL, 1996, p. 98).

Com relação às modificações introduzidas no plano original de Goiânia, estas foram elaboradas no escritório da firma Coimbra Bueno & Cia. Ltda. com sede no Rio de Janeiro. A respeito disso afirmou Ackel (1996, p. 100):

> As alterações promovidas por Armando de Godoy no plano urbanístico original de Goiânia foram por ele mesmo defendidas, em uma palestra realizada no ano seguinte no Rio de Janeiro, atendendo a um convite do Senador Nero Macedo. Nesta ocasião, Godóy revela que havia sido convidado por Pedro Ludovico para fazer o plano de Goiânia, antes do convite ter sido feito a Attilio.

Em trechos da palestra, Armando Augusto de Godoy explicou o motivo pelo qual não aceitara o convite e deu outros esclarecimentos. Deixou registrado seu ponto de vista quanto ao partido urbanístico adotado por Attilio Corrêa Lima e quanto ao traçado proposto para Goiânia e as exigências da cidade moderna com relação ao automóvel. Afirmou que pouco tinha alterado na parte central e norte da cidade, reconhecendo que sua maior contribuição havia acontecido "na parte sul, que compreende quase a metade da área de Goiânia" (ACKEL, 1996, p. 100).

> Não me foi possível, dada a premência de se accelerar a grande conquista, elaborar o plano dentro do prazo que as condições do momento exigiam. [...] Por tal motivo não pude acceitar a honrosa incumbência, sobretudo achando-me preso a outros afazeres. A tarefa foi confiada ao ilustre urbanista Corrêa Lima [...]. (ACKEL, 1996, p. 100).

> A revisão do plano de Corrêa Lima me foi confiado por insistência do dr. Ludovico Teixeira. Acceite-a por tal motivo, influindo também algo, a circunstância de ter sido eu o primeiro técnico que se convidara para estudar o problema do traçado da nova cidade [...]. (ACKEL, 1996, p. 100).

> As exigências da cidade moderna não permitem o denominado traçado clássico. Outrora não havia as influências de certos factores e estudos feitos nos últimos lustros. Um dos elementos que levaram os urbanistas a modificarem a estrutura da cidade foi o vehiculo automotor, cujo formidável surto teve lugar nos últimos decênios [...]. (ACKEL, 1996, p. 101).

> [...] Hoje há as exigências de orientação que não embaraçaram L'Enfant ao elaborar o Plano de Washington. Mesmo naquela época, Jefferson que tinha estudos de Architectura, já sentia os inconvenientes das avenidas denominadas diagonais como meio de encurtar distancias no traçado retangular ou em xadrez. Foi a advertência do grande estadista, que foi ao mesmo tempo philósopho e artista, que levou L'Enfant a diminuir o número de diagonais no seu grandioso projeto. (ACKEL, 1996, p. 102).

> [...] foram tais motivos que actuaram fortemente sobre meu espírito para orientar o plano de urbanização da parte sul de Goiânia, cuja planta [...] foi dada a publicidade pela revista de urbanismo de maior circulação no mundo – *The American City – o que equivale a um magnífico reclame para a nossa terra.* [GODOY, s.d., trecho da palestra "*As grandes perspectivas e problemas do Estado de Goyás*"]. (ACKEL, 1996, p. 102).

A falta de tempo necessário para se dedicar ao desenvolvimento das atividades ligadas ao plano de urbanização da nova capital foi registrada em relatórios dos próprios irmãos Coimbra Bueno apresentado ao diretor-geral da Fazenda, em março de 1937, e periódicos de jornais do Rio de Janeiro, à época.

> Está havendo certa morosidade, que desejamos explicar, mostrando ser o melhor que podemos fazer: tal como se deu com o Dr. Correia Lima, o Dr.

> Armando Godoy, apesar de sua manifesta bôa vontade, não pode dedicar, senão uma atenção secundaria aos estudos de Goiânia, entre seus diversos afazeres. (ALVARES, 1942, p. 20).

Nesse sentido, os trabalhos de Maria Eliana Jubé Ribeiro (2000) e Alexandre Ribeiro Gonçalves (2002) sinalizam que essas questões indicam para a direção que esta defesa de tese vem corroborar, tendo em vista que, para executar os projetos da cidade de Goiânia, uma grande quantidade de profissionais, ainda pouco estudados, foi contratada.

Em 1936, foi publicada uma relação de nomes que compunham o primeiro grupo de técnicos, contratados pela firma Coimbra Bueno & Cia. Ltda. O *Correio Oficial* de 26 de abril de 1936 destacou as seções criadas e os seus respectivos responsáveis:

> [...]: Seção de construção: Abelardo Coimbra Bueno, Jorge A. Diniz Carneiro, Artur B. Wigderovitz, Jeronymo Coimbra Bueno; Seção de Arquitetura: Arquiteto Salvador Batalha, Arquiteto F. Feitotal; Seção de urbanização: Eng. Armando de Godoi; Seção de topografia: Eng. G.V. Aaderup, Hely Borges; Seção de Saneamento: Eng. Werner Sonnemberg. (GONÇALVES, 2002, p. 38).

Esses profissionais contratados como membros da construtora para o desenvolvimento do projeto da nova capital de Goiás iniciaram os trabalhos no Rio de Janeiro. A equipe e as seções criadas contavam com nomes de destaque da Engenheira Brasileira.

> Goiânia, tem, assim, a sua execução técnica garantida por nomes de destaque na Engenharia Brasileira, entre os quais se destacam, pelas suas importantes realizações no País, o dr. Armando de Godoi, consultor técnico, o dr. Salvador Batalha, que, além de grande número dos principais arranha-ceus atualmente construídos no Rio, projetou a monumental obra de Poços de Caldas, e o dr. Jorge A. Diniz Carneiro, ex-engenheiro da Cia. Construtora Pederneiras S/A., para a qual dirigiu a construção de vários prédios dos quais se destacam: "Uarú" com 6 pavimentos, Ouro Preto com 12, Ipiranga com 10, Av. Atlântica 588 com 8, todos no Rio de Janeiro. (CORREIO OFICIAL, 1936).

O segundo grupo apresentado pelos irmãos Coimbra Bueno à Diretoria Geral da Fazenda pertenceu à equipe que atuou na produção do espaço da nova capital, em Goiânia. Monteiro (1938) publicou o relatório em seu livro *Como nasceu Goiânia* (1938). Nele os irmãos Coimbra Bueno ressaltaram, quanto ao pessoal técnico, que a equipe estava constituída de "engenheiros portadores de comprovado tirocínio e das melhores referências [...]" (MONTEIRO, 1938, p. 455-456).

Alvares (1942, p. 99) afirmou que a Superintendência Geral de Obras, em 1937, tinha formado um corpo técnico de engenheiros e estava organizada da seguinte forma: "Jorge Diniz Carneiro – Seção de Construção; José Neddemeyer – Seção de Arquitetura; Wernwr Sonnemberg e depois Gustavo Aaderup, Seção de urbanização; [...] Hermann Komma – Seção de topografia [...]". Nesta listagem o nome de Armando Augusto de Godoy não foi mencionado como membro da equipe da Superintendência de Obras que trabalhou em Goiânia.

Ao analisar e revisitar esta segunda situação da condição urbana da experiência de produção do espaço urbano de Goiânia, depois da atuação de Attílio Corrêa Lima, e a partir do relatório de março de 1937 apresentado pelo Superintendente Geral das Obras, Jerônimo Coimbra Bueno, ao diretor-geral da Fazenda, a participação de Armando Augusto de Godoy não ficou clara, gerando questionamentos. A historiografia até há pouco tempo atribuía a ele a autoria do projeto do Setor Sul. Mas quais foram as reais contribuições de Godoy na elaboração do plano da cidade de Goiânia?

Quanto à autoria e participação de Armando Augusto de Godoy é possível afirmar que sua principal contribuição foi no campo das ideias, tanto no projeto original da cidade de Attilio Corrêa Lima quanto no projeto da cidade aprovado pelo Decreto-Lei nº 90-A, com o traçado do Setor Sul modificado. Para a primeira afirmativa o único documento escrito que Armando Augusto de Godoy deixou, e que foi encontrado e analisado até agora, sobre a construção da cidade, foi o relatório apresentado a Pedro Ludovico, como já foi dito anteriormente.

Para a segunda afirmativa, além da possibilidade apresentada por Gonçalves (2002, p. 41), de Werner Sonnemberg[276] ser coautor do projeto Setor Sul de Goiânia com características de um bairro-jardim americano, levou-se em consideração também o relatório de 1936 dos irmãos Coimbra Bueno, quando citou o nome de Werner Sonnemberg dentre os profissionais que trabalhavam no escritório da Construtora Coimbra Bueno no Rio de Janeiro, afirmando que

[276] Werner Sonnemberg mudou-se do Rio de Janeiro para Goiânia em 1937. Sua chegada foi noticiada pelo *Correio Oficial* de 3 de agosto de 1937. Foi quando desenvolveu as últimas plantas do Setor Sul e passou a trabalhar para o Escritório Técnico da Superintendência de Obras, na seção de urbanização, nos projetos de agua e esgoto. Atuou, ainda, em projetos de urbanismo para a iniciativa privada, a partir de 1951 (GONÇALVES, 2002, p. 42).

> Werner Sonnemberg – Antigo Engenheiro Sanitário do Serviço de Saneamento e Colonização de S. Bento, no Estado do Rio de Janeiro, e da firma 'Companhia Industrial Odeon': está fazendo o projeto de água e esgotos da cidade, além de todos os cálculos e plantas solicitadas pelo Dr. Armando Augusto Godoy. (ALVARES, 1942, p. 77).

Estes fatos vêm de alguma maneira confirmar a importância que teve o engenheiro agrônomo Werner Sonnemberg na elaboração do projeto do Setor Sul. Seu nome chamou atenção e deve-se atentar para ele, pois ainda pouco percebido, são poucas as informações a seu respeito. Gonçalves (2002, p. 42) afirmou que:

> Em todas as copias heliográficas dos projetos originais do Setor Sul, datados de 1937 e 1937, que se encontram guardadas no "Arquivo Jassen" *(no Museu Antropológico da UFG – rolos 8, 24 e 57),* aparecem apenas o carimbo da Construtora Coimbra Bueno e a assinatura de Sonnemberg, o que nos leva a acreditar que ele desenvolveu todo o projeto. (Grifo nosso).

Uma melhor compreensão da questão das reais contribuições de Armando Augusto de Godoy neste episódio se deu, ainda, quando o relatório de 1937 esclareceu sobre o processo de desenvolvimento do projeto do Setor Sul.

> A zona Sul, graças à orientação do Dr. Godoy, teve o projeto feito nos moldes do subúrbio de "Redburn", que os milionários americanos construíram nas vizinhanças de New York, essencialmente para residências. Assim, projetamos, com o auxílio do Dr. Werner Sonemberg, este setor, e pretendemos projetar o "Setor Oeste". (ALVARES, 1942, p. 32).

Aprovado pelo Decreto-Lei Municipal nº 90-A,[277] de 30 de junho de 1938, o único documento encontrado, até a presente data, que pode ser considerado como memorial descritivo do Plano de Urbanização de Goiânia, é o relatório de março de 1937, apresentado pelo então superintendente-geral das Obras, Jerônimo Coimbra Bueno, ao diretor da Fazenda (ALVARES, 1942, p. 22-38).

O depoimento dos irmãos Coimbra Bueno em entrevista concedida a Cordeiro & Queiroz na década de 1980 e publicada em Cordeiro & Queiroz (1990) vale a pena destacar, em função do conteúdo contido em um dos seus trechos:

[277] Foi através do Decreto-Lei Municipal nº 90-A que o Plano de Urbanização de Goiânia foi aprovado pelo prefeito Venerando de Freitas. Cabe ressaltar que o Estado já havia aprovado as plantas do Setor Sul e o zoneamento do Setor Central, por meio do Decreto-Lei nº 2.133, de 5 de agosto de 1937, e do Decreto-Lei nº 2.148, de 7 de agosto de 1937. Segundo Gonçalves (2002), o Decreto-Lei nº 90-A aprovou ainda as plantas dos distritos de Hidrolândia, Ribeirão e São Geraldo nas proximidades da nova Capital.

> Já estávamos estudando a ampliação do Setor Sul. Então procuramos o Dr. Armando e Godoy, um dos engenheiros urbanistas da Prefeitura do Rio de Janeiro.
>
> O Armando de Godoy deu as diretrizes calçadas nas cidades americanas. Então nós, lá no Rio, começamos a projetar de acordo com os levantamentos.
>
> Praticamente o Armando não chegou a riscar nada. Ele nos deu uma revista americana.
>
> [...] Depois nós mandamos buscar uma porção de livros de urbanismo nos Estados Unidos. Armando não fez esboço nenhum. (CORDEIRO; QUEIROZ, 1990, p. 28).

O Decreto-Lei nº 574, assinado pelo prefeito Ismerino Soares de Carvalho em 12 de maio de 1947, foi um dos agentes oficiais de impulsão para o surgimento de uma nova ordem que privilegiou a expansão dos loteamentos privados e os proprietários que possuíam terras no limite com a zona urbana da capital (GONÇALVES, 2002, p. 112). Foi o Decreto-Lei nº 574 que aprovou o novo Código de Edificações de Goiânia e aumentou o limite da área de expansão urbana para um raio de quinze quilômetros a partir da Praça Cívica (CORDEIRO, 1989, p. 54).

Com esta resumida panorâmica sobre o processo de produção do espaço urbano de Goiânia, de 1933 até final da década de 1940, conclui-se que a real contribuição de Armando Augusto de Godoy foi de mediar, no campo das ideias, um esforço coletivo. Ao destacar o papel de Armando Augusto de Godoy, antes e depois de Attilio Corrêa Lima, entende-se ainda que o projeto da cidade (foi) é também criação de outros engenheiros e de técnicos anônimos que trabalharam na Secretaria Geral de Obras em Goiânia, ou na sede firma construtora Coimbra Bueno & Cia. Ltda., no Rio de Janeiro, como interpretado por Ribeiro (2000) e Gonçalves (2002).

O Plano de Urbanização da nova capital do Estado de Goiás, iniciado nos primeiros decênios da década de 1930 até sua aprovação no final da década de 1940, passou por modificações e confusas apropriações e interpretações do significado original de cidade-jardim, subúrbio-jardim, cidade-satélite e bairro-jardim.

A ideia e a pretensão de Armando Augusto de Godoy de transformar Goiânia em uma cidade-jardim são definitivamente destruídas com a proposta de expansão da cidade prevista no Decreto-Lei nº 574, que se opôs às ideias iniciais de Howard quanto

à relação cidade e campo (DAHER, 2003, p. 231). Goiânia, na sua primeira fase de implantação e ocupação do seu espaço urbano, inseriu-se na história das cidades-capitais (estatais e federal) e das cidades novas planejadas que emergiram num complexo contexto de ocupação do território nacional e construção do espaço urbano no interior do país.

Os modelos reproduzidos nas cidades novas que emergiram no Estado de Goiás e na região do entorno de Brasília, entre duas cidades capitais – Goiânia e Brasília – a partir da década de 1940, trazem consigo uma incipiente arquitetura da relação entre cidade e campo, um elo perdido, um enigma a ser decifrado. Trata-se de um modo de pensar a cidade e de agir na cidade que um urbanista e engenheiro civil brasileiro trouxe para si como missão e deixou como legado para a história e historiografia da cidade brasileira – uma lição de urbanismo.

A ação de Armando Augusto de Godoy, no campo teórico do urbanismo, na prática do planejamento, de quem acreditou na ação educadora da cidade, deixou dois legados: o primeiro (foi) é um plano para a cidade de Goiânia, que teve na figura de seu urbanismo um traçado inicial esboçado num grande jardim do território goiano. O segundo foi (é) um livro – *A URBS e os seus problemas –,* que traz em si uma lição de urbanismo na sua trajetória profissional. Do plano de uma cidade-jardim às ideias para um bairro-jardim, Armando Augusto de Godoy manteve-se convicto da estreita vinculação entre a estrada e a cidade, entre o novo e o antigo, entre o urbano e o rural, entre o centro e a periferia.

O plano de urbanização de Goiânia, ao longo do tempo, das práticas concretas de sua construção, modificação e transformação estava relacionado assim, na maioria das vezes, a um conjunto de eventos vagamente delimitado, ou a uma coleção dispersa de discursos, desenhos, projetos e ações produzidas por uma multidão de anônimos de atores, onde se destacava a presença marcante dos engenheiros nas instituições públicas. O envolvimento de Armando Augusto de Godoy, em momentos distintos – na concepção do plano e na elaboração do projeto – do processo de desenvolvimento da prática do urbanismo neste caso de Goiânia não permitiu negligenciar ou eliminar qualquer evento ou documentos que estiveram ao alcance, ou ainda separar uns dos outros, gerando um certa dificuldade em eleger quais os eventos e discursos eram

pertinentes para o desenvolvimento do urbanismo e para pensar a história de uma trajetória profissional totalmente articulada do começo ao fim com uma história institucional do urbanismo no Brasil.

Assim, ao se deparar com a questão da autoria no plano inicial de Goiânia, optou-se por recorrer ao entendimento de Bernardo Secchi (2012) sobre os urbanistas, para discutir sobre o legado deixado por Armando Augusto de Godoy. Mesmo considerando, no mínimo evasiva a opinião de Secchi (2012), sobre a questão de que o projeto da cidade seja obra de um autor implícito, de mal identificados sujeitos coletivos ou, ainda mais genericamente, da cultura de uma época, sem entrar nos mecanismos da sua produção e realização, seu testemunho corrobora e completa a ideia de que o urbanista,

> [...] mais que quaisquer outros estudiosos e projetistas, para engendrar uma concreta modificação da cidade e do território, deve obter o consenso de uma multiplicidade de sujeitos individuais ou coletivos, situados em espaços sociais diferentes entre si, sujeitos dotados de poderes e movidos por interesses, aspirações, imaginários, formas de pensamento e comportamento bem diversos e, na maioria das vezes, opostos; sujeitos que em relação à construção, modificação e transformação da cidade, têm reponsabilidades morais, culturais e jurídicas muito diferentes. (SECCHI, 2012, p. 50).

Por conseguinte, enfatizar o autor ou os autores que, com diversas e distintas responsabilidades, se sucederam na construção e realização do projeto da cidade de Goiânia implica não correr o risco de eliminar e esconder as diferenças entre os diversos programas, a diferença entre as ideias e teorias que guiaram cada proposta. Implica não correr o risco, portanto, de esconder o complexo de razões que levaram cada autor a escolher, ao praticar urbanismo, algumas direções mais que as outras.

Tudo isso colaborou para entender e explicar a história de um particular grupo de profissionais engenheiros e arquitetos urbanistas já caracterizada e contada por diversos pesquisadores sobre o assunto. Ao revisitar o processo de urbanização da cidade de Goiânia, na sua concepção moderna e contemporânea, foi possível redescobrir a importância da longa duração e das diversas dimensões do tempo nas práticas concretas de construção, modificação e transformação da cidade, bem como para a consolidação de um pensamento urbanístico.

No campo da engenharia e da cidade, sua atuação profissional e o legado deixado receberam algumas ideias mais correntes por todo o percurso dos processos e

acontecimentos do industrialismo, do rodoviarismo e do urbanismo no território brasileiro.

Vale dizer que no Brasil, com as condições das cidades em geral e de suas capitais e com a ascensão da explicação dos fenômenos urbanos e do urbanismo difundidas nos congressos, exposições e publicações especializadas, Armando Augusto de Godoy adaptou-se às correntes do pensamento urbanístico de urbanistas como Howard, Raymond Unwin, Barry Park, Stübben, Jaussely, Bennet e Agache.

Desse modo, defende-se a tese de ser ele pertencente ao grupo pioneiro de profissionais arquitetos e engenheiros, no Brasil, propulsores da "construção" de uma nação-sociedade industrial e de uma tendência de conformação do "corpo construído da sociedade", a partir do século XX, num momento em que "o industrialismo, por sua vez, não é a origem do urbanismo. Ao contrário, aponta para a sua dissolução, algo que poderia chamar de desurbanização" (CORNELL, 1998, p. 146).

Vale destacar que a escrita de Armando Augusto de Godoy possibilitou verificar o alcance da multifacetada atuação dos primeiros engenheiros civis (FERREIRA, 1989) brasileiros, formados na Escola Polythecnica do Rio de Janeiro. Mas levou também a destacar a cidade – do ontem e do amanhã – percorrida e narrada por ele. A configuração da cidade, com as suas ruas estreitas, mal calçadas, mal ventiladas e iluminadas, estava inserida no primeiro período da formação do pensamento urbanístico no Brasil (1895 a 1930).

Naquele momento presente das narrativas de Armando Augusto de Godoy, entre os anos de 1916 e 1936, a cidade moderna, que se vislumbrava, era uma cidade do capital.[278] As várias mudanças materiais que ocorreram nas estruturas coloniais e se mantiveram ao longo do XIX no Rio de Janeiro foram vivenciadas por Armando Augusto de Godoy (1876-1944) e registradas por Paulo Barreto (1881-1921), ou melhor dizendo, interpretadas por João do Rio em seu livro *A alma encantadora das ruas* (1908).[279]

---

[278] As profundas mudanças e reformas da região portuária trouxeram intensas atividades econômica, social, política e cultural nos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo, Caju e São Cristóvão que perduram ao longo dos anos, principalmente do século XIX em diante. Entretanto, isso se deu nem sempre nas melhores condições.

[279] Conhecido pelo pseudônimo de João do Rio e jornalista da época, Paulo Barreto assumiu uma escrita literária crítico-política. Desponta como um observador capaz de perceber as condições de modernidade presentes na diversidade humana e na desigualdade social. *A alma encantadora das ruas*" (1908), seu terceiro e mais importante

Ao ler João do Rio (1908),[280] é possível perceber que suas linhas críticas e bem-humoradas já revelavam, naquele momento, a essência do cotidiano da sociedade carioca. Suas escritas permitem desvendar onde o Rio de Janeiro de ontem se encontra com o Rio de Janeiro do tempo presente da experiência urbana de Armando Augusto de Godoy, em que vivenciou cenas do Rio de Janeiro, pleno de transformações.

Os diferentes acontecimentos que caracterizaram a primeira metade do século XX (guerras mundiais, crises econômicas, revoluções, ditaduras e outros), bem como as várias interlocuções no contexto do lugar profissional da engenharia e da arquitetura, no debate sobre os problemas urbanos do Rio de Janeiro e sobre a necessidade da criação de órgãos de urbanismo e de planejamento urbano municipal, podem ter contribuído e, até, impulsionado os textos produzidos por Armando Augusto de Godoy, que se põe entre a experiência vivida e os atos de escrita e de fala.

Nas leituras das narrativas contidas nos textos de Armando Augusto de Godoy, em especial no que traz no título a expressão *A Cidade-Jardim* (1931), e no relatório apresentado ao interventor Pedro Ludovico Teixeira, sobre a mudança da capital do Estado de Goiás, a cidade de Vila Boa, para Campinas (GO), a ideia do construído *ex novo*, mas mantendo relações profundas com as características do lugar por meio da constituição física e da forma dos terrenos, das águas e da vegetação, das propostas de cultivo e das propriedades do solo agrário, o desenho do jardim, figura do urbanismo, sugerida por Bernardo Secchi (2012), tornou-se evidente nas interlocuções de Armando Augusto de Godoy.

A lição de urbanismo, que *A URBS e os seus problemas,* apresentou, se expressou na prática de controle das relações espaciais e dos projetos conceituais que o plano de urbanização da cidade-capital estadual do município de Goiânia traz em seu traçado

livro, é onde João do Rio, por meio de um inventário único, revela sobre o que se vê nas ruas da cidade do Rio de Janeiro. Essa sua obra é organizada em cinco partes, que se desdobram em vários textos. Trata-se de uma reunião de várias reportagens, crônicas e conferências, que formam uma unidade coerente, um cenário da cidade carioca da época. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/Acervo_Digital/livros_eletronicos/alma_encantadora_das_ruas.pdf>. Acesso em: 31 mar. 2016.

[280] Aos olhos mais sensíveis, o Rio de Janeiro se revelava como uma cidade multifacetada, fascinante, efervescente na democracia das ruas, quando João do Rio (1881-1921), já na época um cronista, teatrólogo e contista, lançou o livro *A alma encantadora das ruas*, em 1908.

urbano. É no jardim do território goiano que se apresentam e foram postos à prova a importância teórica e os limites das novas ideias do urbanismo e do planejamento.

Foi no espaço totalmente projetável do núcleo inicial da cidade de Goiânia que, de maneira mais clara, são antecipadas, numa tentativa de conciliação, as novas ideias, hoje já postas em discussão com uma conveniente distância crítica. As análises e estudos levam a ver neste espaço projetado uma tendência que ora se aproxima da figura da continuidade, por ser ao mesmo tempo, figura do espaço urbano e do social, ora se articula a um novo tipo de cidade na região, uma cidade-capital que se aproximava da moderna forma da cidade-jardim, ora se apresenta permeada pela figura de fragmento, oposta à continuidade. Ao longo do tempo na figura do urbanismo da cidade de Goiânia, foi construindo uma ideia de uma política processual e incremental de construção e modificação do seu traçado inicial e da ocupação do seu território.

As interlocuções de Armando Augusto de Godoy levaram à trilha da formação dos engenheiros civis graduados na Escola Politécnica do Rio de Janeiro. Os currículos destes mostram, no entanto, percursos e lições de composição academicista que fizeram parte da instrução desses profissionais, e suas práticas confirmam o alinhamento do pensamento urbanístico com as questões da cidade e a disciplina da nova ciência o urbanismo. Os seus textos, especialmente os escolhidos para compor o livro *A URBS e os seus problemas*, com recorrência remetem aos manuais e às práticas do urbanismo bastante distantes daqueles que se afirmariam no país nas décadas de 1950 e 1960, de caráter racionalista.

O plano de urbanização de Goiânia de Godoy-Attílio-Coimbra Bueno e Cia., ao ser concebido e traçado por eles, traz em si propostas que tratam de tráfego, fluxos, higiene e rentabilidade, mas parecem enfatizar questões ambientais, espaciais e artísticas. Aí se podem notar as características com ênfase na técnica, estética e paisagem presentes ligadas ao urbanismo com composições de conjunto tratadas pela simetria ou pela centralidade, pela criação de vistas, pontos focais e "centro cívico", e por um evidente formalismo de natureza clássica.

Escolhido o local, foi lançada a pedra fundamental e deu-se início ao desenvolvimento do projeto de arruamento e loteamento da área para 15 mil

habitantes. Cidade nova fundada no Estado de Goiás, em 24 de outubro de 1933, na região do município de Campinas (GO), foi inspecionada por Armando Augusto de Godoy por ocasião da mudança da capital do estado, implantada em local determinado por Attilio Correa Lima, e parte da sua constituição do seu traçado original foi construída pela firma Paulo Antunes Ltda., o Setor Central, e outra parte denominada Setor Sul, que teve seu traçado original modificado e implantado pela firma Coimbra Bueno e Cia. Ltda.

O progresso e a civilização alvejado por Armando Augusto de Godoy se materializavam em formas urbanas planejadas, mesmo que elas não estivessem ainda sintonizadas totalmente com as ideias contemporâneas de urbanismo por ele defendido. Em 2 de agosto de 1935, foi criado o Município de Goiânia e a efetiva transferência da Capital do Estado para Goiânia foi oficializada em 1937. Contudo, a inauguração oficial de Goiânia só aconteceria em 5 de julho de 1942, quando na ocasião realizaram-se também o 8º Congresso Brasileiro de Educação e a Assembleia-Geral do Conselho Nacional de Geografia e do Conselho Nacional de Estatística, na época órgãos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE),[281] que se fez presente na nova capital (BRUNI, 2007). No discurso de Pedro Ludovico foi possível identificar um alinhamento e sintonia com o pensamento urbanístico de Armando Augusto de Godoy, apresentado no relatório de 1933, quando disse:

> Meus senhores, afinal Goiânia nasceu e está crescendo. É muito jovem, é criança mesmo. Tem apenas 8 anos de idade, descontando o lapso de tempo destinado a estudos e instalações. Uma cidade, como sabeis, se constrói, se completa, com o perpassar dos séculos e das gerações. Goiânia apareceu com um objetivo de oxigenamento e progresso para Goiás. Surgiu como um farol para iluminar o estado. Esta terra precisava ser abalada por qualquer acontecimento que a fizesse lembrada e que a fizesse vibrar. Vivia sob tal modorra, sob tal apatia que dava a impressão que vivia de cócoras. Tudo pequenino, vazio, rotina, burocracia. Goiânia foi o estímulo, o excitante, o choque que obrigou o nababesco paquiderme a levantar-se. A cidade, no passado, era refúgio a que os homens se recolhiam quando a guerra explodia nas fronteiras. A cidade era fortaleza e abrigo. *A cidade moderna é o repositório de todos os afetos do homem. Ali tem ele o seu lar, a sua família, os seus amigos, as reservas para a sua subsistência e os focos para a sua cultura. A cidade moderna*

[281] "O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) é um instituto público da administração federal brasileira criada em 1934 e instalada em 1936 com o nome de Instituto Nacional de Estatística; seu fundador e grande incentivador foi o estatístico Mário Augusto Teixeira de Freitas". Fonte: Wikipédia, a enciclopédia livre. Disponível em: < https://pt.wikipedia.org/wiki/Instituto_Brasileiro_de_Geografia_e_Estat%C3%ADstica>. Acesso em: 22 abr. 2018.

> *educa e civiliza*. É o fator mais valioso para reforçar a homogeneidade das pátrias.[282]

Em seu discurso de inauguração, o interventor apresentou sua vontade e sua determinação para a construção da nova capital estadual brasileira. Goiânia, segundo Chaul (1997), pode ser encarada como a concentração da imaginação utópica de uma época, perspectiva de uma nova vida, de um novo tempo, esperança de dias melhores, de ruptura com o passado, de sonho a ser conquistado e, por fim, de realização de um projeto político. Para esse autor, a partir do Estado Novo, a propaganda política de Pedro Ludovico caminhou no sentindo de buscar cada vez mais uma aproximação com Getúlio Vargas, "não faltavam afirmativas de que Vargas representava para o Brasil o que Ludovico representava para Goiás" (CHAUL, 1997, p. 219).

No início da década de 1940, para a Fundação Brasil Central a região Centro-Oeste não passava de uma enorme e inexplorada mancha na geografia brasileira. Foi no começo de 1943, nesse mesmo ano da publicação do livro *A URBS e os seus problemas,* que Getúlio Vargas, sobrevoando o Rio Araguaia acompanhado por e Pedro Ludovico, foi motivado a chamar o Ministro João Alberto Lins de Barros, que ocupava a pasta da Coordenação da Mobilização Econômica, no Rio de Janeiro e lhe disse: "João, nós somos um país de faixa litorânea, do Araguaia em diante tudo é um imenso vazio. Precisamos provocar a interiorização" (GARFIELD, 2000). Assim sendo, uma série de fatores possibilitou a Marcha para Oeste, todos relacionados com o contexto de então.

> O mundo estava em guerra. Falava-se até na declaração de uma alta autoridade européia que teria proposto ocupar os vazios do Brasil Central com as populações excedentes da Europa, já que a tônica da guerra era o espaço vital. Isso serviu para que tomassem vulto os planos de mudança da capital do país, localizada numa cidade litorânea, como era o caso do Rio de Janeiro, para o Brasil Central. (BRUNI, 2007, p. 28).

Armando Augusto de Godoy já se encontrava afastado de suas atividades institucionais no âmbito da administração municipal e de lente-catedrático no Colégio Militar quando a formação de novos territórios das unidades federadas estava sendo realizada, inspirada na experiência política norte-americana. Fernanda Zilli Bruni (2007, p. 23) afirma ser o território federado

[282] "O batismo cultural de Goiânia", RBE, v. 3, n. 11, 1942, p. 523 (apud Bruni, 2007, p. 27).

> [...] que sustentava a importância de o governo federal dar suporte a algumas regiões, geralmente grandes e despovoadas, mas estratégicas para seus interesses, quer por sua posição geográfica, quer por razões econômicas. No início dos anos 1940, os poderes públicos federal, estadual e municipal estiveram envolvidos com projetos de reformulação das cidades antigas, de elaboração de planos diretores, de abertura de grandes vias de comunicação. Os prefeitos participaram ativamente desse processo, como aconteceu no Rio de Janeiro, com Henrique Dodsworth, em São Paulo, com Prestes Maia e, em Belo Horizonte, com Juscelino Kubitschek. Curitiba, Porto Alegre e Recife também foram objeto de remodelação e receberam grandes obras viárias. (BRUNI, 2007, p. 23).

Uma dimensão-chave desses projetos era a geopolítica, afirma Lucia Lippi de Oliveira,[283] que tinha no território seu foco principal. Não por acaso, no período estadonovista, foram criadas instituições encarregadas de fornecer dados confiáveis para a ação do governo, como o Conselho Nacional de Geografia, o Conselho Nacional de Cartografia, o Conselho Nacional de Estatística e o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), este, de 1936.[284] A figura que se tinha das áreas ocupadas do Brasil era vista como um conjunto de arquipélagos, onde cidades ou regiões pouco tinham a ver entre si.

A criação 1937 do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), defendida por Armando Augusto de Godoy, indicava sem dúvida a importância das estradas como instrumento de comunicação entre as regiões e as cidades. “Foi assim também que, em 1940, Vargas lançou a chamada 'Marcha para o Oeste', como uma “diretriz de integração territorial para o país (OLIVEIRA, s.d.). [285] Foi com a ajuda dessas agências que foram formuladas e implementadas as políticas demográficas e de colonização destinadas a vencer os vazios territoriais e a pouca integração das regiões do país. Conforme Gomes (2002, p.168), a Marcha para Oeste foi a grande política do governo Vargas, visando ocupar, efetiva e definitivamente, os chamados espaços vazios do Brasil.

---

[283] Lucia Lippi de Oliveira, doutora em Sociologia pela Universidade de São Paulo – USP. “A grande área na qual se insere o trabalho de Lucia Lippi Oliveira pode ser chamada de "interpretações do Brasil", também nomeada por Pensamento Social no Brasil, ou seja, a análise da produção intelectual voltada para entender, diagnosticar e propor soluções para o país. Mesmo quando está investigando outras culturas, como a cultura norte-americana, está levando para este outro universo questões que emergem no e do campo intelectual brasileiro”. Disponível em: <www.cpdoc.fgv/eravargas>. Acesso em: 23 abr. 2018.

[284] Centro de Documentação e Pesquisa Contemporânea (CPDOC), da Fundação Getúlio Vargas (FGV). Disponível em: <www.cpdoc.fgv/eravargas>. Acesso em: 22 abr. 2018.

[285] Disponível em: http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Brasilia/ConquistaOeste . Acesso em: 23 abr. 2018.

Para o major João Segadas Viana (1940), a divisão territorial de um país devia ter em vista facilitar sua vida administrativa, diante da impossibilidade de uma só administração centralizar diretamente em suas mãos todas as relações do Estado com o cidadão.

> Em outros países, como se deu com o Brasil, por ocasião da divisão em capitanias hereditárias, o fracionamento foi consequente à necessidade de facilitar a administração e a colonização, sem levar em conta fatores históricos que ainda não podiam existir. (VIANA, 1940, p. 347).

Oliveira Vianna (1991, p. 367) dizia, em 1943, que, na concepção política nacional, o presidente Vargas distinguia duas fronteiras:

> [...] a que decorre dos tratados internacionais e está expressa na configuração geográfica do território nacional e a que decorre da nossa própria estrutura econômica e social e está expressa na posse, apropriação e exploração efetiva deste território nela compreendido.

O teórico acrescenta ainda que um dos grandes objetivos do pensamento político de Getúlio Vargas é justamente fazê-las coincidirem no sentido de integrar a "nação" ao "Estado". Isso, para Vianna, justificaria não só o programa da Marcha para Oeste, como também a organização dos territórios. Assim, sem mais tempo para prosseguir, encerra-se por ora esta história, por aqui sabendo que poderá ser contada de diversas outras formas no futuro.

Nesse sentido de guisa de uma conclusão, as lições do urbanismo do pensamento de Armando Augusto de Godoy, como aquelas processadas por movimentos como City Beautiful e Civic Design, também fazem parte da história das cidades e do urbanismo no planejamento territorial e urbano brasileiro. A relação de Armando Augusto de Godoy com o urbanismo e a sua chegada à concepção do plano de urbanização da nova capital do Estado de Goiás só podem ser pensadas numa permanente relação em circulação, assim como uma trajetória de formação profissional urbanista em constante movimentação, articulação e apropriação.

A trajetória profissional e do urbanista em formação não está acabada. Está em movimento, assim como ocorre com os próprios saberes, acerca do urbanismo e da cidade. A construção profissional do próprio indivíduo aproxima-o de conhecimentos e práticas particulares que não compunham a sua estrutura educacional de sua formação em engenharia. A formação de seu pensamento se consolidou qualitativamente com a

criação do Plano da Cidade do Rio de Janeiro e no bojo do processo de elaboração do plano de urbanização e da ocupação do espaço urbano de Goiânia, no contexto político do Estado Novo. Isso foi fundamental para a consolidação da institucionalização do urbanismo na prefeitura do Distrito Federal e da engenharia brasileira na construção de cidades novas.

Deu continuidade ao processo de emergir cidades capitais estaduais, que numa perspectiva da história do planejamento territorial urbano brasileiro se iniciou ainda no Império com a transferência da capital da Província do Piauí de Oeiras para, primeira cidade capital planejada, em 1852, passando pela transferência da antiga capital de São Cristóvão (1985) para Aracaju, a nova capital da província planejada, em1933, e a transferência da capital goiana da cidade de Vila Boa de Goiás para Goiânia, cidade moderna, capital e planejada entre 1933 e1938.

Cabe ressaltar que este processo de planejar cidades continuou em andamento com a presença marcante dos profissionais engenheiros. Além da construção de Goiânia, como pôde ser constatado, houve ainda a construção da cidade de Roraima (1944), de Brasília, como capital do Distrito Federal (1957), e a cidade de Palmas (1988), dentre outras cidades novas não capitais. O traçado das cidades novas planejadas e o urbanismo acadêmico, segundo Rego (2012), se deu antes mesmo da supremacia do pensamento racionalista, quando ainda o Grand Urbanisme europeu era referência para novos planos urbanísticos.[286]

[286] Para Rego (2012), "o Grande Urbanismo, do qual a Paris de Haussmann era um dos produtos mais reluzentes, acabou motivando o trabalho de profissionais dos dois lados do Atlântico: seja o movimento norte-americano City Beautiful – que tem seu ponto alto no Plano de Chicago, de Burnham e Bennett (STELTER, Gilbert A., 2000); seja a mobilização inglesa em torno do Civic Design ou das Cidades Jardins (MILLER, Mervyn,1992 e HALL, Peter, 1995). A composição de grandes traçados e a disposição de conjuntos monumentais refletiam a preocupação com aspectos funcionais sem abandonar, porém, as intenções de embelezamento do século XIX e as composições de natureza Beaux-Arts (LEME, Maria Cristina da Silva, 1996). [...]. A Civic Art tinha por objetivo a apresentação estética de todos os dispositivos funcionais que configuram a cidade (SWAELMEN, Louis van der, 1915); ela era a estética do town planning (MAWSON, Thomas H., 1911) que, por sua vez, não era senão um esforço para se fazer pela cidade o que um arquiteto faz por uma casa (NETTLEFOLD, John Sutton, 1908). Foi nesse sentido que o Civic Design foi entendido como a arte da arquitetura aplicada à construção da cidade (ADAMS, Thomas, 1932), ou a continuação da arquitetura em uma dimensão maior (HOLFORD, William G., 1949). O Civic Design era, portanto, [...], um manual de arte urbana. Com efeito, se alcançava a beleza urbana com padrões de desenho e de planejamento que valorizavam a arte, a arquitetura e seus princípios, e aplicavam o olhar do arquiteto em vários contextos espaciais (MORLEY, Ian, 2008). Grande parte dos projetos para as cidades latino-americanas nas décadas de 1920 e 1930 também se aproximava das tradições Beaux-Arts – que, na definição de Pinheiro, configuram um urbanismo acadêmico" (grifo nosso). Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/13.145/4341>. Acesso em: 4/maio/2018.

Nesse sentido, as propostas urbanísticas apresentadas no Brasil nos anos 1930 – os planos de Donat-Alfred Agache para a remodelação e embelezamento da cidade do Rio de Janeiro (e sua proposta de 1943 para Curitiba), de Prestes Maia para São Paulo e Attilio Corrêa de Lima para o setor central, setor norte e setor sul de Goiânia – apresentavam um tratamento formal do conjunto de edificações e espaço público referenciado em modelos de natureza clássica (GNOATO, 1997).

Com efeito, os projetos de melhoramentos urbanos e reforma das cidades brasileiras do começo do século XX não ocultavam a inspiração francesa. Entretanto, é certo que no caso do plano de urbanização de Godoy-Lima-Coimbra Bueno e Cia., para Goiânia, o setor sul teve seu traçado alterado segundo o modelo inglês da cidade-jardim. Mas apesar de influências múltiplas, a formação da cultura técnica brasileira teve referência essencial no urbanismo francês. E o pensamento acadêmico continuou marcando presença com os arquitetos e urbanistas estrangeiros.

Na discussão sobre a experiência e a figura da concentração e da descentralização urbana, pode-se dizer que uma parte deste urbanismo se construiu como hipótese e alternativa à concentração. Isso se fez recorrendo à figura da descentralização, que se reencontra nos utopistas do início do século XIX, no movimento dos higienistas e no trabalho dos engenheiros sanitaristas, nos movimentos da juventude. Também, no ano seguinte, no movimento das cidade-jardins e das *green-belt cities*, nas diversas concepções da cidade-região, nas várias políticas agrárias de descentralização urbana e de reequilíbrio territorial e urbano, da relação cidade e campo (SECCHI, 2012, p. 33).

Nesse sentido, é importante empreender uma futura análise mais detalhada sobre o tema urbanismo entre a engenharia e a arquitetura moderna. Isso se faz necessário, ainda, para cotejar outros vestígios com documentos de outros acervos e profissionais. Importa considerar os distintos caminhos traçados por Rodrigo de Faria, Nabil Bonduki e Margareth da Silva Pereira sobre as articulações entre o lugar institucional e os lugares profissionais do urbanismo entre a engenharia e a arquitetura moderna. O maior foco deverá ser na compreensão do contexto profissional, em que José de Oliveira Reis e Affonso Reidy, interlocutores de Armando Augusto de Godoy, estavam envolvidos.

Faria (2013) afirma que Reis e Reidy tinham uma visão muito clara da importância do planejamento urbano associado ao processo de construção do urbanismo ao qual cada um estava integrado. Talvez, e aí sim, entender melhor as oscilações entre as visões diferentes do urbanismo e arquitetura, que passaram pela incompreensão, pela impossibilidade, pela intransigência em construir um trabalho complementar e integrado de urbanismo, entre processos distintos a que ambos estavam associados:

> [...] o da engenharia e o da arquitetura Moderna, de Alfred Agache e Le Corbusier, de Armando Augusto de Godoy e de Lucio Costa. [...]. Isso ajuda a entender [...] quão interessante poderia ter sido para o Rio de Janeiro e para o urbanismo brasileiro a associação profissional dos dois urbanistas. (FARIA, 2013, p. 184).

Entender os campos disciplinares da engenharia e arquitetura como duas entradas diferentes no modo de pensar nas questões urbanas, na conformação dos processos que passavam pela criação destes serviços no âmbito público municipal, leva a discutir e aproximar Godoy, Reis e Carmen Portinho no ambiente profissional da engenharia no Rio de Janeiro. Ambiente esse criado com os debates sobre a cidade e o urbanismo no âmbito *da Revista da Diretoria de Engenharia,* desde sua criação em julho de 1932, para a qual Armando Augusto de Godoy e Carmen Portinho[287] trabalharam juntos, na editoração desse periódico [Anexo 3.11].

A articulação entre si desses nomes torna-se ainda mais importante atrelados aos estudos conduzidos por José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque que culminaram em um projeto de capital, a que ele deu o nome de Vera Cruz. Nesse caso, trata-se da Brasília de Cavalcanti de Albuquerque idealizada por Raul Penna Firme, José de Oliveira Reis e Roberto Lacombe, em 1955, um ano antes da publicação do edital que lançou o concurso para a escolha do Plano Piloto de Brasília, sendo que os três últimos foram professores da Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade do Brasil.

---

[287] Carmen Portinho, casada com Affonso Eduardo Reidy, fez parte da vanguarda de importantes engenheiros e arquitetos brasileiros. Segundo Eline Maria Pereira Caixeta (2006), em seu ensaio "Brasília: a cidade dos desejos, reflexões acerca das cidades projetadas por Carmen Portinho e Lucio Costa", publicado na revista *Visualidades*, da Universidade Federal de Goiás, o projeto de Portinho para a nova capital do país, feito em 1938, "foi base para a introdução do discurso moderno da cidade funcionalista no Brasil". A urbanista Carmen Portinho desenhou seu projeto de cidade no mesmo lugar onde dezoito anos mais tarde Lucio Costa implantou Brasília. Disponível em: <https://www.revistas.ufg.br/VISUAL/article/view/18006>. Acesso em: 2 jul. 2018.

Neste trabalho de tese seguiu-se mais detidamente a trilha da formação dos engenheiros ligados à Escola de Engenharia Civil do Rio de Janeiro, com especial atenção para o currículo daquele que se graduou pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro – Armando Augusto de Godoy. De qualquer forma, lições de composição acadêmica fizeram parte da instrução deste profissional que, com o livro *A URBS e os seus problemas*, deixou seu legado para a história e historiografia do urbanismo e da cidade brasileiro, e também uma lição de urbanismo.

3.2. O REVIVER AS DUAS PONTAS
de uma trajetória profissional

> Vimos através do que antes expus que, em um longo período de 7 lustros, a nossa Capital evoluiu sob governos que se sucederam sem harmonia de continuidade de ação. Houve administrações que se assinalaram por uma atividade febril e um tanto desordenada pela força das circunstâncias, e outras quase apáticas, sob o ponto de vista das transformações urbanas, que quase nunca cessam e são necessárias a cidades de grande fôrça expansiva. Tal regime é tão inconveniente aos interesses humanos como o dos rios, cujas descargas variam entre limites sobremodo afastados, ora inundando e depredando os terrenos que os marginam, ora negando o precioso líquido.
>
> O urbanismo, como a hidráulica, surgiu para regularizar os fatos e fenômenos que constituem o seu fim, evitando os conflitos e as desordens de que sempre resultam incômodos e prejuízos para todos. (GODOY, [1936] 1943, p. 331).

Ao reviver no tempo histórico de um longo período de sete lustros, o modo de agir das administrações públicas deixou claro seu ponto de vista sobre um regime condenado pelos males que acarretou. Estava, em 1936, convicto de que só se podia evitar tais regimes de governo mediante a elaboração antecipada de planos diretores, regionais e outros, em que os projetos fossem estudados e harmonizados antecipadamente e se preparassem os elementos indispensáveis, bem como um ambiente favorável à sua execução metódica.

Armando Augusto de Godoy recorreu a Werner Hegemann ao argumentar que a palavra *civilização*, na época já um tanto gasta, devia ser substituída pelo vocábulo *urbanismo,* que no seu vasto campo de atuação abrange um mundo de ideias de ordem social bem fundamentadas. Entendia que era ao urbanismo que se deveria apelar para

que a “macha progressiva da nossa espécie” se processasse em ritmo suave, e “o problema humano” fosse resolvido sem “abalo, choques e excessos”. Na tentativa de uma definição particular de o que é urbanismo, afirmou que “urbanismo quer dizer ordem e harmonia entre todos os elementos da cidade [...]” (GODOY, [1936] 1943, p. 332).

3.2.1. Na condição de agente público aposentado e os eventos almejados

Dois eventos merecem ser observados neste percurso final da trajetória profissional de Armando Augusto de Godoy. Um ocorreu antes da inauguração oficial de Goiânia, em 1942, diretamente ligado aos debates sobre a necessidade de criação das instituições de urbanismo e sobre o planejamento urbano que ocorreram no I Congresso Brasileiro de Urbanismo, realizado em 1941, no Rio de Janeiro. Este evento almejado por Armando Augusto de Godoy selou um ciclo da sua vida profissional e do grupo pioneiro de urbanistas brasileiros atuantes nas esferas governamentais, principalmente Municípios e União, onde “o saber, os profissionais e a institucionalização” já estavam imbricadas nas três primeiras décadas do século XX, e continuaram assim até na década de 1960 (FARIA, 2015). Dois anos, aproximadamente, depois da realização do I Congresso Brasileiro da Urbanismo (1941), Armando Augusto de Godoy teve uma coletânea de textos escolhidos, que foram publicados no livro *A URBS e os seus problemas.*

O I Congresso Brasileiro de Urbanismo ocorreu no contexto histórico do Estado Novo, inserido no recorte temporal de 1930 a 1945. A importância da institucionalização do urbanismo, primeiro na administração municipal, e só depois no Governo Federal, na argumentação de Faria (2015), foi (é) parte de um

> [...] processo histórico diverso de ideias e práticas sobre o urbanismo no Brasil e no modo como ele, como campo de atividade profissional de intervenção urbana e de administração municipal, ocupou espaço na infraestrutura institucional do Estado Brasileiro. (FARIA, 2015, p. 313).

É neste ponto que Armando Augusto de Godoy, a partir dos anos de 1920, atuando juntamente com outros profissionais urbanistas alocados na Diretoria de Viação e Obras e em diferentes governos municipais e federais, se inseriu na busca do lugar profissional da engenharia brasileira, conquista iniciada com os engenheiros

militares, engenheiros politécnicos, engenheiros civis-geógrafos, e mais tarde os engenheiros-arquitetos. Ele (de 1930 a 1938), assim como José de Oliveira Reis (de 1933-1965), não teve uma formação urbanística, mas teve a oportunidade de na prática profissional e em tempos distintos se fazer urbanista "por dentro" da administração municipal, no caso, a Prefeitura do Rio de Janeiro. Armando Augusto de Godoy, entre os engenheiros municipais, era o que tinha maior representação profissional. Estava inserido no debate inicial sobre as ideias que contribuíram de alguma forma na institucionalização do urbanismo e na criação de um órgão nacional, o Departamento de Urbanismo, proposta apresentada no I Congresso Brasileiro de Urbanismo (FARIA, 2015, p. 314-316).

É no campo do pensamento urbanístico, construído ao longo de décadas em revistas, congressos, artigos, livros, planos urbanísticos, planos diretores, que sua contribuição é aqui referida, numa possível ação na gênese da ideia de criação de um órgão nacional de urbanismo, que se apresenta de forma afirmativa em registros documentais já pesquisados, no I Congresso Brasileiro de Urbanismo, realizado no Rio de Janeiro em 1941.

Cabe destacar o que está posto sobre este movimento local, do qual Armando Augusto de Godoy participou nas primeiras décadas do século XX, que constituiu as bases institucionais, jurídicas, administrativas, políticas e intelectuais para a institucionalização do urbanismo no Governo Federal.

> Todo o conhecimento produzido e divulgado pelos profissionais urbanistas no Brasil ocorreu inicialmente pela sua ação na esfera local, em experiências que remontam ao século XIX, como a Comissão de Melhoramentos do Rio de Janeiro de 1875 (VILLAÇA, 1999). O arcabouço intelectual e as práticas no campo das intervenções urbanas, dos planos de melhoramentos e embelezamentos, os primeiros códigos urbanísticos, as Comissões de Planta Cadastral, as Comissões de Planos de Cidades nas décadas de 1930/1940 e os Departamentos de Urbanismo a partir da década de 1940 (por exemplo, no Rio de Janeiro, em 1945, e em São Paulo, em 1947) foram pensados inicialmente na esfera municipal (DE FARIA, 2007). Foi esse conhecimento construído e acumulado desde as primeiras ações urbanísticas no século XIX que referenciou a institucionalização no governo federal com a criação do SERFHAU na década de 1960, e com ele os profissionais que de alguma forma estiveram presentes nesse processo, incluindo Henry Cole. (FARIA, 2015, p. 313).

O que interessava a profissionais como Armando Augusto de Godoy, e a outros atuantes na esfera pública e privada na institucionalização do urbanismo no Rio de

Janeiro, à época, era não só a institucionalização do urbanismo na administração municipal da capital federal a partir de 1920, mas também a integração dessa institucionalização a um processo mais amplo, vinculado, naquele momento, aos profissionais advindos da engenharia em suas atividades profissionais, principalmente nas prefeituras municipais.

Entretanto, esses profissionais que pretendiam, com o exercício do urbanismo no Brasil, alcançar o que seria denominado planejamento urbano, em particular Armando Augusto de Godoy-José de Oliveira Reis-Attílio Corrêa Lima, depois da tentativa frustrada de implantação do Plano de Remodelação, Embelezamento e Expansão do Rio de Janeiro, do arquiteto Alfred Agache (1927-1930), como já foi dito, viram na produção do espaço urbano da nova cidade capital do Estado de Goiás (1933-1938) uma oportunidade, no governo do presidente Getúlio Vargas, de pensar a cidade mediante estudos prévios. A proposta era partir de um plano geral de intervenção em áreas carentes de ações imediatas e da expansão da área urbana prevista e pautada em informações coletadas, analisadas e aplicadas.

Ainda nesse sentido, Armando Augusto de Godoy deixou vestígios de que estava atento e acompanhando importantes manifestações da adesão ao planejamento de cidade, sem perder de vista e destacando a importância de elaboração de um plano completo de remodelação e desenvolvimento para a cidade. Ao considerar a necessidade de obedecer aos princípios do urbanismo, acreditou ser o urbanismo "um complexo ramo da engenharia", capaz de solucionar os problemas das cidades capitais brasileiras e de resguardar e planejar seus aumentos e acréscimos (GODOY, [1926] 1943, p. 38).

Armando Augusto de Godoy compartilhava com o que interessava no campo urbanístico aos engenheiros da Prefeitura do Distrito Federal, que era a prática do planejamento urbano, culminando com o desenvolvimento dos planos diretores a partir das décadas de 1930 e 1940, mediante a realização de

> […] um plano completo de remodelação, compreendendo todas as faces do nosso problema urbano, a reconstituição lenta e a expansão respectiva de todos os órgãos desta cidade, e visando o estabelecimento de sua harmonia, como já se fez para várias cidades dos Estados Unidos, Inglaterra, Alemanha, Espanha, França, Japão, etc. (GODOY, 1943, p. 39).

Interessava a prática do urbanismo que se caracterizava pelos planos de remodelação com a realização de estudos metódicos de coletas de dados e informações sobre a cidade para desenvolver um plano de conjunto de uma área urbana existente ou para produção de espaços urbanos novos e habitáveis. Por fim, veem-se discussões, referências e interlocuções do urbanismo no Brasil naqueles anos de 1920 e 1930 que se deram pela linha de continuidade de ação e do lugar profissional da engenharia.

O I Congresso Brasileiro de Urbanismo trouxe olhares diferenciados e ampliou as possibilidades de enfrentamento aos desafios colocados pelas cidades. Organizado pelo Departamento de Urbanismo do Centro Carioca, é um evento fundamental para se compreender o processo de construção do pensamento intelectual daqueles envolvidos com a institucionalização do urbanismo no Brasil, no período de tempo da atuação profissional de Armando Augusto de Godoy e de engenheiros como Francisco Baptista de Oliveira. Este último destacou-se na organização do I Congresso Brasileiro de Urbanismo. Lucia Silva (2003, p. 159-160) afirmou que José de Oliveira Reis procurou dar continuidade ao trabalho de Armando Augusto de Godoy dentro da prefeitura e Francisco Batista de Oliveira deu seguimento aos trabalhos propagandistas de Armando Augusto de Godoy quando este último ficou doente.

Na comissão organizadora do congresso, marcaram presença profissionais como Carmen Portinho e Mário de Souza Martins, pelo Club de Engenharia, além de J. O. de Saboya Ribeiro, F. Saturnino de Brito Filho, José de Oliveira Reis. Attilio Corrêa Lima presidiu a Primeira Seção do Congresso denominada “História e Divulgação”, quando a recomendação de criação de um órgão nacional foi anunciada. Contudo, foram realizadas inúmeras atividades, por meio de diversas comissões de estudo com a participação de arquitetos como Oscar Niemeyer, Afonso Eduardo Reidy e engenheiros como Lincoln Continentino e Armando de Godoy Filho (LIMA et al., 2010, p. 1).

Não se tem registros da participação de Armando Augusto de Godoy nos congressos brasileiros de urbanismo de 1941 e 1942, em que foram abordadas diversas questões, com destaque para a própria conceituação do termo "urbanismo", e se enfatizavam problemas urbanos relacionados ao zoneamento, aos planos reguladores, à habitação popular, ao saneamento, à circulação viária, e até mesmo ao turismo.

Depois da inauguração oficial de Goiânia, com o Batismo Cultural, em 1942, ocorreu um outro evento importante na trajetória profissional de Armando Augusto de Godoy. A publicação do livro *A urbs e seus os seus problemas.* De partida, vale ressaltar que no livro o tempo histórico – com seus acontecimentos e suas relações culturais, sociais e políticas – e o tempo cronológico passam a ser considerados quando surge a necessidade de caracterizar o cenário onde se dá a sua publicação no Brasil. O registro desse livro na Biblioteca Nacional ocorreu no mês de maio de 1943**,** pelo *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro, e foi divulgado no jornal *A Manhã*,[288] na cidade carioca, em 1º de junho de 1943.

É no ir e vir no tempo histórico e no tempo cronológico narrado por Godoy, nos seus textos selecionados para compor o livro, que uma "finalidade evidente de atar as duas pontas" de sua trajetória profissional se faz presente. É como se ele quisesse, copiando em um único volume os seus textos, restaurar na sua fase madura, no início da década de 1940, as passagens significativas da sua juventude, ainda pouco conhecida, relativas à sua trajetória profissional.

Em um devaneio, passa-se pela experiência de *Dom Casmurro*, em que Bentinho, no processo de criação literária, é seu próprio autor, Machado de Assis, que diz:

[288] Jornal *A Manhã*, na coluna das notícias locais, divulga a relação das obras registradas na Biblioteca Nacional com os respectivos nomes dos autores, dentre estas o livro de Armando Augusto de Godoy. Edição 00556 (1). Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=116408&PagFis=20578>. Acesso em: 29 dez. 2015.

O meu fim evidente era atar as duas pontas da vida, e restaurar na velhice a adolescência. Pois, senhor, não consegui recompor o que foi nem o que fui. Em tudo, se o rosto é igual, a fisionomia é diferente. Se só me faltassem os outros, vá; um homem consola-se mais ou menos das pessoas que perde; mas falto eu mesmo, e esta lacuna é tudo. [...]. A certos respeitos, aquela vida antiga aparece-me despida de muitos encantos que lhe achei [...]. (ASSIS, 1899, apud ANDRADE, 2001).

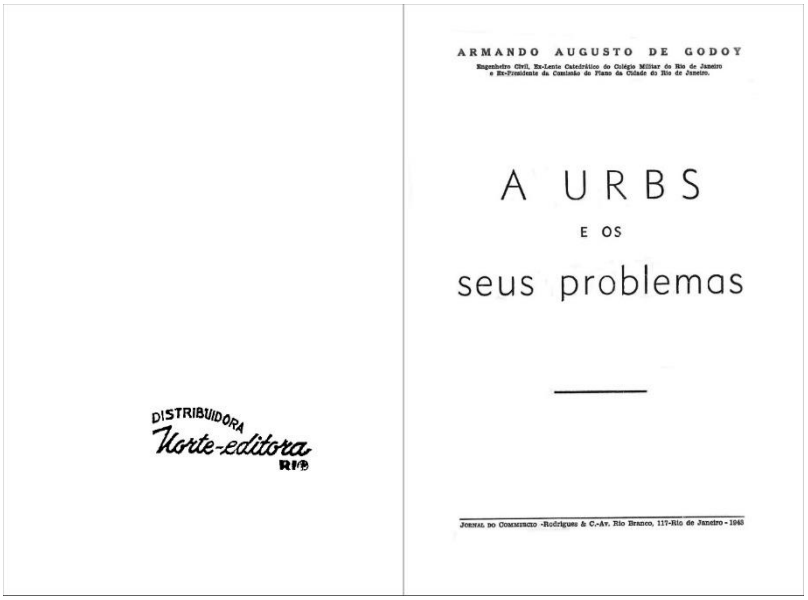


Figura 54 - Folha de Rosto e final do livro, 1943.
A URBS e os seus problemas
Fonte: Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

Parafraseando Machado de Assis,[289] é permitido dizer que, escrevendo, Armando Augusto de Godoy pôde, de fato, atar e viver de novo as duas pontas da sua vida profissional, e atou-as em um livro (Figura 54). Mas quando por fim as duas pontas de Armando Augusto de Godoy são atadas, assim como *Dom Casmurro*, "é hora de voltar à realidade, ou à vacuidade" (ASSIS, 1899, apud ANDRADE, 2001). Aos poucos ele vai revelando cenários episódicos e situações vivenciadas no Rio de Janeiro, entre o final do século XIX e início do século XX, em meio ao "espetáculo da pobreza" e do remanescente, e ao mesmo tempo o incipiente, ambiente urbano em transformação. É como se no limiar dos anos de 1940, pondo-se a organizar a coletânea de textos produzidos nas décadas de 1920 e 1930, Armando Augusto de Godoy tentasse preencher uma lacuna que se formou em sua passagem pelo Rio de Janeiro.

[289] *Dom Casmurro* é um romance de Machado de Assis que foi publicado em 1899 pela Livraria Garnier, tendo sido escrito para publicação em livro, o que ocorreu em 1900, embora com data do ano anterior, diferentemente de *Memórias Póstumas de Brás Cubas* (1881) e *Quincas Borba* (1891), escritos antes em folhetins. *Dom Casmurro* é considerado o terceiro romance da "trilogia realista" de Machado de Assis, ao lado desses outros dois (ANDRADE, 2001). Outra referência sobre essa obra de Machado de Assis é Bellei (1979).

Assim, pode-se dizer que Armando Augusto de Godoy, na organização da coletânea de textos do livro, vive de novo o processo de sua própria criação e realização. Ao escrever na sua fase madura, é como se ele se colocasse como um ponto de partida para discutir e compreender a cidade vivida na sua juventude, como um espaço da ação de grupos e indivíduos, a ser planejado.

Passados mais de setenta anos da publicação do livro *A Urbs e os seus problemas,* na leitura dos textos ali publicados foi possível unir as duas pontas da trajetória profissional de Armando Augusto de Godoy: uma da juventude, época em que, quando ainda observador, passou a ser educador; e a da maturidade, no seu estágio na nascente "*urbs* moderna", em que se fez engenheiro urbanista, desenvolveu a lucidez e o rigor da técnica, e trouxe para si a cidade e o urbanismo, no âmbito das suas discussões tanto na teoria quanto na prática, como se fosse uma missão.

3.2.2. Da "cidade das letras" às figuras do urbanismo no jardim

No livro *A URBS e os seus problemas,* uma visão do urbanismo, fruto das ideias e das obras de pessoas muito diferentes entre si, torna-se evidente. O urbanista Armando Augusto de Godoy, ao discutir sobre plano de conjunto, urbanização de cidades, deu margens para afirmar que são estes produtos de uma cultura, de intenções e saberes que não podiam remeter imediatamente apenas a um autor específico, mesmo quando por exemplo se referia à reforma proposta pelo prefeito Pereira Passos e ao plano de Alfred Agache, mas sim a sujeitos coletivos, aliás vagamente identificados.

O Plano de Remodelação para a cidade do Rio de Janeiro, elaborado por Alfred Agache, colocou Armando Augusto de Godoy em contato com a teoria do urbanismo e a prática do planejar, num momento em que as cidades que surgem a partir de um plano vão adquirir forças. Seus textos foram escritos num momento de intensa produção e publicação, no entremeio de sua atuação em várias comissões técnicas, palestras e conferências, envolvendo-se com a criação de normativas e leis para viabilizar a realização de intervenções urbanas e a execução de diversos serviços técnicos

Os atributos que a cidade moderna deveria possuir são pensados por ele para a cidade capital. O seu pensamento se tornou a chave para interpretar a URBS e o

urbanismo, permitindo revisitar o procedimento terapêutico aplicado para solucionar os problemas da cidade do século XIX, as representações e as metáforas organicistas de cidades como conceitos empregados ao estudo do universo urbano da cidade do século XX.

A URBS do seu pensamento se resume em cidade antiga, cidade escolhida, cidade reconhecida e privilegiada, cidade moderna e bela, cidade onde nascem e distribuem ideias, cidade que condensa os princípios urbanísticos na sua forma no sentido de uma aproximação com a ideia entre círculos, da cidade delimitada, uma cidade-jardim com seu cinturão verde.

Em *A cidade das letras,* Angel Rama[290] (1985) analisa o sistema cultural latino-americano do século XIX, em especial o período de 1870-1900, um importante parâmetro para entender a participação dos letrados na vida sociocultural das cidades como o Rio de Janeiro. Para ele, o final do século XIX é o triunfo da Cidade das Letras, aquela que desde o início da colonização estava sendo delineada, "mas não tinha tido ainda a oportunidade de definir seus contornos, seu discurso autônomo, seu próprio discurso historiográfico, seus valores e símbolos, sua visão de ordem e progresso"[291] (FERREIRA, 1993, p. 366).

Angel Rama (1985) afirma que, no setor letrado acadêmico, o exercício independente das profissões chamadas liberais, ou a criação de institutos que proporcionassem títulos habilitadores para professores primeiros e de segundo grau instauraram um espaço mais livre, menos diretamente dependente do poder, para as funções intelectuais (RAMA, 1985, p. 93). Foi nesse ambiente que Armando Augusto de Godoy começou a formação de seu pensamento crítico que buscará abarcar as demandas urbanas, da sociedade. O Rio de Janeiro como meio geográfico privilegiado para desenvolver seus estudos no campo da engenharia guardava o perfil típico das Cidades das Letras analisadas por Angel Rama (1985).

---

[290] RAMA, Angel. A cidade das letras. São Paulo: Brasiliense,1985.

[291] FERREIRA, Tânia Maria Tavares Bessone da Cruz. A cidade das letras: leitores e livros no Rio fin-de-siécle. In: MONTEIRO, John Manuel; BLAJ, Ilana (Org.). História & utopias: textos apresentados no XVII Simpósio Nacional de História. São Paulo: ANPUH, 1996. p. 366-377.

Ao recorrer-se às ideias que se constituem como matéria de linguagem da crônica de João do Rio, elas criam a "Cidade das Letras", que foi capaz de captar o dinamismo da vida urbana e os diversos sentidos atribuídos à cidade. Há proximidade com os escritos da *Alma encantada das ruas do Rio de Janeiro* do século XIX (1908), feitos por João do Rio, de modo a compreender de modo mais amplo o contexto do espaço que os textos feitos por Armando Augusto de Godoy narraram, tendo como ponto de partida a cidade do ontem e o ponto de chegada à cidade do amanhã.

Parte-se da rua de João do Rio para reconhecer, nas decisões tomadas por Armando Augusto de Godoy, suas considerações sobre a questão das pequenas habitações no Rio, a "alma" e a universalidade desses espaços, e a repercussão da remodelação do Rio de Janeiro proposta por Alfred Agache com a concepção da cidade nova e capital para descrever as escolhas.

Ao assinalar as caraterísticas da expansão dos antigos centros de população e a formação dos que vão surgindo com o esforço de se obter o maior grau possível de bem-estar, Armando Augusto de Godoy estabelece um maior contato entre o habitante da cidade e a natureza, com o surgimento dos parques e dos jardins que se multiplicaram "nos diferentes distritos das grandes urbs da Europa e dos Estados Unidos [...], com todos os encantos que a arte do grande LE NOUTRE, ao autor do parque de Vaux e dos Jardins de Versailles, pôde realizar" (GODOY, [1931] 1943, p. 137).

Assim, Armando Augusto de Godoy afirmou que foram estas as tendências que fizeram surgir a cidade-jardim, a qual, na sua opinião,

> [...] constitue a mais perfeita e a mais completa criação urbanista da época [...]. A sua eclosão e o seu surto resultaram da pressão cada vez maior do problema social, cuja solução reclama para as classes proletárias, como um dos principais elementos indispensáveis à sua existência, habitações salubres e confortáveis.

A esse respeito não deixou dúvidas quanto ao seu entendimento sobre a cumplicidade de Unwin com o pensamento de Howard, ao efetuar e realizar a primeira cidade-jardim, que é hoje, na Inglaterra, Letchworth,

> vila operária, que foi edificada a cinquenta milhas de Londres, em uma vasta área que foi adquirida pela sociedade constituída sob a direção de Howard. A cidade foi projetada [...] constituindo uma verdadeira cidade satélite de Londres. (GODOY, [1931] 1943, p. 139).

Mas quanto à expansão de outras cidades em áreas suburbanas e o que determinou o aparecimento de bairros-jardins no Brasil, já havendo interessantes exemplos brasileiros, não deixou nenhum vestígio que pudesse levar à concepção e realização da cidade de Hampstead, que significou uma virada decisiva tanto para o movimento da cidade-jardim quanto para Unwin-Parker, pois propunha-se Hampstead, como já foi dito, não como cidade-jardim, mas como subúrbio-jardim (HALL, 1995, p. 117).

3.2.3. O indivíduo e a geração pioneira de engenheiros civis

A linha de demarcação escolhida dos vários períodos que diferenciam a história da trajetória profissional de Armando Augusto de Godoy, em alguns momentos, coincidiu com grandes eventos que marcaram, no decorrer da primeira metade do século XX, a história econômica, social, política, urbana e institucional brasileira. As primeiras décadas do século XX trazem para o cenário político a implantação de vários governos autoritários.

A cidade brasileira mudou seguindo um percurso próprio. No caso do Rio de Janeiro, Armando Augusto de Godoy vivenciou as mudanças muitas vezes como consequência seja de eventos locais ou seja de eventos nacionais de processos mais amplos e lentos.

Com o estudo das práticas e dos saberes a partir da interpretação de seus textos, a história do urbanismo brasileiro veio à tona, rica de autores com seus planos, projetos e livros. Eles marcaram a cultura e a história social e urbana de uma época. O urbanismo, os urbanistas e a atuação profissional de um grupo de engenheiros brasileiros se destacaram na narrativa.

O plano de urbanização de Goiânia, ao longo do tempo, das práticas concretas de sua construção, modificação e transformação estava relacionado assim, na maioria das vezes, a um conjunto de eventos vagamente delimitado, ou a uma coleção dispersa de discursos, desenhos, projetos e ações produzidas por uma multidão anônima de atores, onde se destacava a presença marcante dos engenheiros nas instituições públicas. O envolvimento de Armando Augusto de Godoy, em momentos distintos, na

concepção do plano e na elaboração do projeto, do processo de desenvolvimento da prática do urbanismo, neste caso de Goiânia, não permitiu negligenciar ou eliminar qualquer evento ou documentos que estiveram ao alcance, ou ainda separar uns dos outros. Isso gerou uma certa dificuldade em eleger os eventos e discursos que eram pertinentes para o desenvolvimento do urbanismo e para pensar a história de uma trajetória profissional totalmente articulada do começo ao fim com uma história institucional do urbanismo no Brasil.

Assim, ao se deparar com a questão da autoria no plano inicial de Goiânia, optou-se por recorrer ao entendimento de Bernardo Secchi (2012) sobre os urbanistas, para discutir sobre o legado deixado por Armando Augusto de Godoy. Mesmo considerando no mínimo evasiva a opinião de Secchi (2012) sobre a questão de que o projeto da cidade seja obra de um autor implícito, de mal identificados sujeitos coletivos ou, ainda mais genericamente, da cultura de uma época, sem entrar nos mecanismos da sua produção e realização, seu testemunho corrobora e completa a ideia de que o urbanista,

> [...] mais que quaisquer outros estudiosos e projetistas, para engendrar uma concreta modificação da cidade e do território, deve obter o consenso de uma multiplicidade de sujeitos individuais ou coletivos, situados em espaços sociais diferentes entre si, sujeitos dotados de poderes e movidos por interesses, aspirações, imaginários, formas de pensamento e comportamento bem diversos e, na maioria das vezes, opostos; sujeitos que, em relação à construção, modificação e transformação da cidade, têm reponsabilidades morais, culturais e jurídicas muito diferentes. (SECCHI, 2012, p. 50).

Desse modo, enfatizar o autor ou os autores que, com diversas e distintas responsabilidades, se sucederam na construção e realização do projeto da cidade de Goiânia implica não correr o risco de eliminar e esconder as diferenças entre os diversos programas, a diferença entre as ideias e teorias que guiaram cada proposta. Implica não correr o risco, portanto, de esconder o complexo de razões que levaram cada autor a escolher, ao praticar urbanismo, algumas direções mais que as outras.

Tudo isso colaborou para entender e explicar a história de um particular grupo de profissionais engenheiros e arquitetos urbanistas já caracterizada e contada por diversos pesquisadores sobre o assunto. Ao revisitar o processo de urbanização da cidade de Goiânia, na sua concepção moderna e contemporânea, foi possível redescobrir a importância da longa duração e das diversas dimensões do tempo nas

práticas concretas de construção, modificação e transformação da cidade, bem como para a consolidação de um pensamento urbanístico.

No campo da engenharia e da cidade, a atuação profissional e o legado deixado por Armando Augusto de Godoy receberam algumas ideias mais correntes por todo o percurso dos processos e acontecimentos do industrialismo, do rodoviarismo e do urbanismo no território brasileiro. Desse modo, defende-se a tese de ser ele pertencente ao grupo pioneiro de profissionais arquitetos e engenheiros, no Brasil, propulsores da "construção" de uma nação-sociedade industrial e de uma tendência de conformação do "corpo construído da sociedade", a partir do século XX, num momento em que "o industrialismo, por sua vez, não é a origem do urbanismo. Ao contrário, aponta para a sua dissolução, algo que poderia chamar de desurbanização"[292] (CORNELL, 1998, p. 146). Vale dizer que, no Brasil, com as condições das cidades em geral e de suas capitais e com a ascensão da explicação dos fenômenos urbanos e do urbanismo difundidas nos congressos, exposições e publicações especializadas, Armando Augusto de Godoy adaptou-se às correntes do pensamento urbanístico de urbanistas como Howard, Raymond Unwin, Barry Park, Stübben, Jaussely, Bennet e Agache.

[292] O termo desurbanização no Dicionário inFormal (SP), em 9 abril de 2013, resumidamente, é a separação (-des) ou descentralização das cidades por oposição a campo= -urb . Disponível em: <https://www.dicionarioinformal.com.br/desurbaniza%C3%A7%C3%A3o/>. Acesso em: 10 jul. 2018.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

DA OBRA ESCRITA INTERPRETADA

uma lição de urbanismo e dois legados

Refletindo, ainda, sobre Armando Augusto de Godoy (o sujeito), a sua ação e a melhor maneira de entender o lugar e a forma de inserção das ideias e convicções sobre cidade-jardim, cidade-capital e cidade moderna, finalizo este texto de tese com esperança e a certeza de que novas ideias povoam a presente pesquisa e dão vazão a outras possibilidades de escrita, planos e projetos, a serem desenvolvidas, ou não, concomitantemente aos processos de planejamento dos espaços urbanos dos aglomerados humanos nas administrações públicas municipais, tendo no "velho urbanismo" um exemplo de instrumento pedagógico[1] para tornar o (in)visível urbano em lugares visíveis e, quem sabe num futuro bem próximo, poder contar outras histórias e divulgá-las para todos e por todos os meios.

[1]Segundo dicionário on-line de português, o significado de pedagógico é: adjetivo "que se refere à pedagogia, ciência que se dedica ao processo de educação dos jovens, estudando os problemas que se relacionam com o seu desenvolvimento".
Disponível em: <https://www.dicio.com.br/pedagogico/>. Acesso em: 28 jun. 2018.

A URBS, O URBANISMO, UM PENSAMENTO

Este trabalho recorre à história do urbanismo e da cidade para analisar o pensamento urbanístico de Armando Augusto de Godoy como questão, para, a partir do seu livro *A URBS e os seus problemas*, compreender a sua contribuição na construção da gênese do urbanismo no Brasil e refazer o movimento das ideias urbanísticas até sua aplicação na zona pioneira de colonização do Estado de Goiás. Nesse sentido, este trabalho explora a interação do estudo de sua trajetória profissional com a história das cidades e do urbanismo na porção leste da região Sudeste – Estado do Rio de Janeiro –, e na porção leste da região Centro-Oeste do país – Estado de Goiás –, com destaque para as cidades-capitais Rio de Janeiro (DF) e Goiânia (GO).

Os diversos percursos e enfoques e os textos de Armando Augusto de Godoy permitem caracterizar o seu pensamento urbanístico, os principais agentes públicos da administração municipal da Capital Federal – o Rio de Janeiro –, com especial atenção para o modo de pensar a cidade e de agir na cidade dos engenheiros e arquitetos, no governo de Washington Luís e até o governo da Era Vargas.

Os atributos que a *urbs* moderna deveria possuir são pensados por ele para a cidade capital. O seu pensamento se tornou a chave para interpretar a URBS e o urbanismo da época, permitindo revisitar o procedimento terapêutico aplicado para solucionar os problemas da cidade do século XIX e as representações e as metáforas organicistas de cidades como conceitos aplicados ao estudo do universo urbano da cidade do século XX.

Interessou discutir a atuação de Armando Augusto de Godoy no setor público de urbanismo, no ensino, na produção intelectual em artigos, livros e revistas, nos planos urbanísticos e na participação no planejamento urbano e regional brasileiro. Explorar diferentes aspectos da relação entre a sua trajetória profissional e a narrativa histórica relacionada ao campo da história da cidade e do urbanismo foi um dos objetivos da tese. Essa discussão iniciou-se com a expectativa de contribuir com os estudos sobre a cidade-urbanismo-planejamento e as atividades profissionais da engenharia e da arquitetura desenvolvidas no Brasil, entre os séculos XIX e XX.

Os diferentes acontecimentos que caracterizaram a primeira metade do século XX (guerras mundiais, crises econômicas, revoluções, ditaduras e outros), bem como as várias interlocuções no contexto do lugar profissional da engenharia e da arquitetura, no debate sobre os problemas urbanos do Rio de Janeiro e sobre a necessidade da criação de órgãos de urbanismo e de planejamento urbano municipal, podem ter contribuído e, até, impulsionado a escrita dos textos produzidos por Armando Augusto de Godoy, que se põe entre a experiência vivida e os atos de escrever e de falar.

A trajetória profissional de um vida repleta de especificidades na sua totalidade documental foi considerada na tese, e não uma biografia profissional completa, reconhecendo e evitando a ilusão proposta por Bourdieu, a ilusão biográfica. No no texto da tese, optou-se pelo uso da denominação trajetória junto com a categoria profissional, não se pautando pela totalidade das fases de sua vida, entendendo que a vida de Armando Augusto de Godoy contém a sua trajetória profissional, que é uma parte de sua vida cuja documentação analisada permitiu interpretar e que está contida na sua biografia, mas não sendo a sua vida em si com todas as suas fases.

Engenheiro politécnico, se deixou ser interpretado ao ensair-se profissional, ensaiando-se na escrita e no pensamento. Como ja foi dito na introdução, uma abordagem biográfica mais completa não foi possível de ser realizada, em função das dificuldades de encontrar e reconhecer outras possíveis partes de sua vida. Afinal a existência de Armando Augusto de Godoy não é um dado, não se conforma no presente, e sua materialidade está contida naquilo que ainda foi possível ter acesso sobre sua atuação profissional, formação acadêmica e formação intelectual.

Os percursos construídos informam sobre a sua contínua construção profissional que indica sobre as possibilidades e alternativas a que se facultou encontrar durante a escrita da tese e que estão nos documentos analisados, nos textos escritos e pelos textos que o autor delineou e uniu as duas pontas de sua trajetória profissional.

Em seus textos ele fala lembrando de fatos particulares de si. Com alguns *flashs,* as fases de sua juventude e maturidade foram interpretadas. As fases possíveis estão informadas no que é o eixo documental principal da tese – uma coletânea de textos, de leitura não linear e sim labiríntica, copilados em livro. A pesquisa viabilizou abordar fases

da vida de Armando Augusto de Godoy. O texto da tese, cumprindo na escrita da história o ritual de começo e fim, considerou a sua chegada e o passamento [Anexo 1.29] na cidade do Rio de Janeiro. Neste caso, as interpretações de vestígios existentes sobre o objeto de estudo em foco – nesta tese um profissional – se fazem sobre um engenheiro formado na Escola Politécnica que pertenceu à geração de jovens engenheiros que estavam em sintonia permanente com o campo disciplinar do urbanismo e da cidade, nos anos de 1900, compreeendidos entre o antes e durante a primeira Grande Guerra Mundial.

A análise dos documentos, sobretudo dos textos publicados em revistas, jornais, diários e depois copilados em um único lugar, num livro, só foi exequível por terem si preservados em arquivos públicos, bibliotecas e órgãos entre outras tantas instâncias possíveis de acesso, como o caso de uma microfilmagem, recurso já obsoleto, pouco utilizado, em detrimento da digitalização eletrônica dos documentos primários disponibilizados via internet, que muito contribui para diminuir as distâncias e agilizar as pesquisas em acervos nacionais e internacionais.

Assim sendo, uma trajetória foi aos poucos se construindo pela interpretação das informações contidas nos documentos, associadas aos contextos em que essa existência de Armando Augusto de Godoy aconteceu e o que interessou interpretá-la. As discussões contidas nas reflexões sobre o itinerário da formação de um pensamento com a assimilação de fundamentos e princípios do urbanismo (Capítulo 1), na opção pela investigação de uma trajetória profissional de um engenheiro urbanista em três momentos entre sua formação e dois movimentos (Capítulo 2) e no emergir da construção do espaço urbano de Goiânia, destacando a atuação dos engenheiros brasileiros e as interlocuções com o Estado (Capítulo 3), reforçam a continuidade de ações práticas que perpassam, num primeiro momento, as interlocuções entre José de Oliveira Reis e Armando Augusto de Godoy no campo da teoria e institucionalização do urbanismo na administração pública municipal da capital federal. Num segundo momento, perpassam José de Oliveira Reis, a partir das décadas de 1950 e 1960, diante da afirmação e constatação feitas por este acerca da existência de uma relação direta entre as políticas públicas de transportes, sendo o planejamento urbano e a engenharia

de tráfego a solução dos problemas dos transportes, dos sistemas viários e do crescimento das cidade nas municipalidades (FARIA, 2013, p. 254).

A tese defendida por Armando Augusto de Godoy nos Congressos Nacionais de Estradas de Rodagem do Rio de Juaneiro, a sua visão sobre o tráfego e as rodovias modernas do ponto de vista do urbanismo e as referências citadas, utilizadas por ele para afirmar suas convicções, pemitem afirmar que houve um interlocução intelectual construída, sendo José de Oliveira Reis o principal interlocutor dentro da administração municipal do Rio de Janeiro.

Um ponto comum para os dois engenheiros está associado com a postura crítica de posicionamentos sobre o modo de projetar e planejar da "fase pioneira do segundo urbanismo" no Brasil, definida "como arte de projetar cidade", para enunciar a prática do planejamento com a abrangência para a área de todo, não mais "restrito apenas à área urbana da cidade" (REIS,1955, apud FARIAS, 2013, p. 285).

A aproximação se dá nas análises sobre as questões urbanísticas delineadas por Armando Augusto de Godoy sobre a *urbs* do final do século XIX e início do século XX, que contribuíram para o emergir da necessidade de reconhecer o urbanismo como ação educadora e de fundamental importância para os municípios. Diz respeito à passagem para uma outra lógica de pensar o planejamento urbano, abrangendo tanto a área urbana como a suburbana e rural, mediante a incorporação nos planos diretores de "elemento altamente pertubador do antigo e sossegado burgo [...], o automóvel " (REIS, 1966, apud FARIAS, 2013, p. 258).

Na trajetória profissional de Armando Augusto de Godoy, o advento do automóvel se deu na medida em que comandava uma transformação na forma de pensar a cidade, pois as suas interferências não apareciam ainda nos planos de melhoramentos do final do século XIX. Para uma melhor interpretação foi dada maior atenção para os eventos paradigmáticos relacionados com as transformações urbanas registradas durante a administração de diferentes governos da cidade do Rio de Janeiro e associados ao interesse central do profissional Armando Augusto de Godoy.

O esforço maior, neste trabalho, foi o de procurar esboçar um conjunto de ideias que, por sua recorrência, abrangência e centralidade, pudessem apontar para um ponto

comum que assegurasse a compreensão e a reflexão sobre a utilização do urbanismo como ferramenta pedagógica na implementação de um certo projeto político-ideológico de construção da nacionalidade brasileira, nitidamente associada à ocupação do território nacional, à educação e formação do povo brasileiro, por intermédio da instituição de um governo identificado com a nação (OLIVEIRA; PIMENTA; CASTRO, 1982, p. 144).

A instauração de um isolamento profissional na administração municipal foi reclamado por Armando Augusto de Godoy à época das polêmicas sobre o Plano Agache, na gestão do prefeito Adolfo Bergamini (1930-1931). Foi justamente quando do primeiro trabalho profissional de José de Oliveira Reis que ocorreu a aproximação deste último com a ciência da cidade, o urbamismo aproximando-o dos problemas urbanos sanitários e de infraestrutura associado à capacitação e circulação das águas, a partir de 1933. Vale lembrar que foi neste ano de 1933 que Armando de Godoy apresentou relatório sobre a pertinência e importância da mudança da antiga capital do Estado de Goiás para uma nova cidade capital moderna e planejada.

Vê-se, assim, constituir o início de diálogo entre os dois engenheiros que está no âmago da construção do seu pensamento urbanístico brasileiro e consubstanciou naquele momento uma decisiva iniciação para a institucionalização do pensamento urbanístico de Armando Augusto de Godoy no âmbito do lugar profissional da engenharia, e não no lugar profissional da arquitetura moderna. A presença de José de Oliveira Reis na Comissão do Plano da cidade do Rio de Janeiro e no Departeamento de Urbanismo da prefeitura do Distrito Federal, dois lugares institucionais distintos, marcou a interação entre a engenharia e o urbanismo como processos complementares e associados de intervenção sobre a cidade e consolidou o esforço empreendido por Armando Augusto de Godoy e pelos engenheiros municipas desde a contratação de Alfred Agache.

Armando Augusto de Godoy, diante da engenharia brasileira que atuou na ação prática da construção do urbanismo brasileiro, entre os anos de 1933 e 1938, afirmou-se como um dos responsáveis pela contínua interlocução sobre as ideias de um modelo de cidade, a cidade-jardim, principalmente com os engenheiros da prefeitura do Distrito Federal e com os engenheiros e arquitetos da equipe multidisciplinar de profissionais

dedicados ao estudo sobre o espaço urbano da cidade, contratados pelo Escritório Coimbra Bueno para a implantação e construção de Goiânia.

Os saberes sobre a cidade resultantes desta situação lhes proporcionaram os meios para pensar a cidade e agir na cidade. No percurso traçado sobre a sua trajetória profissional, o espaço da engenharia e do urbanismo no Brasil se conformou sobre a ação na cidade.

Com este texto de tese, afirma-se que, com Reis, Lima e Coimbra Bueno, um pensamento e uma ação não se encerraram com a aposentadoria de Armando Augusto de Godoy, ou na forma e documentos que caracterizaram as atividades que se estendem por lugares que vão além do lugar institucional do urbanismo criado na administração municipal do Distrito Federal, indo mais que nas fronteiras da cidade do Rio de Janeiro, em contínuo processo de construção que nunca parou nem se fixou. A trajetória profissional de Armando Augusto de Godoy está aqui construída num pulsante movimento aberto a novas pesquisas, novas iniciativas e práticas institucionais e profissionais, reconhecendo na sua escrita interesse, decisões, convicções e concepções.

A atuação profissional no processo de concepção e implantação do plano de urbanização da nova capital do Estado de Goiás colocam a trajetória profissional de Armando Augusto de Godoy entremeada numa mesma trama histórica construída e vivida por diferentes agentes sociais, dos quais podem ser detacados o arquiteto Atillio Corrêa Lima e os profissionais engenheiros que atuaram junto ao Escritório Coimbra Bueno & Cia. Ltda. e na Superintendência Geral de Obras criada pelo governo do Estado de Goiás, à época Pedro Ludovico Teixeira, no início das obras de construção de Goiânia. Experiências urbanas vivenciadas em ritmos diferentes, com outras lógicas e dinâmicas diversificadas do processo de construção da máquina administrativa do Estado Nacional, no qual atuou ativa e profissionalmente, como engenheiro geógrafo, civil, urbanista, politécnico brasileiro. Pode-se dizer que este processo de construção do espaço urbano de Goiânia continua sendo interpretado com devaneios instigantes em obras escritas sobre a história da cidade interpretada como uma “luta na epopeia de Goiânia: uma obra da engenharia nacional” (ALVARES, 1942), uma “cidade moderna e contemporânea” (MANSO, 2001), “uma modernidade possível” (GONÇALVES, 2001)

“uma utopia europeia no Brasil” (DAHER, 2003), uma “cidade pré-moderna do cerrado” (PIRES, 2009), ou ainda, como “a história em documentos” (COELHO; VALVA, 2018).

Assim como ele reconheceu em 1931, em seu texto “A cidade-jardim”, que “a felicidade de Ebenezer Howard foi encontrar um urbanista em condições de bem produzir e realizar as suas ideias, completando e desenvolvendo algumas”, referindo-se ao profissional Raymund Uwin, que “efetuou e realizou a primeira cidade-jardim, [...], a maior autoridade em assuntos de urbanismo” (GODOY, 1943, p. 133 -139).

Pode-se dizer que a felicidade de Armando Augusto de Godoy foi pertencer ao grupo de profissionais engenheiros envolvidos com os saberes sobre a cidade e comprometidos com urbanismo brasileiro que se constituiu como hipótese e alternativa à concentração. Ao recorrer às figuras do urbanismo, talvez tenha sido o jardim um dos lugares onde se tornaram mais evidentes, pois não é imediatamente na cidade que elas surgem: “um dos lugares onde elas se tornaram mais evidentes talvez tenha sido o jardim” (SECHI, 2012, p. 25). Foram encontradas “no movimento das *garden cities* e da *green-belt cities*, nas diversas concepções da cidade-região, nas várias políticas agrárias de descentralização urbana e metropolitana e de reeequilíbrio territorial” (SECHI, 2012, p. 33), e por que não dizer que foram reencontradas na produção do espaço urbano de Goiânia, na imensidão do cerrado goiano, quando emergiu no interior do país uma cidade nova, cidade-capital, planejada, moderna e contemporânea.

DE TUDO, O QUE FICOU?

Do ponto de vista da interpretação, ficou a presente tese, que emergiu de lacunas identificadas em meio às lembranças e no decorrer do processo de interpretação das interlocuções de um urbanista brasileiro. Percebeu-se que pouco ou quase nada havia sido esclarecido sobre a formação de seu pensamento urbanístico e a sua obra.

Ficou evidente que Armando Augusto de Godoy, ao ensaiar, ensaiou-se na escrita e no pensamento, citando nomes e obras de profissionais denominados urbanistas ou dedicados ao estudo dos fenômenos urbanos, para exemplificar suas convicções. Dentre estes destacam-se diversos saberes e profissionais geógrafos, anarquistas, filósofos, sociólogos, engenheiros, arquitetos e outros.

Do ponto de vista do pensamento de urbanista, ficou sua visão, que na prática fundiu o planejamento da cidade com os problemas de circulação e tráfego rodoviário, que se fundiram, por sua vez, com toda a história socioeconômica-política da época em que se fez a sua trajetória profissional.

Ficou uma obra escrita que conduziu quem leu os seus textos à cidade e aos que nelas estão, sob o rigor do estudioso que escreveu sobre lugares, paisagens urbanas, aglomerados humanos, habitações sociais, arranha-céus, cidade-jardim, dentre outros assuntos.

Ficou uma trajetória profissional que teve boa parte dela dedicada ao estudo das questões referentes ao rodoviarismo, aos meios de transportes terrestres, ao crescimento e desenvolvimento das aglomerações humanas e à transformação e expansão da cidade.

Do ponto de vista do urbanismo, ficam algumas possibilidades, como a de discutir qual leitura de cidade foi sendo construída, qual futuro foi pensado para a vida urbana e segundo quais princípios se organizaram as ideias de plano, projeto para o planejamento para as cidades e por fim refletir sobre as decisões tomadas. Cabe observar as duas situações da condição urbana encontrada no Brasil durante o processo da construção de sua trajetória profissional que se caracterizaram com dois fenômenos urbanos. O primeiro foi o crescimento irrefreável da cidade, quando se utilizou área rural para a indústria, a cidade e a cultura urbana. O segundo ocorre com a expansão urbana, que marcou os territórios nacionais com tendências de ocupação já evidentes no século precedente ao século XX. Vale revisitar um momento de transição que se deu entre duas situações da condição urbana brasileira, da cidade colonial – a cidade do ontem – à cidade moderna, a cidade do amanhã. Momento este, na história da cidade e do urbanismo, rico com novos paradigmas, ainda não totalmente aceitos ou convalidados, com polêmicas se estabelecendo e ânimos que se aferravam quanto à questão do urbanismo como ciência e disciplina autônoma e com os novos ritmos da cidade, transformada pela velocidade da máquina.

Do ponto de vista da obra escrita interpretada, ficou uma lição de urbanismo: o livro publicado.

E ficaram dois legados: uma coletânea de textos; um relatório e as figuras de um plano.

Ficou um desejo, um sonho, uma utopia, uma visão alternativa de boa cidade, a visão de ArmandoAUgusto de Godoy. Pode-se afirmar que permaneceu muito da visão dos pioneiros urbanistas brasileiros no espaço urbano construído no interior do território nacional. As cidades novas encontradas na região Centro-Oeste apresentam-se inquestionavelmente como bons lugares de viver e onde crescer, em harmonia com sua periferia rural, permitindo assim vislumbrar a arquitetura da relação cidade-campo e colocar em termos teórico-práticos o estreito vínculo das estradas com a cidade, sob o ponto de vista do urbanismo.

As escolhas feitas por Armando Augusto de Godoy, elaboradas nas suas narrativas, e a relação entre as intenções do autor e do texto ainda merecem atenção. Finalizo este texto de tese refletindo, ainda, sobre Armando Augusto de Godoy (o sujeito), a sua ação e a melhor maneira de entender o lugar e a forma de inserção das ideias e convicções sobre cidade-jardim, cidade-capital e cidade moderna, com esperança e a certeza de que novas ideias povoam a presente pesquisa e dão vazão a outras possibilidades de escrita, planos e projetos, a serem desenvolvidas, ou não, concomitantemente aos processos de planejamento dos espaços urbanos dos aglomerados humanos nas administrações públicas municipais. No "velho urbanismo", tem-se um exemplo de instrumento pedagógico[293] para tornar o (in)visível urbano em lugares visíveis, e quem sabe num futuro bem próximo poder contar outras histórias e divulgá-las para todos e por todos os meios.

[293] Segundo dicionário *on-line* de português, o significado de pedagógico é: adjetivo "que se refere à pedagogia, ciência que se dedica ao processo de educação dos jovens, estudando os problemas que se relacionam com o seu desenvolvimento". Disponível em: <https://www.dicio.com.br/pedagogico/>. Acesso em: 28 jun. 2018.

REFERÊNCIAS

ABREU, M. A. **Evolução urbana no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPP, 2013.

ABCP – Associação Brasileira de Cimento Portland. Governar é abrir estradas: o concreto pavimentando os caminhos na formação de um novo país. São Paulo: ABCP, 2009.

ACKEL, L. G. M. **Attilio Corrêa Lima**: um urbanista brasileiro (1930-1943). 1996. Dissertação (Mestrado) – Universidade Mackenzie, São Paulo, 1996.

ADAMS, T. **Recent advances in town planning**. Londres: J & A Churchill, 1932.

ALBUQUERQUE, M. de. Porto do Rio de Janeiro: estigma e história, **Revista Rio de Janeiro**, Niterói v. 1, n. 1, p. 87-93, ago. 1985.

ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DO RIO DE JANEIRO. Ministério da Fazenda, ed. A00055, p. 140, 1898. Fonte: DOCPRO – Biblioteca Nacional Digital do Brasil. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=313394&PagFis=15516>. Acesso em: 16 mar. 2016.

ALMANDOZ, Arturo. **Planning Latin America's Capital Cities 1850-1950.** London: Routledge, 2002.

ALVARES, G. T. **A luta na epopéia de Goiânia**: uma obra da engenharia nacional. Rio de Janeiro: Oficina Gráfica do Jornal do Brasil, 1942.

ALVES, R. L. **José Veríssimo Dias de Mattos**: um crítico na direção do Gymnasio Nacional: 1892-1898. 2006. 266 f. Dissertação (Mestrado em Educação) – Faculdade de Educação, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2006.

ANDRADE, C. R. M. de. Um projetista de cidades. Documento Saturnino de Brito, ed. 72, jun. 1997. Disponível em: <http://www.au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/72/um-projetista-de-cidades-24030-1.aspx>. Acesso em: 28 fev. 2017.

ANDRADE, C. R. M. **Barry Parker**: um arquiteto inglês na cidade de São Paulo. 1998. Tese (Doutorado) – FAU-USP, 1998.

ANDRADE, F. T. **Dom Casmurro**: os livros da Fuvest - I. São Paulo: Ed. Sol, 2001.

ANGOTTI-SALGUEIRO, Heliana. **Engenheiro Aarão Reis**: o progresso como missão. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro; CREA-MG, 1997 (Coleção Centenário).

ANGOTTI-SALGUEIRO, H.; SIMÕES JUNIOR, J. G. Por uma reflexão sobre pioneiros do urbanismo no Brasil e modalidades de apropriação de ideários internacionais**: r**evisando terminologias e conceitos. **Arquitextos**, São Paulo, ano 17, n. 203.01, 2017. Disponível

em: < http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.203/6516>. Acesso em: 15 jul. 2017.

ANGOTTI-SALGUEIRO, H; SIMÕES JUNIOR, J. G. Luiz de Anhaia Mello: em busca de um urbanismo humanizado: ideário e autores de referência [Comunicação]. In: SHCH, 14, 2016, São Carlos, SP. **Cidade, arquitetura e urbanismo**: visões e revisões do século XX. São Carlos, SP, set. 2016.

ANHAIA MELLO, L. I. R. A verdadeira finalidade do urbanismo. **Boletim do Instituto de Engenharia**, v. 11, n. 51, ago. 1929.

ANON. The Regional Community. **Survey**, v. 54, n. 129, 1925.

ASSIS, M. de. **Dom Casmurro**. 1. ed. Rio de Janeiro; Paris: H. Garnier, 1899.

BACKHEUSER, E. **A faixa litorânea do Brasil Meridional**: ontem e hoje. Rio,1918. Mimeografado.

BACKHEUSER, E. **A estrutura política do Brasil**: notas prévias. Rio de Janeiro: Mendonça Machado & Cia., 1926.

BACKHEUSER, E. A nova concepção de Geografia. **Revista da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro**, T 21, p.75-89, 1926-1927.

BACKHEUSER, E. **Habitações populares**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1906.

BACKHEUSER, E. **Problemas do Brasil**: estrutura geopolítica: o espaço. Rio de Janeiro: Omnia, 1933.

BACKHEUSER, E. Os sambaquis do Distrito Federal. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, ano 3, n. 35, p.1052-1068, 1945.

BARATA, M. **Escola Politécnica do Largo de São Francisco**: berço da engenharia brasileira. Rio de Janeiro: Associação dos Antigos Alunos da Politécnica/Clube de Engenharia, 1973.

BASBAUM, L. **História sincera da República**. v. 2. São Paulo: Alfa-Ômega, 1976.

BELLEI, S. L. P. Machado de Assis nos Estados Unidos: a influência de Dom Casmurro nos romances iniciais de John Barth. **Ciências Humanas**, Rio de Janeiro, n. 10, v. 3, p. 30–44, jul.-set. 1979. Disponivel em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Dom_Casmurro#cite_note-andradetres-1>. Acesso em: 31 mar. 2016.

BENCHIMOL, J. L. A modernização do Rio de Janeiro. In: DEL BRENNA, Giovanna Rosso (Org.). **O Rio de Janeiro de Pereira Passos**: uma cidade em questão II. Rio de Janeiro: Index, 1985. p. 599-612.

BORGES, V. P. GRANDEZAS E MISÉRIAS DA BIOGRAFIA. IN: PINSKY, C. B. (ORG.). **FONTES HISTÓRICAS.** 2. ED. SÃO PAULO: CONTEXTO, 2008.

BOURDIEU, Pierre. A ilusão biográfica. In: AMADO, J.; FERREIRA, M. M. (Org.). **Usos e abusos da história oral**. São Paulo: Fundação Getúlio Vargas, 1996. p.183-191.

BRASIL. **Decreto nº 49.873, de 11 de janeiro de 1961**. Declara de utilidade Pública a Fundação Coimbra Bueno pela Nova Capital do Brasil, Brasília, Departamento de Imprensa Nacional, 1961.

BRASIL. Decreto nº 9, de 21 de novembro de 1889. Altera a denominação do antigo Collegio de Pedro II e supprime a de - Imperial de vários estabelecimentos dependentes do Ministério dos Negócios do Interior. In: BRASIL. **Decretos do Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil**. Fascículo 1. Rio de Janeiro, primeiro fascículo, p. 8, 1890. p. 8.

BRASIL. Decreto nº 377-A, de 5 de maio de 1890: organiza a Secretaria dos Negócios da Instrução Pública, Correios e Telégrafos. In: _____. **Decretos do Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil**. v. 1, fascículo 5. Rio de Janeiro, 1898a.

BRASIL. Decreto nº 981, de 8 de novembro de 1890: aprova o Regulamento da Instrução Primária e Secundária do Distrito Federal. In: _____. **Decretos do Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil**. Fascículo 11. Rio de Janeiro, 1891a.

BRASIL. Decreto nº 1.075, de 22 de novembro de 1890: aprova o Regulamento para o Ginásio Nacional. In: _____, **Decretos do Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil**. Rio de Janeiro, décimo primeiro fascículo, p. 3865, 1891b.

BRASIL. Decreto nº **725**, de 2 de fevereiro de 1892: extingue o Internato do Ginásio Nacional e cria em substituição segundo Externato. In: _____. **Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil**. Parte 2. Rio de Janeiro, 1893.

BRASIL. Decreto nº 2.221, de 23 de janeiro de 1896: aprova os estudos da Escola Polytechnica do Rio de Janeiro. In: _____. **Coleção de Leis do Brasil**. Rio de Janeiro, 1896. v. 1, parte 2.

BRAZIL-FERRO-CARRIL. Rio de Janeiro, 1915.

BRAZIL-FERRO-CARRIL. Rio de Janeiro, 1917.

BRAZIL-FERRO-CARRIL[revista]. Rio de Janeiro, 1924.

BRAZIL FERRO-CARRIL [revista]. Rio de Janeiro, 1926.

BRAZIL-FERRO-CARRIL [revista]. Rio de Janeiro, 1927.

BRESCIANI, M. S. Permanência e ruptura no estudo das cidades. In: FERNANDES, A.; GOMES, M. A. A. F. (Org.). **Cidade e história**. Salvador: UFBa/FAU/ANPUR, 1990. p. 11-26.

BRUNI, Z. **Ideais separatistas e autonomia política**: depoimentos sobre a criação do estado do Tocantins. 2007. Dissertação (Mestrado em Bens Culturais e Projetos Sociais)

– Fundação Getúlio Vargas – FGV, 2007. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/2105/CPDOC2007FernandaZilliBruni.pdf?sequence=1>. Acesso em: 22 abr. 2018.

BUENO, B. P. S. Por uma história dos pioneiros da engenharia civil no Brasil. **Pós** – Resenhas, São Paulo, jun. 2012. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/posfau/article/viewFile/48239/52073>. Acesso em: 6 out. 2017.

BUENO, B. P. **Desenho e desígnio**: o Brasil dos engenheiros militares (1500-1822). São Paulo: Edusp/Fapesp, 2011.

BURNHAM, D. H.; BENNET, E. H. **Plan of Chicago**: prepared under the direction of the Commercial club during the years 1906, 1907, and 1908*. 1909. Disponível em: <https://libraries.mit.edu/150books/2011/02/24/1909/1909-title/>. Acesso em: 15 maio 2018.*

BURNHAM, D.; BENNETT, E. H. **Plan of Chicago**. Nova York: Princeton Architectural Press, 1993.

CALABI, D. **Il "male"città**: diagnosi e terapia: didattica e istituzioni nell'urbanistica inglese del primo '900. Roma: Officina, 1979.

CAMILOTTI, V.; NAXARA, M. R. C. História e literatura: fontes literárias na produção historiográfica recente no Brasil. **Revista História**: Questões & Debates, Curitiba: Ed. UFPR, n. 50, p. 15-49, jan.-jun. 2009.

CAMPOS, F. I. Mudança da capital: uma estratégia de poder. **Cadernos do INDUR**, Goiânia, n. 2, p. 29-39, nov. 1980.

CAMPOS, C. M. Urbanismo e antiurbanismo no debate nacional**. Estud. Av. [online],** v. 29, n. 85, p. 217-235, 2015. Disponível em: < http://dx.doi.org/10.1590/S0103-40142015008500015>. Acesso em: 10/05/2018

CANCIAN, R. Estado de bem-estar social: história e crise do welfare state. Disponível em: <https://educacao.uol.com.br/disciplinas/sociologia/estado-do-bem-estar-social-historia-e-crise-do-welfare-state.htm?cmpid=copiaecola>. Acesso em: 12 fev. 2018.

CARDOSO, C. A. A. As instituições de ensino superior e o desenvolvimento regional. In: SILVA, J. B.; LIMA, L. C.; DANTAS, E. W. C. (Org.). **Panorama da geografia brasileira II**. São Paulo: Annablume, 2006. p. 215-238.

CARDOSO, L. P. C. O projeto pedagógico da sociedade de geografia do Rio de Janeiro: o curso superior livre de geografia (1926-1927). **Revista HISTEDBR**, v. 36, p. 246-256, dez. 2009.

CARVALHO, M. M. C. **Molde Nacional e Fôrma Cívica.** Bragança Paulista: EDUSF, 1998.

CASTEX, J. **Chicago 1910-1930:** le chantier de la ville moderne. Paris: La Villette, 2009.

CERQUEIRA, R. P. **A União e Indústria**: pioneira das Estradas de Rodagem Brasileira. Ensaio-memória apresentado ao VI Congresso Nacional de Estradas de Rodagem. Rio de Janeiro, 1939.

CHAUL, Nasr Fayad. **Caminhos de Goiás**: da construção da decadência aos limites da modernidade. Goiânia: Ed. UFG; Ed. UCG, 1997.

CHAUL, Nasr Fayad. **A construção de Goiânia e a transferência da capital.** Goiânia: Ed. da UFG, 1999.

CHARTIER, R. **A história cultural**: entre práticas e representações. Lisboa: Difel: Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1990.

CHOAY, F. **O urbanismo**: utopias e realidades uma antologia. 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 1979.

CHOAY, F. **A regra e o modelo**: sobre a teoria da arquitectura e o urbanismo. Tradução: Tiago Marques. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2007.

CINTRA, M. História de Goiânia. Portal da Prefeitura de Goiânia, 24 mar. 2010. Disponível em: < http://www.prefeituragoiania.stiloweb.com.br:80/site/conhecagoiania.php?tla=2&cod=47>. Acesso em: 22 abr. 2018.

COLLINS, C. C.; COLLINS, G. **Camillo Sitte and the birth of modern city planning**. 2. ed. New York: Rizzoli, 1986.

CORNELL, E. **A arquitetura da relação cidade-campo**. Tradução: Frank Svensson. Brasília: Alva, 1998.

CORRÊA, M. L. Engenharia, economia política e progresso: a trajetória do engenheiro Luiz Rafael Vieira Souto como estudo de caso (1849-1922). **Revista Brasileira de História da Ciência**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 157-169, jul.-dez. 2010. Disponível em: <www.sbhc.org.br/arquivo/download?ID_ARQUIVO=31>. Acesso em: 30 jan. 2018.

COSTA, L. Presença de Le Corbusier. **Revista Arquitetura**, FAU-UFRJ, 1987.

COSTA, R. G. R. **Entre "Avenida" e "Rodovia":** a história da avenida Brasil (1906-1954). 2006. Tese (Doutoramento Programa de Pós-Graduação em Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, UFRJ Rio de Janeiro, 2006.

DAHER, T. **Goiânia, uma utopia no Brasil**. Goiânia: Instituto Centro-Brasileiro de Cultura, 2003.

DARNTON, R. **O grande massacre dos gatos**. 2. ed. Rio de Janeiro: Graal, 1988.

DARNTON, R. Um burguês organiza seu mundo: a cidade como texto. In: KROPF, S. P. Os construtores da cidade: o discurso dos engenheiros sobre o Rio de Janeiro no final do século XIX e início do século XX. **Proj. História**, São Paulo, n. 13, jun. 1996.

DEBES, C. **Washington Luís**: segunda parte (1925-1930). São Paulo: Imesp, 2001.

DE DECA, E. S. **1930, o silêncio dos vencidos**: memória, história e revolução. São Paulo: Brasiliense, 2004.

DELANEZE, T. **As reformas educacionais de Benjamim Constant (1890-1891) e Francisco Campos (1930-1932**): o projeto educacional das elites republicanas. 2007, 224 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de São Carlos, 2007.

DOMINGUES, J. E. **Outubro de 1930**: a revolução, rebelião ou golpe que mudou o Brasil. 4 out. 2017. Disponível em: <http://www.ensinarhistoriajoelza.com.br/outubro-de-1930-a-revolucao-que-mudou-o-brasil/>. Acesso em: 23 jan. 2018.

EGAS, E. **Galeria dos presidentes**. v. III. São Paulo: Publicação Official do Estado de São Paulo, 1926.

ENGEL, G.; CORRÊA, M. L.; SANTOS, R. A. (Org.). **Os intelectuais e a cidade**: séculos XIX e XX. Rio de Janeiro: Contracapa, 2012.

FAGIOLO, M. Il giardino come teatro del mondo e del cielo. In: CAZZATO, V. (Org.). **Tutela dei Giardini storici**. 1989.

FARIA, R.; CERASOLI, J.; LIRA, F. (Org.). **Urbanistas e urbanismo no Brasil**: entre trajetórias e biografias. São Paulo: Alameda Casa Editorial; CNPq/CAPES, 2014.

FARIAS, H. T. M. de. **Contra as secas**: a engenharia e as origens de um planejamento territorial no Nordeste (1877-1938). 2008. 169 f. Dissertação (Mestrado em Conforto no Ambiente Construído; Forma Urbana e Habitação) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2008.

FARIA, R. **O urbanista e o Rio de Janeiro**: José de Oliveira Reis, uma biografia profissional. São Paulo: Alameda Casa Editorial/Fapesp, 2013.

FARIA, R. O departamento nacional de urbanismo e a institucionalização do setor de urbanismo no governo federal brasileiro: um contínuo processo histórico. **Revista Oculum Ensaios,** Campinas, v. 12, n. 2, p. 311-333, jul.-dez. 2015. Disponível em: <http://periodicos.puc-campinas.edu.br/seer/index.php/oculum/article/view/2743/2191>. Acesso em: 8 maio 2018.

FERNANDES, C. **15 de novembro**: dia da Proclamação da República. Brasil Escola. Disponível em: <http://brasilescola.uol.com.br/datas-comemorativas/dia-da-proclamacao-da-republica.htm>. Acesso em: 24 jan. 2018.

FERREIRA, L. O. **Os Politécnicos**: ciência e reorganização social segundo o pensamento positivista da Escola Politécnica do Rio de Janeiro (1862-1922). 1989. Dissertação (Mestrado em História) – IFCS, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1989.

FEHL, G.; LORES, J. R. **Städtebau um die Jahrhundertwende**: Materialen zur Entstehung der Disziplin Städtebau. Köln: Deutsche Gemeindeverlag, 1980.

FELDMAN, S. **As comissões de Planos da Cidade na Era Vargas**. São Paulo: Boitempo, 2012.

FICARELLI, T. R. A percepção ambiental em três contos da obra de Émile Zola. **Revista Anagrama**: Revista Científica Interdisciplinar da Graduação, ano 3, n. 1, set.-nov. 2009. Disponível em: <anagrama@usp.br>. Acesso em: 5 out. 2017.

FOUCAULT, M. **Vigiar e punir**: história da violência nas prisões. Tradução: Raquel Ramalhete. 29. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2004. Disponível em: <https://pt.slideshare.net/aladiobruno/foucault-vigiar-e-punir-27039686>. Acesso em: 17 maio 2017.

FOUCAULT e a caixa de ferramentas: modos de pensar sobre a cidade, modos de agir na cidade. In: ENANPUR, 17., 2017, São Paulo. Sessão Livre, Desenvolvimento, Crise e Resistência: Quais os Caminhos do Planejamento Urbano e Regional? Disponível em: <http://anpur.org.br/xviienanpur/principal/publicacoes/XVII.ENANPUR_Anais/SL_Sessoes_Livres/SL%2028.pdf>. Coordenador: Fernando Augusto Souza Pinho, PUC; Debatedor: Robert Pechman,UFRJ.

FRAGIOLO, M. Il giardino come teatro del mondo e del cielo. In: CAZZATO, V. (Org.). **Tutela dei Giardini storici**: Bilanci e prospecttive. Roma: Ministero per i Beni Culturali e Ambientali/Ufficio Studi, 1989.

FRANÇA, B. T. **Cavalo de rodas**: a entrada do automóvel em Goiás. Goiânia: Oriente, 1979.

FREIRE, A. O. G. **Empresas e empresários de ônibus na cidade do Rio de Janeiro**: a política municipal, a Viação Excelsior e os "Faiscadores" do transporte coletivo (1906-1948). 1992. Dissertação (Mestrado em História) – IFCS-UFRJ, Rio de Janeiro, 1992.

FREITAS, S. S. de. O Morro do Castelo e a Praça Onze: territórios em disputa. **História & Perspectivas**, Uberlândia, v. 36-37, p. 421-428, jan.-dez. 2007. Disponível em: <http://docplayer.com.br/18246474-O-morro-do-castelo-e-a-praca-onze-territorios-em-disputa.html>. Acesso em: 17 ago. 2017.

GABLER, L.; ALVES, S. P. **Mapa Memória da Administração Pública Brasileira**. Coordenação Geral de Gestão de Documentos – COGED. 9 maio 2014. Disponível em: <http://linux.an.gov.br/mapa/?p=5553>. Acesso em: 13 nov. 2015.

GARFIELD, S. As raízes de uma planta que hoje é o Brasil: os índios e o Estado-nação na era Vargas. **Revista Brasileira de História**, v. 20, n. 39, p. 15-42, 2000. Disponível em: < http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-01882000000100002&script=sci_arttext.

GUADIN, J. **Desenho e futuro das cidades**: uma antologia. Rio de Janeiro: Rio Book's, 2014.

GERMANO, J. W. Ordem e progresso: o discurso político sobre a educação no Brasil autoritário. **Revista Educação em Questão**, Natal, v. 32, n. 18, p. 79-112, maio-ago. 2008.

GIOVANNI, L. Usos da biografia. In: FERREIRA, M. M.; AMADO, J. **Usos e abusos da história oral**. Rio de Janeiro: FGV, 1996.

GNOATO, L. S. P. **Introdução do ideário modernista na arquitetura de Curitiba (1930-1965**). 1997. Dissertação (Mestrado) – FAUUSP, São Paulo, 1997.

GODOY, A. A. de. Algumas transformações e conquistas urbanas do Rio através de diferentes governos. **Revista Arquitetura e Urbanismo**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, 1936.

GODOY, A. A. DE. Algumas transformações e conquistas urbanas do Rio através de diferentes governos. Jornal do Commércio, 1936.

GODOY, A. A. de. **A URBS e os seus problemas**. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio, 1943.

GODOY, A. A. de. A questão social das pequenas habitações no Rio. 1925. In: _____. **A URBS e os seus problemas**. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio, 1943.

GODOY, A. A. Necessidade inadiável de um plano de remodelação para o Rio de Janeiro. Set. 1926. In: _____. **A URBS e os seus problemas**. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio, 1943.

GODOY, A. A. A evolução das cidades e a urbs moderna. Dez. 1926. In: _____. **A URBS e os seus problemas**. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio, 1943.

GODOY, A. A. Uma nova fase para o Rio de Janeiro. Jun. 1927. In: _____. **A URBS e os seus problemas**. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio, 1943.

GÔMARA, A. R. B. **O transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros:** um acrescentamento histórico. Brasília: ABRATI, 1999.

GOMES, A. C. (Org.). **Escrita de si, escrita da história**. Rio de Janeiro: FGV, 2004.

GONÇALVES, A. R**. Goiânia**: uma modernidade possível. Brasília: Ministério da Integração Nacional: Universidade Federal de Goiás, 2002.

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1997.

GEDDES, P. **Cidades em evolução**. Campinas, SP: Papirus, 1994.

GRAÇA, J. C. Conferência sobre estradas de rodagem. **Brazil-Ferro-Carril**, Rio de Janeiro, ano VII, n. 127, p. 1-16, 23 out. 1916.

HALL, Peter. **Cidades do amanhã**: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX. São Paulo: Perspectiva, 1995.

HARLAN, D. **A história intelectual e o retorno da literatura**. Tradução José Antônio Vasconcelos. Campinas, SP: Unicamp, 2000.

HARMAN, F. F. **Trem fantasma**: a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

HERSCHMANN, M. M. **A invenção do Brasil moderno**: medicina, educação e engenharia nos anos 20-30. 1. ed. Rio de Janeiro: Rocco, 1994.

HOBSBAWM, E. **Sobre história.** Tradução: Cid K. Moreira. São Paulo: Cia. das Letras, 2013.

HOLFORD, W. G. **Civic design**: an enquiry into the design and nature of town planning. Londres: H. K. Lewis, 1949.

JACKSON, F. **Sir Raymond Unwin***:* architect, planner andvisionary. London: Zwemmer, 1985.

JORNAL DO BRAZIL. Rio de Janeiro, n. 00188, 7 jul. 1893. Disponível em: < http://memoria.bn.br/DocReader/030015_01/3380>; http://memoria.bn.br/DocReader/030015_01/6466>. Acesso em: 29 out. 2016.

JORNAL DO BRAZIL. Rio de Janeiro, n. 00211, 29 jul. 1896. Disponível em: < http://memoria.bn.br/DocReader/030015_01/6466 >. Acesso em: 29 out. 2016.

JORNAL DO BRAZIL. Rio de Janeiro, n. 00338, 3 dez. 1896. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/030015_01/6466 >. Acesso em: 29 out. 2016.

JULIA, D. A cultura escolar como objeto histórico. **Revista Brasileira de História da Educação**, n.1, p. 9–44, jan.-jul. 2001.

KESSEL, Carlos. A vitrine e o espelho: o Rio de Janeiro de Carlos Sampaio. Rio de Janeiro: Secretaria das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2001. (Memória Carioca, v. 2). Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204430/4101436/a_vitrine_e_o_espelho.pdf>.Acesso em: 5 ago. 2017.

KROPF, S. P. O saber para prever, a fim de prover: a engenharia de um Brasil moderno. In: HERSCHMANN, M.; PEREIRA, C. A. M. **A invenção do Brasil moderno**: medicina, educação e engenharia nos anos 20-30. Rio de Janeiro: Rocco, 1994. p. 222-223.

KROPF, S. P. Os construtores da cidade: o discurso dos engenheiros sobre o Rio de Janeiro no final do século XIX e início do século XX. **Projeto História**, São Paulo, v. 13, p. 179-187, jun. 1996.

KROPOTKIN, P. **Ajuda mútua**: um fator de evolução. Tradução: Waldyr Azevedo Jr. São Sebastião: A Senhora Editora, 2009.

KRUCKENBERG, D. **An introduction to the planning history in the United States**. New Jersey: Rutgers University, 1985.

KUBITSCHEK, J. **Por que construí Brasília**. Brasília: Senado Federal, 2000.

LADD, Brian. **Urban Planning and Civic Order in Germany, 1860-1914.** Cambridge: Harvard University Press, 1990.

LAMARÃO, S. T. de N. **Dos trapiches ao porto**: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 2006.

LARROSA, J. A operação ensaio: sobre o ensaiar e o ensaiar-se no pensamento, na escrita e na vida. **Educação & Realidade**, Porto Alegre, v. 29, n.1, p. 27-43, jan.-jun. 2004. Disponível em: <http://www.seer.ufrgs.br/educacaoerealidade/article/viewFile/25417/14743>. Acesso em: 15 maio 2018.

LE CORBUSIER. O problema das favelas parisienses. **Revista da Diretoria de Engenharia**, Rio de Janeiro, n. IV, p. 284-286, set. 1937.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Campinas: Ed. Unicamp, 1990

LEME, M. C. S. A formação do urbanismo como disciplina e profissão: São Paulo na primeira metade do século XX. In: RIBEIRO, L. C. Q.; PECHMAN, R. (Org.). **Cidade, povo e nação**: gênese do urbanismo moderno. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. p. 245-258.

LÉVILLAIN, P. Os protagonistas: sobre a biografia. In: REMOND, R. **Por uma história política**. Rio de Janeiro: FGV, 2003.

LEITE, D. B. Rodoviarismo em marcha. **Revista do Clube de Engenharia**, Rio de Janeiro, n. 255, p. 28-48, nov. 1957.

LEME, M. C. da S. (Coord.). **Urbanismo no Brasil**: 1895-1965. São Paulo: Studio Nobel/FAU-USP/Fupam, 1999.

LEVI, G. Sobre a micro-história. In: BURKE, P. (Org.). **A escrita da história**: novas perspectivas. São Paulo: UNESP, 1992. p.133-161.

LÉVI-STRAUSS, C. **Tristes trópicos**. São Paulo: Ed. Anhembi,1997.

LIMA, F. J. M. et al. **Olhares de engenheiros, arquitetos e outros planejadores**: Francisco Baptista de Oliveira e a organização do Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo em 1941, no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq/simposios/34/34-214-1-SP.pdf>. Acesso em: 8 maio 2018.

LOBO, E. **História do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

MARINHO, J. **Ocasião perdida**: depoimento prestado perante comissão de sindicâncias das obras do Hospital de Clínicas. Rio de Janeiro: Officina Industrial Graphica, 1931.

MAWSON, T. H. **Civic art**: studies in town planning, parks, boulevards and open spaces. Londres: B. T. Bastford, 1911.

MELLER, H. **European Cities, 1890-1930**: history, culture and the Built Environment. Sussex: John Wiley and Sons, 2001.

MELLER, H. **Patrick Geddes**: social evolutionist and City Planner. London; New York: Routledge, 2004.

MILLER, M. **Raymond Unwin**: garden cities and town planning. Leiceste: Leicester University Press, 1992.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. Trad. Ary França e Raul de Andrade e Silva. São Paulo: Hucitec, 1984.

MONGIN, O. **A condição urbana**: a cidade na era da globalização. Tradução: Letícia Martins de Andrade. São Paulo: Estação Liberdade, 2009. p. 220-231.

MONTEIRO, O. S. N. **Como nasceu Goiânia.** São Paulo: Revista dos Tribunais, 1938.

MORAES, S. **O empreendedor imobiliário e o Estado**: o processo de expansão de Goiânia em direção sul (1975-1985). 1991. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Brasília, DF, 1991.

MOREIRA, H.; SANTOS, N. P. **Luiz Raphael Vieira Souto**: um centralista enciclopédico. Disponível em: <http://www.hcte.ufrj.br/downloads/sh/sh3/trabalhos/heloi2.pdf>. Acesso em: 6 ago. 2017.

MORLEY, I. **British provincial civic design and the building of late**: Victorian and Edwardian cities, 1880-1914. Lewiston: The Edwin Meller Press, 2008.

MOTA, J. C. O Setor Sul: o espaço público abandonado. In: SEMINÁRIO DOCOMOMO. **Anais**... [s.d.]. Disponível em: <http://www.docomomo.org.br/seminario%203%20pdfs/subtema_B5F/Juliana_mota.pdf>.

MOTA, M. Exposição Internacional do Centenário da Independência do Brasil. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeirarepublica/EXPOSIÇÃO%20INTERNACIONAL%20DO%20CENTENÁRIO%20DA%20INDEPENDÊNCIA.pdf>. Acesso em: 17 ago. 2017.

MOURA, A. A. P. Armando de Godoy e sua atuação no Planejamento Urbano de Goiânia: o caso do Setor Sul: concepção urbanística versus apropriação do espaço. Anais do XI SHCU, Vitória, out. 2010. Disponível em: <http://web3.ufes.br/xishcu/cd-anais/trabalhos/80.pdf>. Acesso em: 3 maio 2018.

NETTLEFOLD, J. S. **Practical housing**. Letchworth: Garden City Press, 1908.

NOVICK, A. Foreign Hires: French experts and the Urbanism of Buenos Aires, 1907-1932. In: VOLLAIT, M.; NASR, J. (Ed.). **Urbanism**: imported or exported? Native aspirations and foreign plans. Chichester: Wiley Academy, 2003.

NOVICK, A. La ciudade, el urbanismo y los intercâmbios internacionales. Notas para discusión. **SEMINARIO DE CRITICA**, 24 may 2004. Disponível em: < https://pt.scribd.com/document/190216753/Alicia-Novick-Historias-Del-Urbanismo-Historias-de-La-Ciudad-Una-Revison-de-La-Bibliografia>. Acesso em: 10/05/2018.

OLIVEIRA, L. L. **A questão nacional na Primeira República**. São Paulo: Brasiliense; Brasília: CNPq, 1990.

OLIVEIRA, M. C. de. **Achegas à história do rodoviarismo no Brasil**. Rio de Janeiro: Memórias Futuras, 1986.

OLIVEIRA, J. Prefácio. In: GODOY, A, A. **A URBS e seus problemas**. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio, 1943.

OLIVEIRA, L. L.; PIMENTA, M.; CASTRO, Â. M. **Estado Novo**: ideologia poder. Rio de Janeiro: Zahar, 1982. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/producao_intelectual/arq/132.pdf>. Acesso em: 22 abr. 2018.

OTTE; VOLPE, **Fragmentos**, Florianópolis, n. 18, p. 35-47, jan.-jun. 2000. Disponível em: https://periodicos.ufsc.br/index.php/fragmentos/article/viewFile/6415/5984 -Acesso em: 22 abr. 2018.

PALACÍN, Luis. **Fundação de Goiânia e desenvolvimento de Goiás**. Goiânia: Oriente, 1976.

PANERAI, P. **Análise urbana**. Brasília: Ed. UnB, 2014.

PARSONS, K. C. Collaborative Genius: The Regional Planning Association of America. **Journal of the American Planning Association**, 60.4, p. 462-482, 1994. Disponível em: <https://en.wikipedia.org/wiki/Regional_Planning_Association_of_America>. Acesso em: 29 abr. 2018.

PASQUOTTO, G. B.; OLIVEIRA, M. R. da S. As periodizações nas intervenções urbanas: uma análise das classificações de “Vargas & Castilho”, “Boyer” e “Simões Jr.”. **Labor e Engenho**, Campinas, SP, v. 4, n. 3, p. 29-43, set. 2010. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/labore/article/view/81>. Acesso em: 15 ago. 2017.

PÉCAULT, D. **Os intelectuais e a classe política no Brasil**: entre o povo e a nação. São Paulo: Ática, 1990.

PECHMAN, R. **Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira**, 1996.**

PEREIRA, E. M. (Org.). **Planejamento urbano no Brasil**: conceitos, diálogos e práticas. Chapecó: Argos, 2013.

PEREIRA, L. A. G. O processo de planejamento e desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil. ***Caminhos de Geografia Uberlândia****, v. 12, n. 40, p. 26-45, dez. 2011.*

PEREIRA, L. G.; LESSA, S. N. O processo de planejamento e desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil. **Caminhos de Geografia** [revista *on line*]. Disponível em: <http://www.ig.ufu.br/revista/caminhos.html>. Acesso em: 25 dez. 2017.

PEREIRA, M. S. **L'éphémère et la perrenité: histoire de la ville au XIXe siècle**. 1988. Tese (Doutorado) – École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris, 1988.

PEREIRA, M. S. Pensando a metrópole moderna: os planos de Agache e Le Corbusier para o Rio de Janeiro. In: RIBEIRO, L. C. Q. (Org.). **Cidade, povo e nação**: gênese do urbanismo moderno. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

PEREIRA, M. S. Construir cidades, construir homens, construir lugares sociais: Associativismo e urbanismo (1905-1935): Chicago e o caso do Rotary Club. In: ENANPARQ, 4., 2016, Porto Alegre. **Anais**... Porto Alegre, jul. 2016.

PESAVENTO, S. J. Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 16, p. 279-290, 1995.

PICCINATO, G. **La Costruzione dell'urbanistica Germania 1871-1914**. Roma: Officina Edizione, 1974.

PINTO, S. C. S. FRONTIN, Paulo de [verbete]. **Dicionário histórico biográfico brasileiro da Primeira República (1889-1930).** Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2011. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/FRONTIN,%20%20Paulo%20de.pdf>. Acesso em: 19 ago. 2017.

PORTO D'AVE, A. Antropophagos. **A Bandeira**, ano II, n. 14, jan. 1929.

QUINTO JUNIOR, L. de P. A contribuição da cultura técnica do planejamento urbano no Brasil numa perspectiva comparada com a gênese da gestão urbana na Europa. In: PEREIRA, E. M. (Org.). **Planejamento urbano no Brasil**: conceitos, diálogos e práticas. Chapecó: Argos, 2013.

REGO, R. L. Cidades novas planejadas no Brasil da primeira metade do século XX. Traço de engenheiro, urbanismo acadêmico. **Arquitextos**, São Paulo, ano 13, n. 145.03, Vitruvius, jun. 2012. Disponível em: < http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/13.145/4341>. Acesso em: 4 maio 2018.

REIS, A. ***Obras novas contra as sêcas (executadas de 3 de setembro de 1915 a 31 de outubro de 1918).*** *Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1920.*

REIS, A. Economia política, finanças e contabilidade. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918. In: FERREIRA, L. O. **Os Politécnicos**: ciência e reorganização social segundo o pensamento positivista da Escola Politécnica do Rio de Janeiro (1862-1922), 1989.

REIS, J. Administrações. **Revista Clube de Engenharia**, v. 4, p. 91-96, set. 1961. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/SAMPAIO,%20Carlos.pdf>. Acesso em: 14 ago. 2017.

REIS, J. O. **O Rio de Janeiro e seus prefeitos**. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade, 1977.

REISS, R. L. **The home I want**. London: Hodder and Stougghton, 1918.

REVISTA NERA. Ano 10, n. 11, jul.-dez. 2007.

REZENDE, V. F. O urbanismo na Era Vargas: uma introdução. In: _____. (Org.). **Urbanismo na Era Vargas***:* transformação das cidades brasileiras. Niterói: Intertexto, 2012.

REZENDE, V. F. Rezende. Urbanismo e planejamento no Distrito Federal: debate e investidas de 1920 a 1945 (Urbanism and City Planning in the Federal District: debate and attempts from 1920 to 1945**). Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro**, n. 12, p. 77-99, 2017. Disponível em: <http://wpro.rio.rj.gov.br/revistaagcrj/wp-content/uploads/2017/08/6_Dossi%C3%AA-1_Artigo-4.pdf> Acesso em: 3 maio 2018.

RIBEIRO, L. C. Q**. Da propriedade fundiária ao capital incorporador: as formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro**. 1991. Tese (Doutorado) – IP, USP, 1991.

RIBEIRO, M. E. J. **Goiânia**: os planos, a cidade e o sistema de áreas verdes. Goiânia: Ed. UCG, 2004.

RIO, J. do. **A alma encantada das ruas**. In: MINISTÉRIO DA CULTURA. [s.l.]: Fundação Biblioteca Nacional, Departamento Nacional do Livro, [s.d.]. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/Acervo_Digital/livros_eletronicos/alma_encantadora_das_ruas.pdf>. Acesso em: 31 mar. 2016.

ROCHARD, J. ***Enciclopédia de Higiene e de Medicina Pública****. 1897.*

RODRIGUES, P. C. A rodovia pan-americana. **Revista do Clube de Engenharia**, Rio de Janeiro, n. 224, p. 21-33, abr. 1955.

ROLNIK, R. ; KLINK, J. **Crescimento econômico e desenvolvimento urbano: por que nossas cidades continuam tão precárias?.** *Novos estud. - CEBRAP* [online]. 2011, n.89, pp.89-109. ISSN 0101-3300. http://dx.doi.org/10.1590/S0101-33002011000100006. SAINT, A. Politics and the people of London: the London County Council (1889-1965). **Hardcover**, 1 Jul. 1989.

SANGLARD, G.; COSTA, R. G. R. Direções e traçados da assistência hospitalar no Rio de. Janeiro (1923-31). **História, Ciências, Saúde –** Manguinhos, Rio de Janeiro, v.11, n.1, jan.-abr. 2004. Disponível em: < http://dx.doi.org/10.1590/S0104-59702004000100007>. Acesso em: 26 ago. /2017.

SEVCENKO, N. O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In: _____. (Org.). **História da vida privada no Brasil**. República: da Belle Epoque à era do rádio. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SICCA, Paolo. ***Storia dell'urbanistica: l'ottocento.*** Roma: Laterza, 1985. V.2.

SECCHI, B. **A cidade do século vinte**. Tradução e notas: Marisa Barda. São Paulo: perspectiva, 2012. (Coleção Debates).

SECCHI, L. Modelos organizacionais e reformas da administração pública. **Rev. Adm. Pública** [online], v. 43, n. 2, p. 347-369, 2009.

SHERER, Fabiano de Vargas. **Expondo os Planos**: exposições universais do século XX e seus planos urbanísticos. 2002. Dissertação (Mestrado) – Porto Alegre: Propur, 2002.

SIMÕES JUNIOR, J. G. A Exposição Colombiana de Chicago de 1893 e o advento do urbanismo norte-americano. **Arquitextos**, São Paulo, ano 12, n. 144.01, maio 2012. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.144/4340>. Acesso em: 15 jul. 2017.

SIMPSON, M. A. **Thomas Adams and the Modern Planning Movemente**: Britain, Canada and the United States, 1900-1940. London: Mansell, 1985.

SILVA, L. S. D. **A construção de Brasília**: modernidade e periferia. Goiânia: Ed. UFG, 1997.

SILVA, L. H. P. **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.

SIMÕES JUNIOR, J. G. A urbanística germânica (1870-1914): internacionalização de uma prática e referência para o urbanismo brasileiro. **Arquitextos**, São Paulo, ano 9, n. 097.03, jun. 2008. Disponível em: <http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.097/134>. Acesso em:

SIMÕES JUNIOR, J. G. O ideário dos engenheiros e os planos realizados para as capitais brasileiras ao longo da Primeira República. **Arquitextos**, São Paulo, ano 8, n. 090.03, nov. 2007. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.090/190>. Acesso em:

SIMÕES JUNIOR, J. G. Town Planning Conference: intercâmbios internacionais nos primórdios do urbanismo moderno e seus reflexos no Brasil. Londres, 1910. **Arquitextos**, São Paulo, ano 15, n. 170.01, jul. 2014. Disponível em:

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.170/5272>. Acesso em: 15 jul. 2017.

SILVA, L. H. P. **Luzes e sombras na cidade:** no rastro do Castelo e da Praça Onze: 1920-1945. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 2006.

SITTE, C. **A construção de cidades segundo seus princípios artísticos**. São Paulo: Ática, 1992.

SOSA, M. R.; SEGRE, R. In: PEREIRA, E. M. (Org.). **Planejamento Urbano no Brasil**: conceitos, diálogos e práticas. Chapecó: Argos, 2013. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?id=iD_WSuw8GBsC&lpg=PA91&ots=NFW7hp637t&dq=Met%C3%A1fora%20organicista%20de%20cidades&hl=pt-BR&pg=PA54#v=onepage&q=Met%C3%A1fora%20organicista%20de%20cidades&f=false>. Acesso em: 14 fev. 2018.

STELTER, G. A. Rethinking the significance of the city beautiful movement. In: FREESTONE, R. (Ed.). **Urban Planning in a changing world: the twentieth century experience.** Londres: E & FN Spon, 2000. p. 98-117.

SUTCLIFFE, A. **Towards the planned city**: German, Britain, the United States and France. (1780-1914). New York: St. Martin Press, 1981.

SWAELMEN, L. **Préliminaires d'art civique**. Leyde: Societé d'Editions A. W. Sijthoff, 1915.

TELLES, P. C. da S. A Escola Politécnica do Rio de Janeiro. In: _____. **História da Engenharia no Brasil**. Rio de Janeiro: Clavero, 1993. v. 2, cap. 10.

TORRES, R. R.; CANABARRO, F. A história das primeiras rodovias pavimentadas. **Revista Estradas**, Porto Alegre, nov. 2005.

TREVISAN, R. **Cidades novas**. 2009. Tese (Doutorado) – Programa de Pesquisa e Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2009.

UFJF. **Anuário Estatístico**. Juiz de Fora, MG: UFJF, Centro de Pesquisas Sociais, p. 19-20, 2004.

VALVA; Milena d´Ayala; COELHO, Gustavo Neiva. Cidades novas a serviço do poder: um estudo comparativo entre Sabaudia (Itália) e Goiânia (Brasil). In: MELO, Marcelo de; OLIVEIRA, Eliézer C.; SILVA, Ademir Luiz da. **Território, cidades e cultura no cerrado.** 1. ed. Anápolis, GO: Ed. UEG, 2012.

VERÌSSIMO, J. **A educação nacional**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1906.

VIANA, J. S. Divisão territorial do Brasil. **Revista Brasileira de Geografia (RBG)**, v. 2, n. 3, p. 372-406, 1940.

ZUIN, E. S. L. Escola normal da corte e o ensino das matemáticas no final do século XIX em transição para o período republicano no Brasil. In: SEMINÁRIO NACIONAL DE HISTÓRIA DA MATEMÁTICA, 9., 2011, Aracaju. **Anais**... Aracaju, SE, 2011. Disponível em: <http://www.each.usp.br/ixsnhm/Anaisixsnhm/Comunicacoes/1_Zuin_E_S_L_Escola_Normal_da_Corte_e_o_Ensino_das_Matemáticas.pdf>. Acesso em:

WARD, S. Reexamining the International Diffusion of Planning. In: FREESTONE, R. (Org.). **Urban Planning in a Changing World**: The Twentieth Century Experience. London: E & FN Spon, 2000.

WILSON, W. H. **The city beautiful movement**. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1994.

WOLFF, S. F. S. **Jardim América**: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura. São Paulo, Edusp, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2001.

WOODCOCK, George. **História das ideias e movimentos anarquistas**. v. 1: A ideia. Tradução: Júlia Tettamanzy. Porto Alegre: L&PM, 2002.

APÊNDICES
ANEXOS

APÊNDICE 1 - PUBLICAÇÕES
Destina-se à organização cronológica das publicações dos textos de Armando Augusto de Godoy, entre os anos de 1925 a 1937, deixando as informações sobre títulos e edições. Como suporte à leitura, o acesso opcional foi disponibilizado um link somente aos textos da coletânea que se encontra copilados no livro A URBS e seus problemas e devidamente referenciados, identificados e citados com conexão direta no corpo do texto da tese.

ANEXO 1 – DOCUMENTOS PESSOAIS
Documentos primários e secundários que esclarecem sobre os vestígios encontrados sobre a formação acadêmica e atuação profissional

ANEXO 2 - CONGRESSOS DE ESTRADAS DE RODAGEM
Apresenta as capas dos anais, informação sobre os congressos internacionais e nacionais de estradas de rodagem com as respectivas datas e com indicação das cidades onde foram realizados durante o período de formação do movimento rodoviarista brasileiro.

ANEXO 3 - PERIÓDICOS DE JORNAIS E CAPAS DE REVISTAS
Exemplares de Diários, Jornais e revistas especializadas do período de formação do movimento urbanista brasileiro.
textos da coletânea que se encontra copilados no livro A URBS e seus problemas e devidamente referenciados, identificados e citados com conexão direta no corpo do texto da tese.

APÊNDICE 1 - PUBLICAÇÕES

[1925]

GODOY, A. A. de. A questão social das pequenas habitações no Rio. set-1925. **In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 155.

[1926]

GODOY, A. A. de. A subordinação da estética e da salubridade das cidades à divisão dos terrenos. jun-1926. **In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 57.

GODOY, A. A. de. Necessidade inadiável de um plano de remodelação para o Rio de Janeiro. set-1926. **In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 35.

GODOY, A. A. de. O elemento fundamental da vida e das transformações urbanas. nov-1926. **In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 49.

GODOY, A. A. de. A evolução das cidades e a urbs moderna. dez-1926. **In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 27.

[1927]

GODOY, A. A. de. Uma nova fase para o Rio de Janeiro. jul-1927. **In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 43.

[1930]

GODOY, A. A. de. Tese sobre loteamentos e a ocupação racional dos terrenos nas cidades. jul-1930. **In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 111.

GODOY, A. A. de. O arranha-céu. out-1930. **In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 5.

[1931]

GODOY, A. A. de. A necessidade de planos de remodelação e expansões para as cidades. ago-1931. **In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 67.

GODOY, A. A. de. O plano de remodelação da cidade do Rio de Janeiro. ago-1931. **In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 75.

GODOY, A. A. de. A ordem nas cidades. set-1931. **In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 83.

GODOY, A. A. de. Zoneamento das cidades. set-1931. **In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 89.

GODOY, A. A. de. A questão das quadras no Plano Agache. set-1931. **In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 97.

GODOY, A. A. de. O verdadeiro saneamento. set-1931. **In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 123.

GODOY, A. A. de. Progressos no domínio da arquitetura. set-1931. **In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 163.

GODOY, A. A. de. A ocupação racional dos terrenos nas cidades. **Boletim de Engenharia.** v. v, n. 1, p. 131, out-1931.

GODOY, A. A. de. A cidade-jardim. out-1931. **In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 259.

GODOY, A. A. de. Os problemas da ventilação e iluminação na habitação. out-1931. In **GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 171.

GODOY, A. A. de. A urbanização dos morros. out-1931. **In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 179.

GODOY, A. A. de. O problema da habitação (1). out-1931. **In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 141.

GODOY, A. A. de. O problema da habitação (2). nov-1931. In **GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 149.

[1932]

GODOY, A. A. de. Santos Dumont. **Revista da Diretoria de Engenharia.** ano i, n. 2, p. 1-2, out. 1932.

GODOY, A. A. de. O problema do tráfego através do plano de remodelação. **Revista Brasileira de Engenharia.** mar-1932. In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas. Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 187.

GODOY, A. A. de. A improcedência de algumas objeções contra a Lei sobre a abertura de ruas e loteamentos de terrenos. **Revista Municipal de Engenharia**. Rio de Janeiro. N.1, p. 212, ju-1932.

GODOY. A. A. de, Duas cidades industriais modelares (Gary, nos Estados Unidos, e Magnitogorsk, na Rússia). Revista Municipal de Engenharia. Rio de Janeiro. N. 2, p. 914, out-1932. **In GODOY, A.A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Comércio. Rio de Janeiro, 1943. P. 259.

GODOY, A. A. de. Publicações Techinicas – Resenhas. **Revista Municipal de Engenharia.** Rio de Janeiro. n. 2, p. 343, out-1932.

[1933]

GODOY, A. A. de. Paulo de Frontin. **Revista da Diretoria de Engenharia.** Rio de Janeiro. ano ii, n. 4, p. 1-2, abr-1933.

GODOY, A. A. de. O Açude de Orós. **Revista da Diretoria de Engenharia.** Rio de Janeiro. Ano ii, n. 4, abr. 1933.

GODOY, A. A. de. Relatório apresentado ao Dr. Pedro Ludovico, interventor no estado de Goiás, sobre a mudança da atual capital para Campinas. **Revista Municipal de Engenharia.** Rio de Janeiro. n. 5, p. 202, jul-1933. **In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 209.

GODOY, A. A. de. Saturnino de Brito, o Urbanista. ago-1933. In **GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 271.

GODOY, A. A. de. Saturnino de Brito. **Revista da Diretoria de Engenharia.** Rio de Janeiro. Ano ii, n. 6, p. 1-2, set. 1933.

[1934]

GODOY, A. A. de. O problema da habitação. **Revista da Diretoria de Engenharia.** Prefeitura do Distrito Federal. Rio de Janeiro. n.10, ano II, p. 1-5, mai-1934.

GODOY, A. A. de. Sugestões sobre a Lagoa Rodrigo de Freitas e os terrenos marginais. **Revista Municipal de Engenharia.** Rio de Janeiro. n. 13, p. 148, nov-1934.

GODOY, A. A. de. O problema das vias férreas obsoletas e deficitárias. **Revista da Diretoria de Engenharia.** Rio de Janeiro, Ano 2, n. 8, p. 41, jan-1934.

GODOY, A. A. de. V Congresso Nacional de Estradas de Rodagem – O verdadeiro destino

do imposto aduaneiro sobre a gasolina e sobre os elementos consumidos pelo automóvel. **Revista da Diretoria de Engenharia.** Ano 2, n. 8, p.17, jan-1934.

[1935]

GODOY, A. A. de. O Urbanismo nos Estados Unidos. **Revista Municipal de Engenharia.** Rio de Janeiro. n. 14, p. 205-213, jan-1935.

GODOY, A. A. de. VIº Congresso de Estradas – Justificativa do Programa do VIº Congresso de Estradas. **Revista Municipal de Engenharia.** Rio de Janeiro. n. 18, p. 543, set-1935.

GODOY, A. A. de. Os grandes resultados sociais e econômicos da obediência aos princípios do Urbanismo. out-1935. **In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas. Jornal do Commercio.** Rio de Janeiro, 1943. p. 287.

GODOY, A. A. de. Conferência realizada no Clube de Engenharia sobre "As consequências sociais e econômicas dos Princípios do Urbanismo". **Revista do Clube de Engenharia.** n. 14, p. 711, nov-1935.

GODOY, A. A. de. Algumas faces do problema rodoviário do Brasil. **Revista Municipal de Engenharia.** Rio de Janeiro. n. 19, p. 615-618, nov-1935.

GODOY, A. A. de. A concorrência do pneumático ao trilho. **Revista Municipal de Engenharia.** Rio de Janeiro. Ano. iv, n. 15, p. 308, mar-1935.

[1936]

GODOY, A. A. de. Algumas transformações e conquistas urbanas do Rio, através de diferentes governos. mai-1936. **In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 305.

GODOY, A. A. de. Algumas transformações e conquistas urbanas do Rio através de diferentes Governos. **Revista Arquitetura e Urbanismo.** v. i, n. 2, p. 454, jul/ago-1936.

GODOY, A. A. de. O arranha-céu na Holanda. ago-1936. **In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 273.

GODOY, A. A. de. A superioridade urbanística de alguns insetos. set-1936. **In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 243.

GODOY, A. A. de. O necessário remembramento dos lotes obsoletos. out-1936. **In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 105.

[1943]

GODOY, A. A. de. **A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. 336 p.

[1937]

GODOY, A. A. de. **As grandes perspectivas e problemas do Estado de Goiás**. Palestra realizada no Rio de janeiro, 1937.

[sem data]

GODOY, A. A. de. A questão dos arranha-céus no Rio de Janeiro. **In GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 231.

GODOY, A. A. de. A rodovia sob o ponto de vista do urbanismo através dos séculos. **GODOY, A. A. de. A URBs e seus problemas.** Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1943. p. 249.

APÊNDICE 2 – MAPA DE ENDEREÇOS DE ARMANDO AUGUSTO DE GODOY

Pontos de Interesse
1- Estádio Maracanã
2- Colégio Militar
3- Praça da Bandeira
4- Campo de Santana
5- Morro da Providência
6- Morro da Saúde
7- Cais do Porto
8- Pier Mauá
9- Morro da Conceição
10- Morro de São Bento
11- Praça XV de Novembro

Endereços Residenciais
1900-1902 – S. Bento 27, sobrado e Costa Bastos 8;
1905-19.. – R. Haddock Lobo, 46;
1908-1909 – R. José Eugenio, 16, São Christovão;
1910-19.. – Rua S. Francisco Xavier, 267;
1913-1915 – R. Aristides Lobo, 156;
1916-19.. – R. Laranjeiras, 147;
1922-1929 – Av. Rio Branco , 152, Hotel Avenida.

Legenda
Principais vias
Vias endereços
Vias do Plano Pereira Passos

Aterro de 1910 após a Reforma Pereira Passos

Aterro de 1930 após a Reforma Carlos Sampaia

Aterro 1946 após a Reforma Henrique Dodsworth

Aterro 1965 no governo Carlos Lacerda

"Mapa do RIO DE JANEIRO: identificação dos endereços residenciais de Armando Augusto de Godoy, destaque para área CENTRAL MONUMENTAL, 1914" e o "cinturão de pobreza" formado pelos bairros:
1) SAÚDE E GAMBOA (ZONA PORTUÁRIA);
2) CIDADE NOVA; 3) LAPA.

APÊNDICE 3 – SÍNTESE DA ESTRUTURA PATRIARCAL DA FAMÍLIA GODOY

1. **José Venâncio de Godoy** (avô)
Patriarca da família

Data do Nascimento: 1804. Local do Nascimento: Mariana, Minas Gerais, Brasil. Religião: Católica Apostólica Romana. Mãe Adotiva: **Anna Joaquina de Godoy** (1741-1834) - já viúva de dois casamentos. Filho de pais incógnitos, exposto no ano de 1804 na casa da senhora **Anna Joaquina de Godoy** (1741-1834), que era viúva sem filhos, com 63 anos de idade, proprietária e residente em Mariana (MG), que prontamente o adotou como filho.

O seu sobrenome "**Godoy**" veio da sua mãe adotiva: **Anna Joaquina de Godoy**. Motivo pelo qual torna-se impossível a descoberta dos seus pais biológicos. Dona **Anna Joaquina de Godoy** faleceu viúva em Mariana (MG), no ano de 1834, aos 93 anos de idade. Seu inventário encontra-se arquivado na cidade de Mariana (*Cartório do 1º Ofício, ano de 1834, caixa nº 39, auto nº 887, tendo como inventariante o seu filho adotivo José Venâncio de Godoy*) Ocupações de José Venâncio de Godoy:Secretário da Câmara de Mariana, em 1830. Agricultor, desbravador e proprietário de 519 alqueires, 3 quartas e 7,7 pratas de terras, equivalentes a uma área de 1.610 hectares, situados no local que futuramente veio a se transformar na fazenda Laranjal e depois, na cidade de Laranjal (MG). Esta propriedade foi vendida no dia 22/06/1844 - sábado, para dona Anna Maria Rosa. (*Cartório de Notas do 1º Ofício de Visconde do Rio Branco, ex-Vila do Presídio, em escritura lavrada pelo Tabelião José de Freitas Pacheco*). Tenente-Coronel. Deputado da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais, em Ouro Preto, em duas legislaturas: 15.ª Legislatura (1864-1865) e 16.ª Legislatura (1866-1867).

Esposa: **Maria Benedicta Augusta de Godoy**.
Fontes: 1, 2, 3, 4 e 21.

Filhos:
1.1. José Venâncio de Godoy Júnior e
1.2. Olimpio Augusto

1.1 José Venâncio de Godoy Júnior (tio)

O José Venâncio de Godoy Júnior figura no "Almanaque da Província de Minas Gerais", referente ao período de 1864 a 1875, como um dos fazendeiros de café, da Freguesia de Angustura. Em 1885 era votante em Angustura, Município de Além Paraíba, Minas Gerais.

Filha:
1.1.1 **Maria da Natividade Godoy**.

1.2 Olympio Augusto de Godoy (pai)

Data do Nascimento: 1833/1838. Ocupação: Tenente-Coronel. Religião: Católica Apostólica Romana. Figura no "Almanaque da Província de Minas Gerais", referente ao período de 1864 a 1975, como um dos fazendeiros de café, da Freguesia de Angustura.

Esposa: **Anna Fortunata de Bittencourt e Castro**. Data do Nascimento: 1839. Local do Nascimento: Volta Grande (MG). Ocupação: Prendas domésticas.

Avô paterno da Esposa: **Boaventura de Bittencourt Godinho**, falecido em 15/02/1839 - sexta-feira, guarda-mor, proprietário da sesmaria de Jatimanaçu (Volta Grande); e que jaz sepultado no adro da igreja Madre de Deus, no Distrito de Angustura, Município de Além Paraíba (MG). A sesmaria de Jatimanaçu com o passar do tempo foi sendo dividida e subdividida em diversas propriedades para os seus herdeiros; entre elas a fazenda Cachoeira Alegre, nas proximidades da atual cidade de Volta Grande, que possuía antes de 1860, "engenho de café de pilões movido por roda hidráulica de madeira, e também, terreiro de pedra e cal."

Filhos:
1.2.1. Maria Augusta;
1.2.2. José Venâncio Augusto,
1.2.3. Francisco,
1.2.4. Armando Augusto,
1.2.5. Anna e
1.2.6. Delia.

1.2.4. Armando Augusto de Godoy (pai)

Data do Nascimento: 03/04/1876 - segunda-feira.
Local do Nascimento: Volta Grande (MG).
Data do Batizado: 24/04/1876 - segunda-feira.
Ocupação: Engenheiro Civil.
Educação: Formado em Engenharia Civil.
Religião: Católica Apostólica Romana.
Residia na cidade do Rio de Janeiro, então Distrito Federal.

Esposa: **Judith Telles Magalhães**.
Data do Nascimento esposa: 1883.
Ocupação: Professora pública na cidade do Rio de Janeiro.
Religião: Católica Apostólica Romana.

Pai da Esposa: **Manoel Antônio Lima Magalhães**.
Mãe da Esposa: **Antônia Telles de Magalhães**.

Nota da Esposa: Ela faleceu ao dar a luz ao filho Armando.
Local do Casamento: Rio de Janeiro (RJ), então Distrito Federal.
Data do Casamento: 29/11/1905

Filho:
1.2.4.1. Armando Augusto de Godoy Filho

ANEXO 1 – DOCUMENTOS PESSOAIS

Externato do Gymnasio Nacional

CERTIDÃO

DE

Exame das materias exigidas, como preparatorios, para admissão á matricula nos cursos de estudos superiores da Republica dos Estados Unidos do Brazil

N. 4566

Certifico que do Livro dos exames Preparatorios desta Secretaria consta que Armando Augusto Godoy foi examinado em Francez nos exames verificados em 22 de Agosto de 1895 obteve a nota de approvado plenamente

Secretaria do Externato do Gymnasio Nacional, em 16 de Dezembro de 1895

O Secretario

Anexo 1.1 - Certificado do exame de Francês pelo Externato do Gymnasio Nacional, 1895.

Externato do Gymnasio Nacional

CERTIDÃO

DE

Exame das materias exigidas, como preparatorias, para admissão á matricula nos cursos de estudos superiores da Republica dos Estados Unidos do Brazil

N. 5055

Certifico que do Livro dos exames Preparatorios desta Secretaria consta que Armando Augusto de Godoy foi examinado em Portuguez nos exames verificados em 25 de Janeiro de 1895 e obteve a nota de approvado simplesmente

Secretaria do Externato do Gymnasio Nacional, em 24 de julho de 1895

O Secretario,

Anexo 1.2 - Certificado do exame de Português pelo Externato do Gymnasio Nacional, 1895.

Externato do Gymnasio Nacional

CERTIDÃO

DE

Exame das materias exigidas, como preparatorias, para admissão á matricula nos cursos de estudos superiores da Republica dos Estados Unidos do Brazil

N. 5563

Certifico que do Livro dos exames Preparatorios desta Secretaria consta que Armando Augusto de Godoy foi examinado em Arithmetica nos exames verificados em 27 de Janeiro de 1896 e obteve a nota de approvado com distincção

Secretaria do Externato do Gymnasio Nacional, em 20 de Agosto de 1896

O Secretario,

Anexo 1.3 - Certificado do exame de Aritmética pelo Externato do Gymnasio Nacional, 1896.

Externato do Gymnasio Nacional

CERTIDÃO

DE

Exame das materias exigidas, como preparatorios, para admissão á matricula nos cursos de estudos superiores da Republica dos Estados Unidos do Brazil

N. 8427

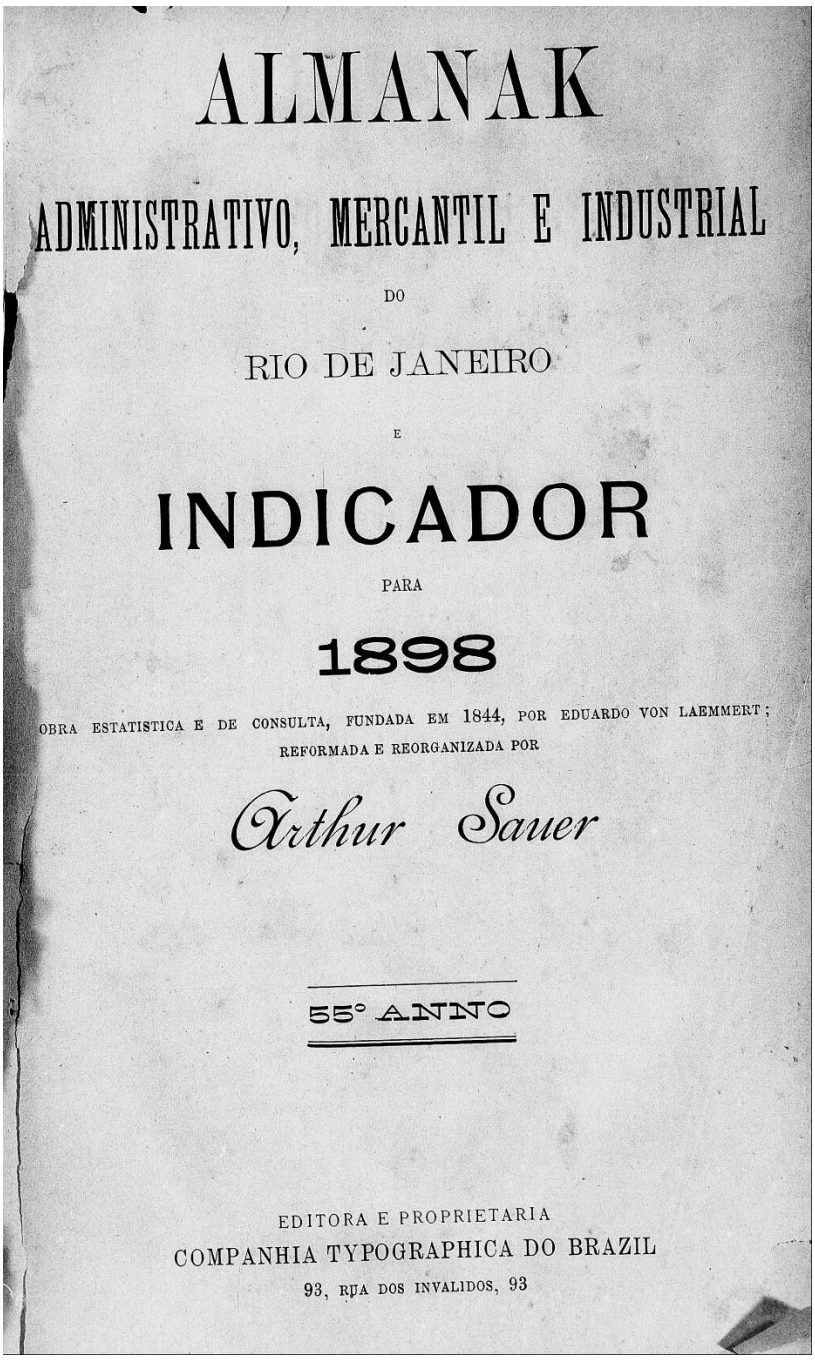
Certifico que do Livro dos exames Preparatorios desta Secretaria consta que Armando Augusto Godoy natural de Minas Geraes de 20 annos de idade, foi examinado em Algebra nos exames verificados em 1 de fevereiro de 1897 obteve a nota de approvado plenamente

Secretaria do Externato do Gymnasio Nacional, em 31 de janeiro de 1898

O Secretario,

200 REIS

Anexo 1.4 - Certificado de aprovação em Álgebra em 1897 pelo Externato do Gymnasio Nacional, 1898.



ALMANAK

ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL

DO

RIO DE JANEIRO

E

INDICADOR

PARA

1898

OBRA ESTATISTICA E DE CONSULTA, FUNDADA EM 1844, POR EDUARDO VON LAEMMERT;
REFORMADA E REORGANIZADA POR

Arthur Sauer

55° ANNO

EDITORA E PROPRIETARIA
COMPANHIA TYPOGRAPHICA DO BRAZIL
93, RUA DOS INVALIDOS, 93

Anexo 1.5 – Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro e Indicador para 1898.

Externato do Gymnasio Nacional

CERTIDÃO

DE

Exame das materias exigidas, como preparatorios, para admissão á matricula nos cursos de estudos superiores da Republica dos Estados Unidos do Brazil

N. 8.425

Certifico que do Livro dos exames Preparatorios desta Secretaria consta que Armando Augusto Godoy natural de Minas Geraes de 21 annos de idade, foi examinado em ~~Geographia geral do Brazil e cosmographia~~ nos exames verificados em 4 de janeiro de 1898 e obteve a nota de approvado plenamente

Secretaria do Externato do Gymnasio Nacional, em 31 de janeiro de 1898

O Secretario,

Anexo 1.6 - Certificado do exame de Geografia geral do Brasil e Cosmografia pelo Externato do Gymnasio Nacional, 1898.

Externato do Gymnasio Nacional

CERTIDÃO

DE

Exame das materias exigidas, como preparatorios, para admissão á matricula nos cursos de estudos superiores da Republica dos Estados Unidos do Brazil

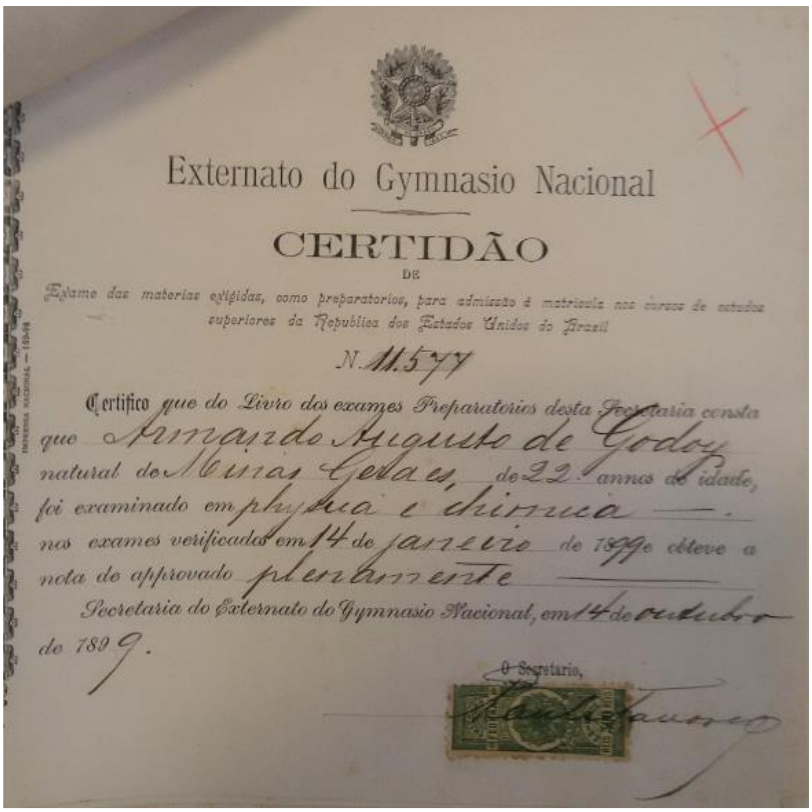
N. 8.426

Certifico que do Livro dos exames Preparatorios desta Secretaria consta que Armando Augusto Godoy natural de Minas Geraes de 21 annos de idade, foi examinado em Inglez nos exames verificados em 19 de janeiro de 1898 e obteve a nota de approvado com distincção

Secretaria do Externato do Gymnasio Nacional, em 31 de janeiro de 1898

O Secretario,

Anexo 1.7 - Certificado do exame de Inglês pelo Externato do Gymnasio Nacional, 1898.



Externato do Gymnasio Nacional

CERTIDÃO

DE

Exame das materias exigidas, como preparatorios, para admissão á matricula nos cursos de estudos superiores da Republica dos Estados Unidos do Brazil

N. 11.577

Certifico que do Livro dos exames Preparatorios desta Secretaria consta que Armando Augusto de Godoy natural de Minas Geraes, de 22 annos de idade, foi examinado em physica e chimica — nos exames verificados em 14 de janeiro de 1899 e obteve a nota de approvado plenamente

Secretaria do Externato do Gymnasio Nacional, em 14 de outubro de 1899.

O Secretario,

Anexo 1.8 - Certificado de exames de Física e Química pelo Externato do Gymnasio Nacional, 1899.

Externato do Gymnasio Nacional

CERTIDÃO

DE

Exame das materias exigidas, como preparatorios, para admissão á matricula nos cursos de estudos superiores da Republica dos Estados Unidos do Brazil

N. 11.579

Certifico que do Livro dos exames Preparatorios desta Secretaria consta que Armando Augusto de Godoy natural de Minas Geraes de 22 annos de idade, foi examinado em historia geral e do Brazil nos exames verificados em 1 de fevereiro de 1899 obteve a nota de approvado simplesmente

Secretaria do Externato do Gymnasio Nacional, em 14 de outubro de 1899.

O Secretario,

Anexo 1.9 - Certificado do exame de História Geral e do Brasil pelo Externato do Gymnasio Nacional, 1899.

Externato do Gymnasio Nacional

CERTIDÃO

DE

Exame das materias exigidas, como preparatorios, para admissão á matricula nos cursos de estudos superiores da Republica dos Estados Unidos do Brazil

N. 11.578

Certifico que do Livro dos exames Preparatorios desta Secretaria consta que Armando Augusto de Godoy natural de Minas Geraes de 22 annos de idade, foi examinado em historia natural nos exames verificados em 6 de fevereiro de 1899 obteve a nota de approvado simplesmente

Secretaria do Externato do Gymnasio Nacional, em 14 de outubro de 1899.

O Secretario,

Anexo 1.10 - Certificado do exame de História Natural pelo Externato do Gymnasio Nacional, 1899.

318

Recebedoria da Capital Federal

MATRICULA DA ESCOLA POLYTECHNICA

EXERCICIO DE 1900

Rs. 50$000

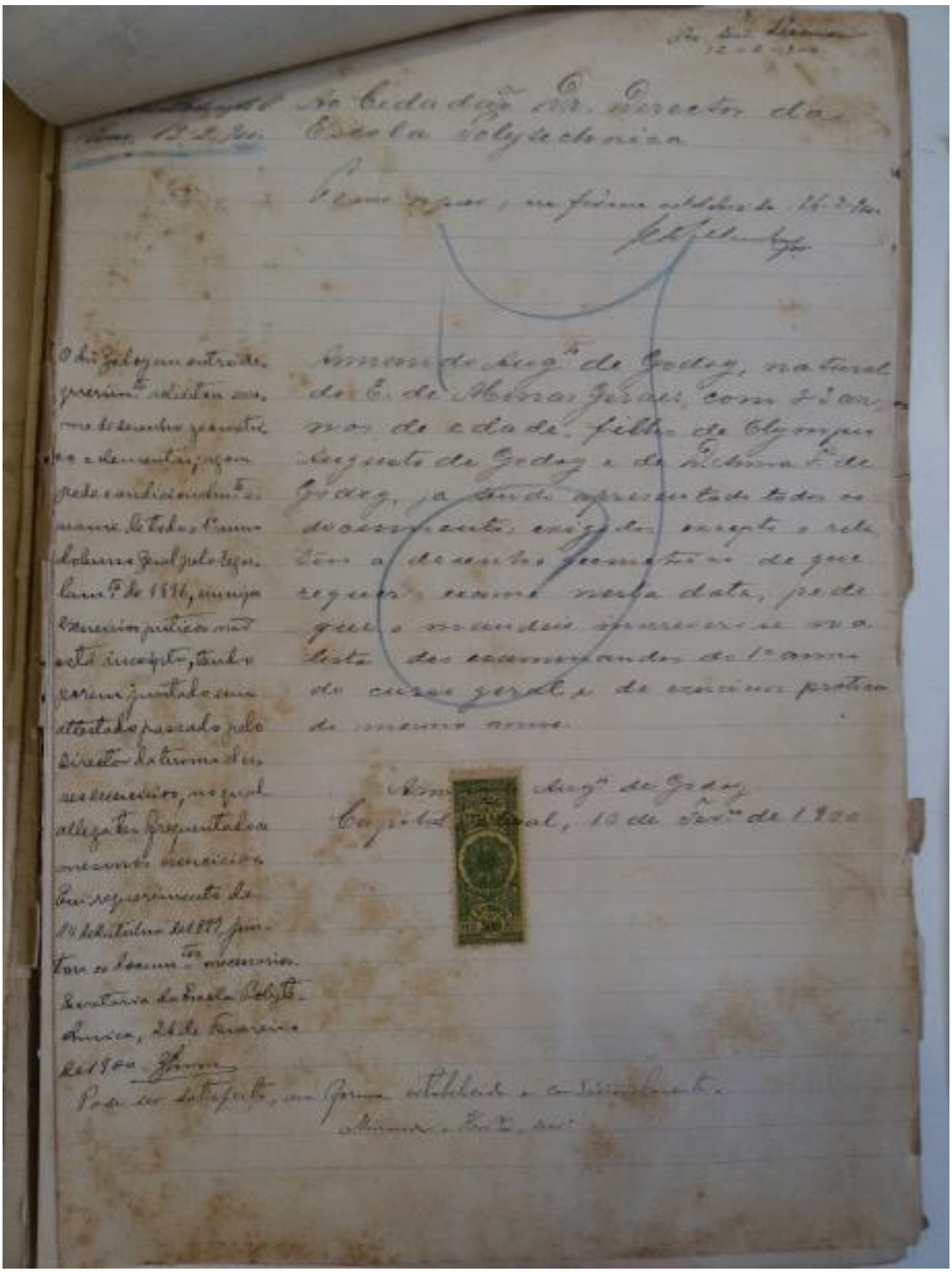
No livro de receita fica debitado o Thesoureiro pela quantia de cincoenta mil reis recebida do Sr. Armando Augusto de Godoy pela matricula no 1º anno do curso geral

Capital Federal, 9 de Janeiro de 1900

O Thesoureiro, Pelo Sub-director,

Anexo 1.11 - Comprovante de matrícula no 1º ano do Curso Geral da Escola Polytechnica, 1900.

Anexo 1.12 - Requerimento para realização do exame de Desenho Geométrico da Escola Polytechnica, 1900.



Anexo 1.13 - Requerimento para realização do exame de Desenho Geométrico do 1° ano do Curso Geral da Escola Polytechnica, 1900.

Recebedoria da Capital Federal

MATRICULA DA ESCOLA POLYTECHNICA

EXERCICIO DE 1901

Rs. 50$000

No livro de receita fica debitado o Thesoureiro pela quantia de cincoenta mil réis recebida do Sr. Fernando Augusto de Sousa 3º anno Curso geral

Capital Federal, 1 de Abril de 1901

O Thesoureiro, Pelo Sub-director,

Anexo 1.14 - Comprovante de matrícula do 3° ano do Curso Geral na Escola Polytechnica, 1901.

№ 0167

Recebedoria da Capital Federal

MATRICULA DA ESCOLA POLYTECHNICA

EXERCICIO DE 1902

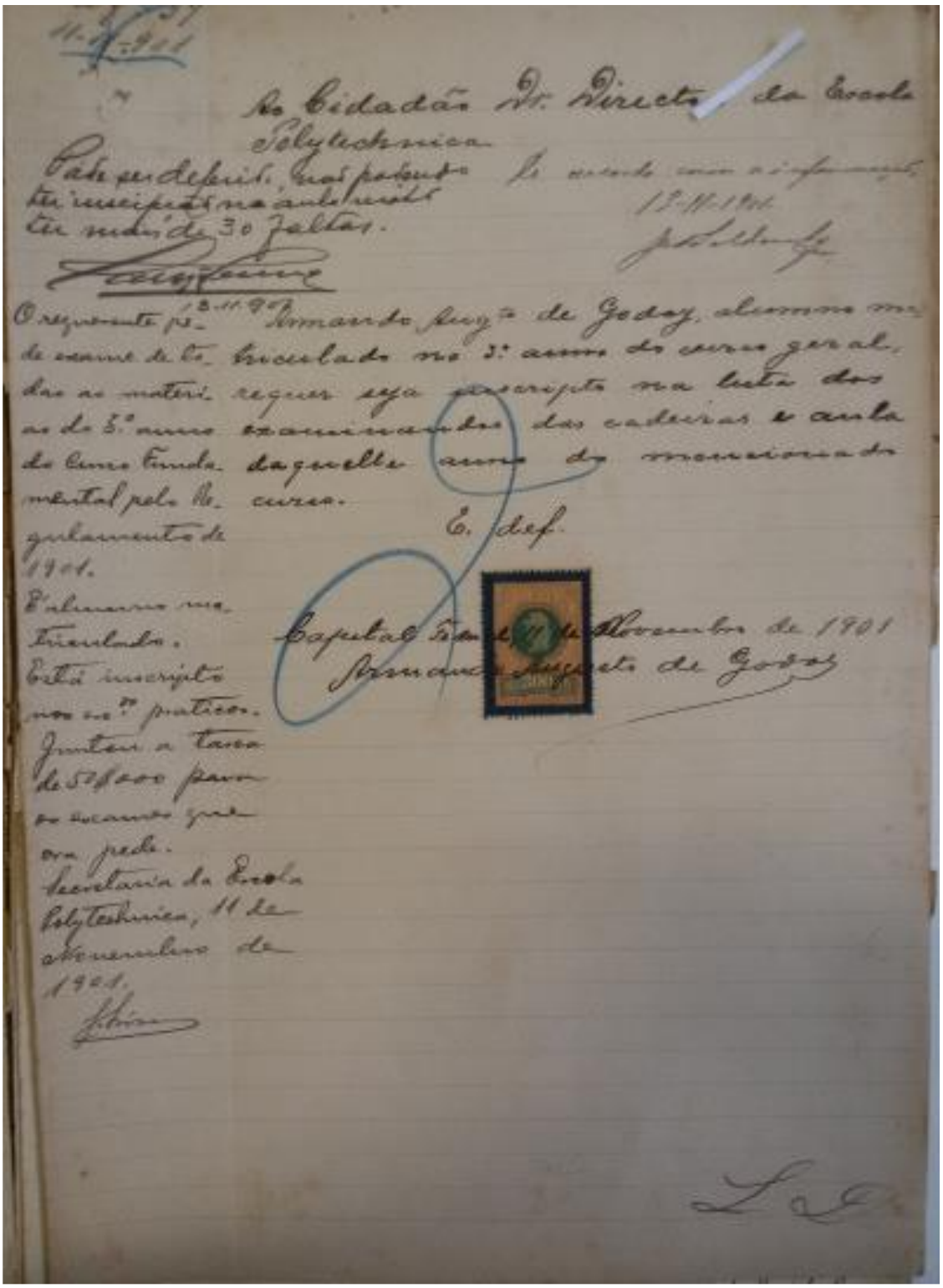
Rs. 50$000

No livro de receita fica debitado o Thesoureiro pela quantia de cincoenta mil réis recebida do Sr. Fernando Augusto Sousa para inscripção de sua matricula, correspondente ao seg. 1º anno do anno de corrente anno.

Capital Federal, 5 de Maio de 1902.

O Thesoureiro. Pelo Sub-director.

Anexo 1.15 - Comprovante de matrícula do 1° ano do Curso de Engenharia Civil na Escola Polytechnica, 1902.



11-11-901

Ao Cidadão Dr. Director da Escola Polytechnica

Pede seja deferido, não podendo ter inscripção na auladentro de mais de 30 faltas.

Requerimento

O requerente pede dispensa de exame de todas as materias do 3.º anno do Curso Fundamental pelo Regulamento de 1901.

É alumno matriculado.

Está inscripto nos exames praticos.

Junta a taxa de 5$000 para os exames que ora pede.

Secretaria da Escola Polytechnica, 11 de Novembro de 1901.

Silva

12-11-901

Armando Fraga de Godoy, alumno matriculado no 3.º anno do curso geral, requer seja inscripto na lista dos examinandos das cadeiras e aula daquelle anno do mencionado curso.

E. def.

Capital Fed., 11 de Novembro de 1901

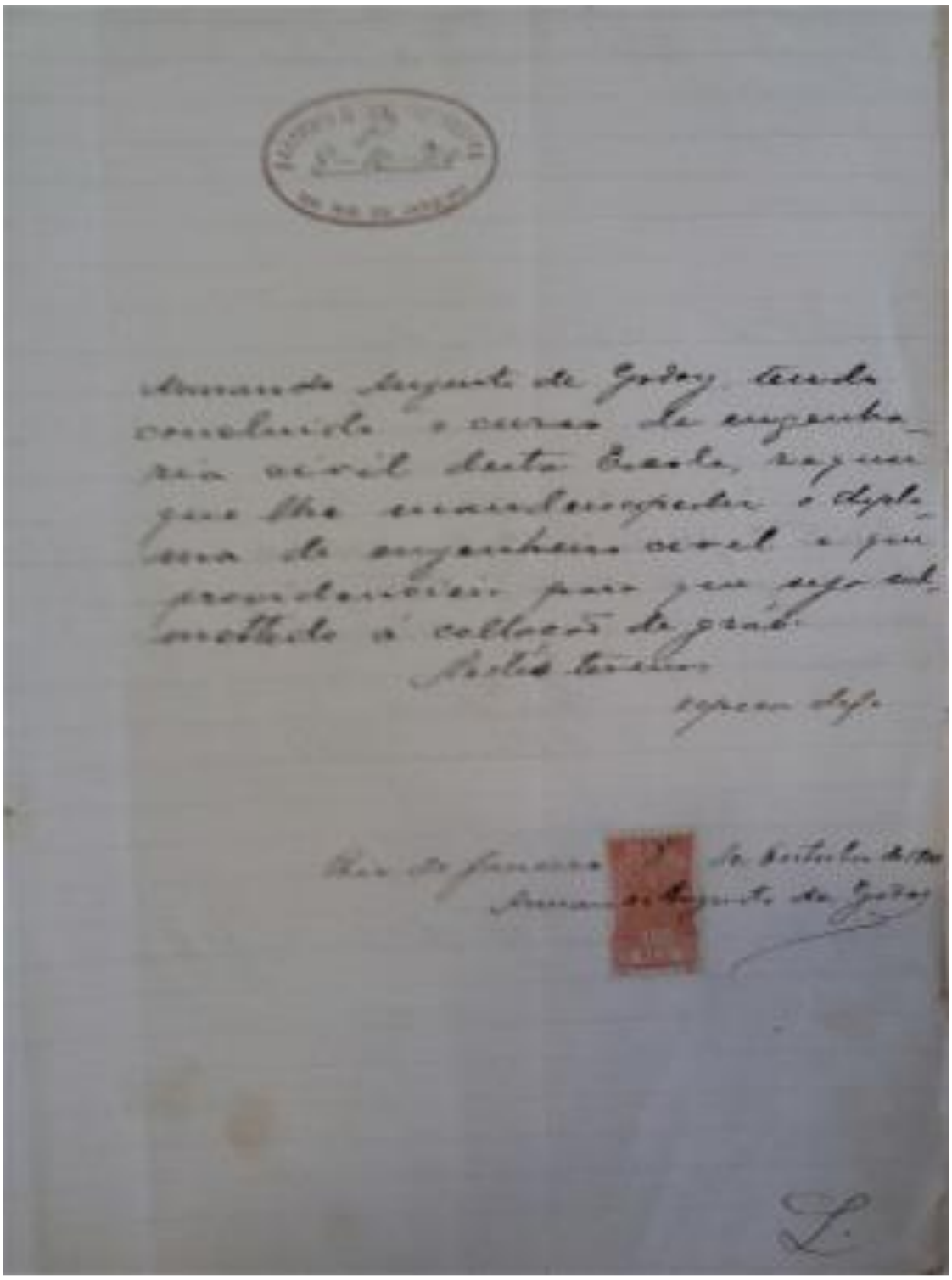
Armando Fraga de Godoy

Se conta com a informação

12-11-901

Anexo 1.16 - Requerimento para lista dos examinados das cadeiras e aulas do 3° ano no Curso Fundamental na Escola Polytechnica, 1901.

Anexo 1.17 - Registro de matrícula no 2° ano do Curso de Engenharia Civil da Escola Polytechnica, 1903.



Anexo 1.18 - Requerimento para o diploma de Engenheiro Civil da Escola Polytechnica, 1910.

CAPITULO VI

DIRECTORIA GERAL DE OBRAS E VIAÇÃO

Actos do Prefeito

NOMEAÇÕES

JANEIRO

24

Director geral, em commissão, desta Directoria, o sub-director da mesma Directoria, engenheiro Candido Alves Mourão do Valle.

JULHO

22

Vice-director, o sub-director, engenheiro Candido Alves Mourão do Valle;

Sub-directores, os engenheiros da mesma Directoria, Caetano Silvestre de Almeida e Arthur de Miranda Ribeiro;

Sub-director da Carta Cadastral, o sub-director da Directoria Geral de Obras e Viação, engenheiro João da Costa Ferreira;

Engenheiro chefe do Serviço Geographico e Geologico, o engenheiro da mesma Directoria Dr. Everardo Backheuser;

Engenheiro chefe da Officina Geral, o engenheiro da mesma Directoria, Dr. Victor Villiot Martins;

Engenheiro, os ajudantes de 1ª classe, engenheiros Manoel do Amaral Segurado e Luiz Maria Gonzaga de Lacerda;

Ajudantes, os ajudantes de 1ª classe: Flaviano Corrêa de Brito, Augusto Camisão de Mello, Jeronymo dos Santos Figueira, Francisco de Araujo Macedo, Americo Frederico da Rocha, Gastão Xavier, Armando Augusto de Godoy, Heitor de Sá, Joaquim Carlos de Pinto Magalhães, Carlos da Gama Lobo, Affonso Luiz Fernandes da Cunha, Edmundo de Castro Goyanna, José Werneck Dicksens, Augusto Bernacchi, Sebastião Machado da Costa, João Gualberto Marques Pinto, Antonio de Souza Pereira Botafogo, Luiz Gastão da Silva Cunha, e os ajudantes de 2ª classe, engenheiros Eduardo Crockatt de Sá, Antonio Alvares Barata, Reginaldo Marques Pardelha, Jorge Nascimento Silva, Mario Soares Pereira, Alfredo de Araujo Gonçalves, José Maria Goulart de Andrade e Manoel Ribeiro de Almeida;

Ajudante de experiencias physicas, o engenheiro Frederico Bandeira da Silveira;

Auxiliares: Sylvio Machado, Antonio Lopes de Azevedo, Pedro Olyntho Coelho Cintras, Ernesto Vieira de Souza, Arthur Lignoire, Godofredo Genesio de Barros e os engenheiros Arbaldo Cabral Botelho Benjamin, Serafim José dos Santos, Adolpho Dourado Lopes, Osmany Coelho Silva, Mauricio da Silva Telles, Ivan Pinheiro de Oliveira Lima, Juvenal Ferreira Martins, Alvaro Baptista Seixas e José Francisco de Souza Porto Junior;

Auxiliares de experiencias physicas, o engenheiro Jayme Salles Filho e José Moutinho dos Reis;

Praticantes technicos: engenheiros Carlos José Verissimo, Julião Martins Castello, Romeu de Sá Freire, Levy Castex, Afeu de Oliveira Alves, Othon Leonardos, Ruy Mauricio de Lima e Silva, Antonio Gomes de Avellar, José Quirino de Avellar Simões, Alvaro Coutinho do Souto Maior, Waldemar Nerval Kastrup, Floriano Cordovil, Octavio de Mattos Mendes, Edgard Raja Gabaglia, Eugenio Graça, João Gerarque Murta, João Evangelista Pimentel, José Ferreira de Andrade Junior, Tharcilio Queiroz Ferreira, Cyro Barbosa Gonçalves Penna, Ignacio Caetano Gomes, Ricardo Capote Valente, Antonio Cavalcanti de Albuquerque Filho e Waldemar Ferreira de Souza.

Anexo 1.19 – Boletim da Prefeitura do Rio de Janeiro, 1914, (p. 1/3).

Praticantes de experiencias physicas: Alberto da Costa Van Erven, Arthur de Abreu Prado, João Cordeiro da Graça e Gastão Saint Martin;

Primeiro official, o encarregado do expediente de cobrança da reposição dos calçamentos, Eurico de Amorim;

Segundos officiaes, os amanuenses Manoel F. Lacerda de Miranda e Aureliano Restier Gonçalves;

Amanuenses, os cidadãos Alvaro Cezar Fernandes Dias, Juliano Gomes e o interino, Oscar Muller de Campos;

Desenhistas de 1ª classe, os desenhistas de 2ª classe, architecto Augusto de Vasconcellos Junior, Henrique Francisco da Silva e Augusto Rodrigues da Silva;

Desenhistas de 2ª classe, o engenheiro José Luiz Fernandes, e os desenhistas de 3ª classe, Mario Barreto de Albuquerque Maranhão e Eugenio de Mello e Silva;

Mestres geraes: José Maria de Pinho, Marçal Antonio da Silva, João Nunes Cabral, Luiz Rodrigues, Tiburcio Furtado de Mendonça, Manoel Pereira, José Teixeira Machado e Manoel Nunes de Carvalho;

Auxiliares de escripta: Luiz Pinto de Souza, Guilherme Fraga, Antonio de Abreu Madeira, Luiz Joaquim Gomes de Souza, Annibal Carneiro, Candido Henrique de Carvalho, José Hermano Gil, Guilherme Monteiro, Armando Geolás, Fredolin Gouland, Carlos Pereira, Manoel Maggioli, Antero Gomes de Faro, Aristides Cotia, Ercilio Gomes Cardia, Alderico Octavio Orlandini, Guilherme Ribeiro de Carvalho, Joaquim Monteiro de Azevedo, Oscar Luiz de Carvalho, João Lins de Castro, José Francisco do Rego Rangel, José Paulo de Faria, Bernardo Nunes, Luiz Manoel da Costa, Ulysses Belém, Joaquim Paulino de Azevedo, Eurico Ribeiro de Carvalho, Waldemar Caldas, Arthur Augusto Pinto e Arlindo Rubens de Mello;

Apontadores de turmas: Josino de Araujo Lima, José de Freitas Castro, Augusto Meyer, José Ferreira Lopes Gonçalves, Tertuliano Ludovico, Antenor Sebastião da Cunha, Leopoldo Fernandes da Silva, José de França Ferreira Netto, João José de Faria, Luiz França Sobral, Alexandre de Brito, José Valentim, Ayres Pinto Reymão, Armando Pimentel, João Baptista Costa, Anselmo Pereira da Silva, Pedro Pinheiro, Carlos Militão de Sant'Anna, Purpino Joaquim de Almeida, Pedro Rodrgiues Dantas, Mario de Azevedo, José Rodrigues Pulnhones, Carlos Guimarães, Menoel Pereira Junior, Augusto Lins de Castro, José Augusto Ferreira, Octavio Fialho de Assumpção, Carlos Walker, Hugo Pinto, Adolpho Pinto Fontes, Alfredo Arthur de Castro, Manoel Barcellos, Mario Fernandes Lopes, Aguinaldo Góes, Manoel Lourenço Estrella, José de Paula Assumpção, João Baptista Drummond, João Braga, Antonio Pedro Violante e Manoel Capello Barroso;

Mecanico-chimico do asphalto, José Michulovich;

Mecanico-conservador do Laboratorio de Resistencia, Alfredo Yung;

Montador electrico, Joaquim Ferreira Marques;

Chauffeurs: Pedro Barbosa de Oliveira Vincola, Antonio Soares, Lafayette de Almeida, Ricardo de Souza Rocha, Oscar Braga, Agenor Guimarães e Manoel Costa;

Electricistas: Anselmo Pannizza e Francisco Pereira;

Mecanico, Ernesto Joaquim da Silva Porto;

Machinistas: Manoel Vieira, Constantino Vieira, Antonio Rodrigues, Antonio Athayde, Raymundo Silva, João Guimarães, Antonio Martins, Irineu Casemiro dos Santos, Wenceslão Azevedo e João Moreira;

Cartographos de 1ª classe: Sebastião Alves de Magalhães, Augusto Pereira Madruga, Marcos Moreira de Araripe Macedo, Sebastião Mario Ribeiro, Pedro Candido, Carlos Garcia e Eduardo da Costa Ferreira;

Cartographos de 2ª classe: Henrique Maria do Amaral, Pedro de Araripe Macedo, Sylvio Fabrizzi, Joaquim José da Rocha e Henrique Paulo de Menezes Fazenda;

Detalhistas de 1ª classe: Arthur da Silva Marques, Antonio da Silva Santos, Fernando Carvalho de Souza e Carlos Furquim Mendes;

Detalhistas de 2ª classe: Francisco Lacerda de Araujo Feio, Armando Varady, Waldemar de Barros Cavalcanti e Henrique de Almeida Filho.

24

Amanuense, Alvaro de Almeida Campos.

25

O engenheiro Oswaldo Lynch, para servir como auxiliar desta Directoria, durante o impedimento do effectivo, engenheiro Ivan Pinheiro Oliveira Lima.

Anexo 1.19 – Boletim da Prefeitura do Rio de Janeiro, 1914, (p. 2/3).

26

Amanuense, o auxiliar de escripta Candido Henrique de Carvalho;
Auxiliar de escripta, o cidadão Alair Tavares Corrêa.

27

Apontador, o cidadão José Guilherme de Souza.

AGOSTO

7

Sub-director desta Directoria, o engenheiro da mesma Directoria Caetano Sylvestre de Almeida.

22

O engenheiro Octavio Moreira Penna, para exercer, em commissão, o cargo de director desta Directoria Geral.

DEZEMBRO

16

Continuo desta Directoria, o addido da extincta Directoria Geral do Theatro Municipal, Guilherme Corrêa da Silva.

DISPONIBILIDADE

JULHO

22

Foram postos em disponibilidade, nesta Directoria:
Os ajudantes de 1ª classe, Affonso Luiz Fernandes da Cunha e José Werneck Dickens;
O auxiliar, Antonio Martins Arêa Leão;
O desenhista de 1ª classe, Victor Alexandre Cosme;
O 1º official, Vicente Leitão.

LICENÇAS

(Para tratamento de saude)

JANEIRO

3

De sessenta dias, na fórma da lei, ao ajudante de 1ª classe desta Directoria, engenheiro Sebastião Machado da Costa.

MARÇO

17

De sessenta dias, na fórma da lei, ao continuo Climaco Barreto.

JUNHO

16

De seis mezes, na fórma da lei, ao operario desta Directoria, Manoel José da Cunha.

21

De sessenta dias, na fórma da lei, ao operario desta Directoria, João Massa.

30

De sessenta dias, na fórma da lei, ao operario desta Directoria, José Luiz.

Anexo 1.19 – Boletim da Prefeitura do Rio de Janeiro, 1914, (p. 3/3).

Maio

19

Foram concedidos seis mezes de licença, sem vencimentos, ao guarda municipal Manoel Mendes da Costa.

21

Foram concedidos quatro mezes de licença, sem vencimentos, ao guarda municipal Carlos Tavares Moratoris, para tratar de negocios de seu interesse.

Junho

6

Nos termos do art. 14 da lei n. 2.234, de 30 de Agosto de 1920, foram concedidos dois mezes de licença ao Agente da Prefeitura José Ferreira de Aguiar.

7

Foram concedidos quatro mezes de licença, sem vencimentos, em prorogação, ao guarda municipal Adelino Pinto Pereira de Sampaio.

25

Nos termos do art. 16 da lei n. 2.234, de 30 de Agosto de 1920, foram concedidos tres mezes de licença ao guarda municipal Antonio Martins Pinto.

GRATIFICAÇÕES ADDICIONAES

Foram concedidas, de accôrdo com a lei n. 2.388, de 7 de Janeiro de 1921, as seguintes gratificações addicionaes:

Janeiro

14

De 30 % — ao Sub-Director da Directoria Geral da Fazenda Municipal, Carlos Florencio Fontes Castello.

De 25 % — ao primeiro escripturario da Directoria Geral da Fazenda Municipal, Thomaz Dall'Orto, ao primeiro official da Directoria Geral de Obras e Viação, Francisco Bueno Paes Leme, ao fiel do thesoureiro-pagador, Augusto Alvares de Azevedo Lemos, ao professor cathedratico Rodolpho Lacé Brandão, e ao escrevente do Contencioso Municipal, Sylvio de Carvalho.

De 20 % — ao inspector escolar bacharel Luiz Cirne Lima e á professora cathedratica Antonia Nazareth do Rosario Oliveira.

De 15 % — ao segundo escripturario da Directoria Geral da Fazenda Municipal Raul Calasans Rodrigues e

De 10 % — ao Agente da Prefeitura José Carlos da Silva Veiga, ao cartographo da Directoria de Estatistica e Archivo, Hildebrando Murga da Silva, ao amanuense da Directoria Geral de Obras e Viação, Ignacio Nelson de Castro, e á professora adjunta de 2.ª classe, Emilia Mac Guines Xavier.

21

De 25 % — ao Sub-Secretario da Secretaria do Gabinete do Prefeito, bacharel Antonio da Silva Moutinho, ao Sub-Director da Directoria Geral da Fazenda Municipal, Joaquim de Mello Palhares, e ao primeiro official da Directoria de Estatistica e Archivo, José Albino de Souza Pimentel, e

De 10 % — ao amanuense da Secretaria do Gabinete do Prefeito, Alfredo Ferreira de Uzeda.

22

De 30 % — ao primeiro escripturario da Directoria Geral da Fazenda Municipal, ora aposentado, Francisco Martins Gonçalves, de 1 de Janeiro de 1920 até 15 de Junho do mesmo anno.

De 25 % — ao chefe de secção da Directoria Geral da Faeznda Municipal, Iturbides Esteves, e ao primeiro escripturario da mesma Directoria, Alfredo de Gusmão Coelho.

De 20 % — ao engenheiro da Directoria Geral de Obras e Viação, Arthur de Miranda Ribeiro, e

De 10 % — ao recebedor municipal Pedro Moutinho dos Reis Filho.

23

De 25 % — ao Sub-Director, addido, da extincta Directoria Geral de Policia Administrativa, Archivo e Estatistica, Antonio Luiz Rodrigues, ao primeiro official da Directoria Geral de Obras e Viação, Joaquim José da Silva, e ao primeiro escripturario da Directoria Geral da Fazenda Municipal, André da Silva Miguez.

De 15 % — ao segundo escripturario da Directoria Geral da Fazenda Municipal, José Barbosa Rodrigues.

De 10 % — ao terceiro escripturario da Directoria Geral da Fazenda Municipal José Maria da Costa, e ao consultor juridico da Prefeitura, bacharel Joaquim Eduardo de Avellar Brandão, sendo a deste a contar de 12 de Maio de 1920.

Anexo 1.20 – Boletim da Prefeitura do Rio de Janeiro, 1921. (1/2)

Noronha, João Advincula de Carvalho, João Francisco Xavier, Jorge Saturnino de Menezes Sobrinho e Paulo Petra da Fontoura Mello e aos guardas dos jardins da Inspectoria de Mattas, Jardins, Caça e Pesca, Antonio José Izidro e José Francisco Lopes Junior.

De 10 % — até 11 de Novembro de 1920 e de 15 % — de 12 do mesmo mez em diante, ao ajudante da 1ª classe da Directoria Geral de Obras e Viação, engenheiro Armando Augusto de Godoy.

De 10 % — até 16 de Março de 1920 e de 15 % — de 11 do mesmo mez em diante, ao guarda municipal, Luiz Luciano Warche.

De 10 % — até 16 de Fevereiro de 1920 e de 15 % — de 17 do mesmo mez em diante, ao guarda municipal Porphirio Joaquim de Mattos, ficando sem effeito o acto de 19 de Abril findo.

De 10 % — até 14 de Fevereiro de 1920 e de 15 % — de 15 do mesmo mez em diante, ao guarda dos jardins da Inspectoria de Mattas, Jardins, Caça e Pesca, Joaquim dos Santos Maia.

De 10 % — até 23 de Maio de 1920 e de 15 % — de 24 do mesmo mez em diante, ao guarda dos jardins da Inspectoria referida, João Paes Soares.

De 10 % — ao Dr. Adalberto Ferreira da Silva — até 4 de Março de 1921, como commissario de hygiene e assistencia publica e de 5 do mesmo mez em diante, como inspector technico do Departamento Municipal de Assistencia Publica.

De 10 % — ao ajudante de 1ª classe da Directoria Geral de Obras e Viação, Affonso Luiz Fernandes da Cunha; ao 1º escripturario da Directoria Geral da Fazenda Municipal Jeronymo Luiz da Costa Couto; ao auxiliar de experimentações physicas, da Directoria Geral de Obras e Viação, José Moutinho dos Reis Filho; ao administrador de Cemiterio Municipal, José Teixeira de Sampaio; ás professoras adjuntas de 1ª classe Leonina de Oliveira Chaia e Lavinia da Silva Torres; de 2 ªclasse, Judith Muniz da Costa Moura e Jandyra Castro da Paixão Carrilho; aos guardas municipaes Manuel Soares Jacintho Pires de Moraes, José Gonçalves de Oliveira, Adolpho Macedo Tavares Cid e Ananias da Costa Azevedo e aos guardas dos jardins da Inspectoria de Mattas, Jardins, Caça e Pesca, José Antonio d'Anciães Proença, Antonio Candido Alves Barbosa e Joaquim Bernardino de Carvalho e a Ricardo José de Souza, até 9 de Maio de 1921, como archivista do Laboratorio Municipal de Analyses e de 10 do mesmo mez em diante, como archivista da Secretaria do Departamento Municipal de Assistencia Publica.

16

De 25 °|° — ao professor cathedratico David José Lopes Filho, ao escrivão de Agencia da Prefeitura, Symphronio Ribeiro da Silva; ao guarda municipal Norberto Fortes Bustamante Sá, e ao mestre da secção de encadernação da Escola Profissional Alvaro Baptista, Cesar de Freitas;

De 20 °|° — ao Director do Instituto Ferreira Vianna, Dr. Julio da Silveira Lobo e á professora cathedratica Leonor Maria Pimentel Muniz, ficando sem effeito os actos, respectivamente, de 27 de Janeiro e 5 de Março findos, pelos quaes foram concedidas aos mesmos a gratificação de 15 °|°;

ás professoras cathedraticas — Esther de Moura, Rachel Luiza de Moura e Corina Ricaldoni Moreira; ao segundo official da Directoria Geral de Obras e Viação, Lindolpho Nigro; ao Administrador da Superintendencia do Serviço de Limpeza Publica e Particular, Lopo Mendes; ao professor adjunto do Instituto Profissional João Alfredo, Manuel de Castro Silva; á professora adjunta de primeira classe Celina Martha Rebello Braga; ás inspectoras de alumnos do Instituto Ferreira Vianna: Joanna da Rocha e Silva e do Instituto Profissional Orsina da Fonseca, Julita Vianna Barbosa Caldas; ao porteiro do Instituto Profissional João Alfredo, Arthur Neves Florim, e á mestra de borbados do Instituto Profissional Orsina da Fonseca, Luiza Vieira da Costa;

De 15 °|° — até 9 de Janeiro de 1920 e de 20 °|° — de 10 do mesmo mez em diante á professora cathedratica Alice Maria da Costa Mattos.

De 15 °|° — até 19 de Abril de 1920 e de 20 °|° — de 20 do mesmo mez em diante, ao fiscal da Superintendencia do Serviço de Limpeza Publica e Particular, Ignacio de Souza Pereira;

De 15 °|° — até 17 de Fevereiro de 1920 e de 20 °|° — de 18 do mesmo mez em diante, ao guarda municipal Leopoldo Maciel Equey;

De 15 °|° — até 26 de Novembro de 1920 e de 20 °|° — de 27 do mesmo mez em diante, ao conferente do imposto do gado, da Directoria Geral da Fazenda Municipal, Justino José de Araujo Filho;

De 15 °|° — á professora adjunta de primeira classe, Eva de Andrade Silveira, ficando sem effeito o acto de 1º de Abril ultimo, pelo qual foi concedida á mesma professora a gratificação de 10 °|°; ao commissario de assistencia, Dr. José Paulo Nabuco de Araujo Freitas; ás professoras cathedraticas, Francisca Vieira Werneck de Almeida, Delphina Pinto Lopes, Flavia da Rocha de Souza, Felicidade da Motta Pereira de Moura Castro, Isabel Pereira Campos, Stella da Rocha Braga e Arinda da Cruz Sobral; ao escrivão de Agencia da Prefeitura, Carlos Frederico Oldemburg; ao auxiliar de escripta de primeira classe, da Superintendencia do Serviço de Limpeza Publica e Particular, Octaviano Nicomedes Barbosa; ás professoras adjuntas de primeira classe, Albertina Moreira Alves e Anna Telles Sampaio; de segunda classe, Dolores de Carvalho Nunan; ao guarda municipal João Narciso de Mello Junior, e ao guarda dos jardins da Inspectoria de Mattas, Jardins, Caça e Pesca, Pedro José de Macedo;

De 10 °|° — até 12 de Janeiro de 1920 e de 15 °|° — de 13 do

Anexo 1.20 – Boletim da Prefeitura do Rio de Janeiro, 1921. (2/2)

COLLEGIO MILITAR DO RIO DE JANEIRO

ação das alterações occorridas com o [illegible] abaixo designado, durante o mesmo periodo

Corpo a que pertence	NOME	ALTERAÇÕES
[illegible]	[illegible]	[illegible]

Anexo 1.21 - Registros das alterações profissionais pelo Colégio Militar. [1906-1917]

COLLEGIO MILITAR DO RIO DE JANEIRO

Relação das alterações occorridas com o abaixo designado, durante o mesmo período

Corpo a que pertence	NOME	ALTERAÇÕES
		sem alterações. [illegible] - sem alterações. [illegible] - sem alterações. [illegible] JANEIRO a ABRIL - sem alterações. MAIO - A 5 apresentou-se desistindo do resto da licença em cujo gozo se encontrava. Por portaria ministerial de 15, obteve 60 dias de licença para tratamento de saúde. JUNHO a DEZEMBRO - sem alterações. [illegible] - JANEIRO a DEZEMBRO - sem alterações. MARÇO - A 8 o sr. Director, ao deixar a cargo, exigiu-se pelo sentido pesado em que muito demorava para tornar mais facil a sua deliberada missão, deixando aqui registradas as suas honrosas e gratissimas recordações, terminando despedindo-se, deixando as suas palavras ser transcriptas em seus assentamentos. ABRIL - A 2 foi dispensado das funções inerentes de professor de Aritmetica, voltando a adjunto de região em Matematica. MAIO a JUNHO - sem alterações. JULHO - Por decreto de 27, publicado no D.O. de 28, foram-lhe outorgadas, de acordo com o disposto no art. 70 da lei 3.089, de 8.1.919, incorporado a legislação em vigor pelo art. 21, da de n° 3.071, de 1.1.919, as honras [illegible] de Major do Exercito. Por avisos ministeriais de 26, passou para a 2.reserva do seu Corpo Geral. A 30 foi punido por ordem do sr. Ministro da Guerra, [illegible] de por ocasião de sua visita a esta "cidade, que deixaram o prazer que fazia sentir, a quanto a Cultura em a lide até ao Governo, bem como ser ilustrado Corpo Docente, cujas provas [illegible] dão, [illegible] de por ocasião de [illegible] para a E.M.C. O Director, fazendo suas essas palavras, [illegible] em seus assentamentos [illegible] nas suas [illegible], as suas alevantes [illegible] e as [illegible] com que desempenhou suas funções. ABRIL a DEZEMBRO - sem alterações. [illegible] - JANEIRO a DEZEMBRO - sem alterações. [illegible] - JANEIRO a MARÇO - sem alterações. ABRIL - A 23 foi levado em [illegible] do sr. Ministro da Guerra, por ocasião de sua visita a esta [illegible] pela [illegible] Imprensa [illegible]. MAIO a AGOSTO - sem alterações. SETEMBRO - Por decreto de 12 obteve o aumento de 100 [illegible] sobre seus vencimentos, o qual lhe será abonado a partir de 6.XII.[illegible], vista haver completado, na vespera desse dia, 15 anos de efetivo serviço de magisterio. [illegible] - JANEIRO a DEZEMBRO - sem alterações. [illegible] - JANEIRO a DEZEMBRO - sem alterações. [illegible] - JANEIRO a MARÇO - sem alterações. A XII - A 30 foi destinado para substituir um professor, a partir de 1 de maio. MAIO a DEZEMBRO - sem alterações. [illegible] - A 6 foi dispensado nessa substituição, em virtude de agregação do professor. [illegible] - sem alterações. [illegible] - JANEIRO a MAIO - sem alterações. ABRIL - A 15 foi designado para substituir o mesmo professor. MAIO - sem alterações. AGOSTO - sem alterações. JULHO - Por decreto de 28 foi promovido a professor de Algebra. A 30 [illegible] passa a contar na exercicio dessas funções. AGOSTO - Por avisos ministeriais de 31, foi posto à disposição do Ministerio da Justiça, para prestar, na Capital da Nação e no Pará, [illegible] à organização e instalação dos [illegible] e outras instalações de assistencia hospitalar. [illegible] - sem alterações. [illegible] - JANEIRO - sem alterações. Fevereiro - A 7 apresentou-se, reassumindo o exercicio de suas funções. MARÇO a ABRIL sem alterações. MAIO - A 4 deu parte de doente. Por portaria de

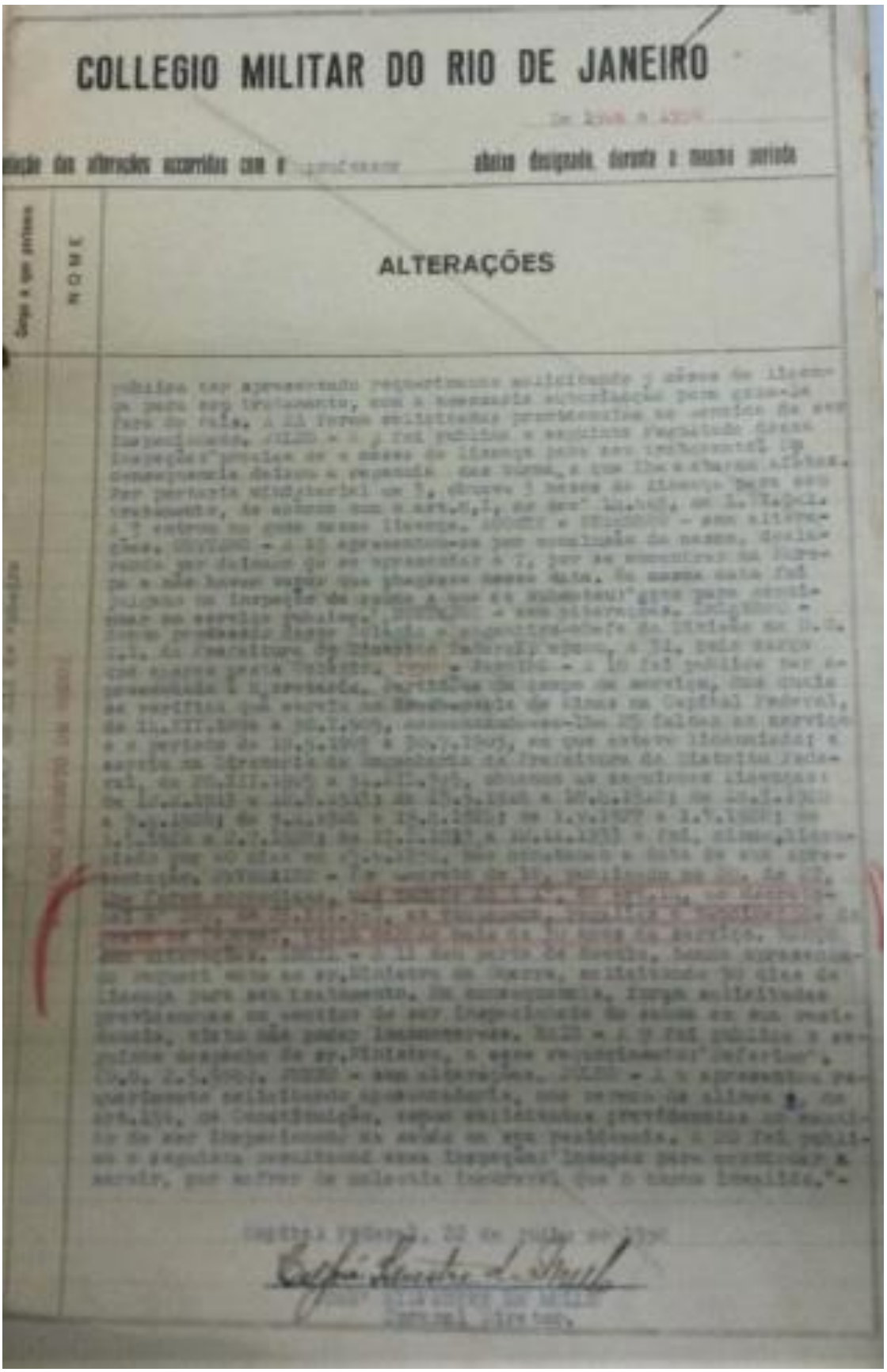
Anexo 1.22 - Registros das alterações profissionais pelo Colégio Militar. [1917-1928]

COLLEGIO MILITAR DO RIO DE JANEIRO

Relação das alterações occorridas com o professor cadeira designada, durante o mesmo período

Corpo a que pertence	NOME	ALTERAÇÕES

Anexo 1.23 - Registros das alterações profissionais pelo Colégio Militar. [1928-1937]



COLLEGIO MILITAR DO RIO DE JANEIRO

ALTERAÇÕES

Anexo 1.24 - Registros das alterações profissionais pelo Colégio Militar. [1937-1938]

O Presidente da República

RESOLVE, nos termos do art. 14, § 1º, do Decreto-Lei nº 103, de 23 de Dezembro de 1937, conceder ao Professor ARMANDO AUGUSTO DE GODOY as vantagens, regalias e vencimentos correspondentes ao posto de Coronel, visto contar mais de trinta annos de serviço publico.

Rio de Janeiro, 18 de Fevereiro de 1938; 117º da Independencia e 50º da Republica.

Getulio Vargas

Eurico G. Dutra

SECRETARIA DE ESTADO DA GUERRA

FEV 22 1938

Anexo 1.25 - Promoção ao posto de Coronel pelo Colégio Militar, 1937.

MINISTERIO DA GUERRA

SECRETARIA DE ESTADO

RIO DE JANEIRO, D. F.

N 1276

em 17.VIII.1938.

Sr. Diretor de Fundos do Exercito.

Transmito-vos, de ordem do Sr. Ministro, o Decreto junto de 12 do corrente, que concede aposentadoria ao Dr. Armando Augusto de Godoy, no cargo de professor catedratico do Colegio Militar do Rio de Janeiro, bem assim os papeis que serviram de base ao mesmo Decreto.

(A) Edmundo Galvão
Diretor.

24/8/38

M.C.E.
13091
22.8.938
PROTOCOLO GERAL

D.F.E.
A
S
M.158

MAC

Anexo 1.26 - Concessão de aposentadoria do Diretor de Fundos do Exército pelo Colégio Militar, 1938.

O Presidente da República

RESOLVE conceder aposentadoria ao professor catedrático do Colegio Militar do Rio de Janeiro Dr. ARMANDO AUGUSTO DE GODOY, nos termos do art. 156, letra e, da Constituição Federal, combinado com a Circular Presidencial n. 9.701, de 2 de Janeiro de 1936, modificada por despacho de 5 de Março seguinte.

Rio de Janeiro, 12 de Agosto de 1938; 117° da Independencia e 50° da Republica.

SECRETARIA DE ESTADO DA GUERRA

AGO 13 1938

Anexo 1.27 - Concessão do presidente da república para aposentadoria de Godoy pelo Colégio Militar, 1938.

MINISTERIO DA GUERRA
DIRETORIA DE FUNDOS DO EXÉRCITO

1ª Seção

Nº 4.508/38

Capital Federal, em 27-VIII-1938
Do Major JOSÉ EUSÉBIO FILHO
Ao Sr. Major Chefe da 1ª Seção
Assunto: - Aposentadoria.
P.G.n. 12.091/1938

I- Segundo se verifica da informação prestada a fls. 2 v., pelo Colegio Militar do Rio de Janeiro, o Sr. Dr. ARMANDO AUGUSTO DE OCDOY, professor catedratico desse Colegio, conta mais de 30 anos de serviço publico.

II- Ao interessado poderão, assim, ser pagos, pela Diretoria do Recrutamento, os vencimentos integrais de seu cargo, que são os do posto de Coronel, nos termos do § 1º, do art. 14, do decreto-lei nº 103, de 23-12-1937.

III- O presente processo deverá, em seguida, voltar a esta Seção, para seus demais termos.

José Eusébio Filho
Major Graduado

Rio, 30 8 1938

Anexo 1.28 - Documento de aposentadoria pelo Colégio Militar, 1938.

MINISTERIO DA GUERRA — Capital Federal
Em 31 / XII / 1938

DIRETORIA DE FUNDOS DO EXERCITO

Do Diretor de Fundos do Exercito
Ao Sr. Diretor de Recrutamento.

Encaminhamento para o que indicar na informação retro da 5ª secção da Diretoria.

P. O. Mª C. Carlos Fernandes Cor
Chefe Sec.

D. R. - Fls.
3 SET 1938
08731

D.F.
RE I.DM-9.1

Rio de Janeiro, 6-II-939
Do Diretor de Recrutamento
Ao Sr. Diretor de Fundos do Exercito

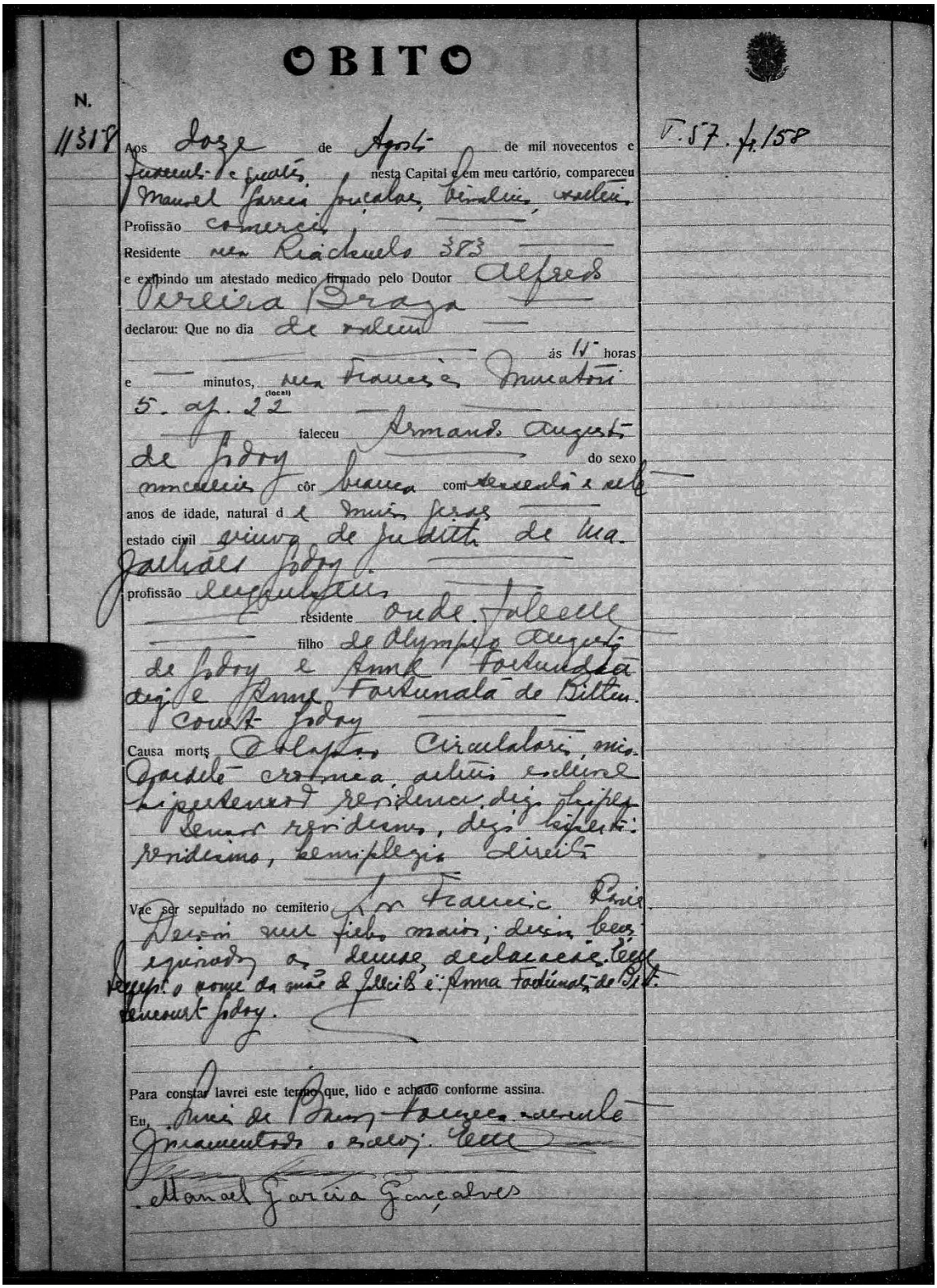
1 - Devolve-se o processo de aposentadoria nº 18.681/38, referente ao Dr. [illegible], informando que a inclusão em folha de pagamento, conforme vosso solicitação.

[illegible]
TENENTE-CORONEL DIRETOR DO CAMPO
Coronel Diretor

FOLHA
08733

D. F. E.
A-
S. [illegible]
[illegible]
13.9.38
N. C.

D. F. E.
Ao Sr. [illegible]
Em 13 de IX de 1938
P. O. Cap. [illegible]



OBITO

N. 11318

V. 57. f. 158

Aos doze de Agosto de mil novecentos e trinta e quatro, nesta Capital e em meu cartório, compareceu Manuel Garcia Gonçalves, brasileiro, casado,

Profissão comercio

Residente na Riachuelo 383

e exhibindo um atestado medico firmado pelo Doutor Alfredo Pereira Braga

declarou: Que no dia de ontem

às 15 horas

e — minutos, na Francisco Innocentini (local)

5. af. 22

faleceu Armando Augusto de Godoy do sexo masculino côr branca com sessenta e oito

anos de idade, natural de Minas Geraes

estado civil viuvo de Judith de Mello Godoy

profissão engenheiro

residente onde falleceu

filho de Olympio Augusto de Godoy e Anna Fortunata de Godoy e Anna Fortunata de Bittencourt Godoy

Causa morte Arteriosclerose, mio-cardite cronica, artrite esclerosa hipertensão residencia, diz hepatite renal residuos, diz hepatite: residuos, hemiplegia direita

Vae ser sepultado no cemiterio São Francisco Xavier

Deixou seus filhos maiores; declarou ter

reconhecido os demais declarantes, tendo

perante o nome da mãe de Judith e Anna Fortunata de Bittencourt Godoy.

Para constar lavrei este termo que, lido e achado conforme assina.

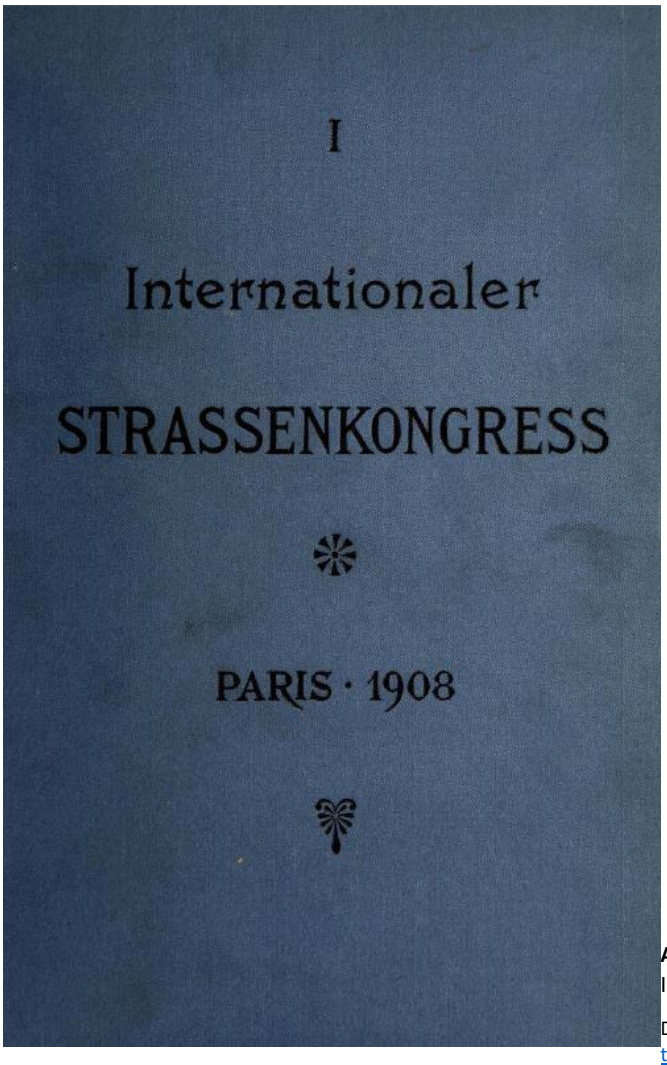
Eu, Luiz de Barros Falcão escrevente

juramentado o escrevi. Eu

Manoel Garcia Gonçalves

Anexo 1.29 - Certidão de óbito Armando Augusto de Godoy.

ANEXO 2 - CONGRESSOS DE ESTRADAS DE RODAGEM

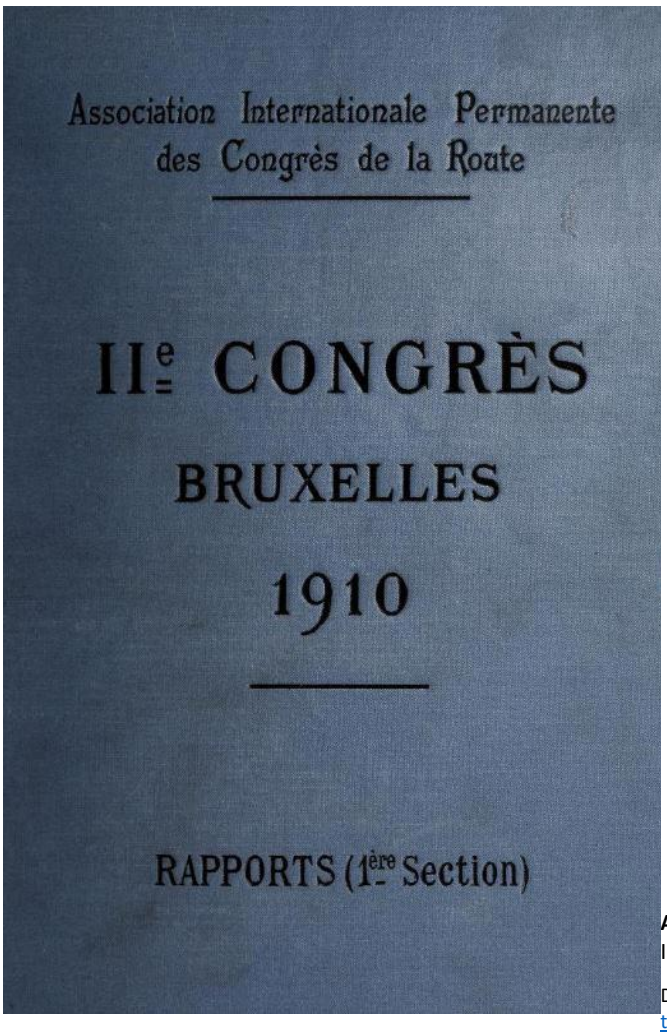


Anexo 2.1 - Capa do relatório do I Congrés International de la Route, em Paris, 1908.

Disponível em: https://archive.org/details/1ercongresintern03inte Acesso em: dez. 2017.

Anexo 2.2 - Selo comemorativo do I Congrés International de la Route, em Paris, 1908.

Disponível em: https://www.piarc.org/fr/publications/actes-congres/paris-1908/compte-rendu.htm Acesso em: dez. 2017.



Anexo 2.3 - Capa do relatório do II Congrés International de la Route, em Bruxelas, 1910.

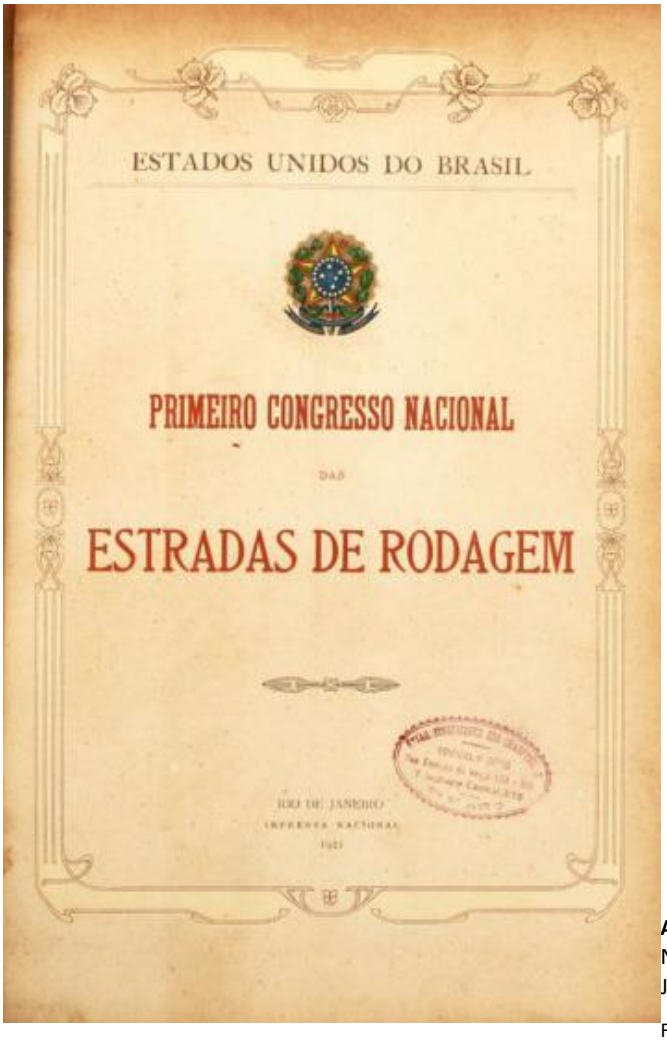
Disponível em: https://archive.org/details/iiecongresbruxel01inte Acesso em: dez. 2017.

Anexo 2.4 - Selo comemorativo do II Congrés International de la Route, em bruxelas, 1910.

Disponível em: https://www.piarc.org/es/Biblioteca-Virtual/actas-de-congresos/bruselas-1910/ Acesso em: dez. 2017.

Anexo 2.5 - Broche comemorativo do III Congrés International de la Route, em Londres, 1913.

Disponível em: https://www.piarc.org/es/Biblioteca-Virtual/actas-de-congresos/londres-1913/ Acesso em: dez. 2017.



Anexo 2.6 - Capa do relatório do I Congresso Nacional de Estradas e Rodagem. Rio de Janeiro, 1916.

Fonte: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

Anexo 2.7 - Broche comemorativo do I Congresso Paulista de Estradas de Rodagem, 1917.

Disponível em: http://www.cronologiadourbanismo.ufba.br/apresentacao.php?idVerbete=729 Acesso em: dez. 2017.

Anexo 2.8 - Capa do relatório do IV Congrés International de la Route, em Sevilla, 1923.

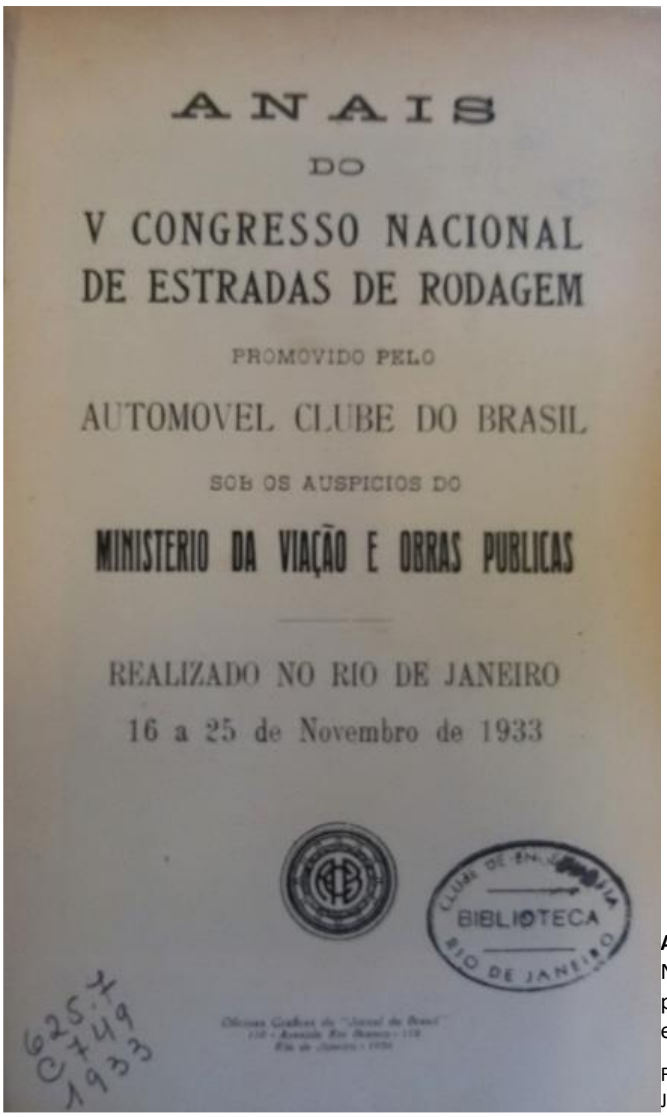
Disponível em: https://www.piarc.org/es/Biblioteca-Virtual/actas-de-congresos/sevilla-1923/ Acesso em: dez. 2017.

Anexo 2.9 - Broche comemorativo do V Congrés International de la Route, em Milão, 1926.

Disponível em: https://www.piarc.org/es/Biblioteca-Virtual/actas-de-congresos/milan-1926/ Acesso em: dez. 2017.

Anexo 2.10 - Selo do VI Congrés International de la Route, em Washigton DC, 1930.

Disponível em: https://www.piarc.org/es/Biblioteca-Virtual/actas-de-congresos/washington-1930/ Acesso em: dez. 2017.


ANAIS

DO

V CONGRESSO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROMOVIDO PELO

AUTOMOVEL CLUBE DO BRASIL

SOB OS AUSPICIOS DO

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

REALIZADO NO RIO DE JANEIRO

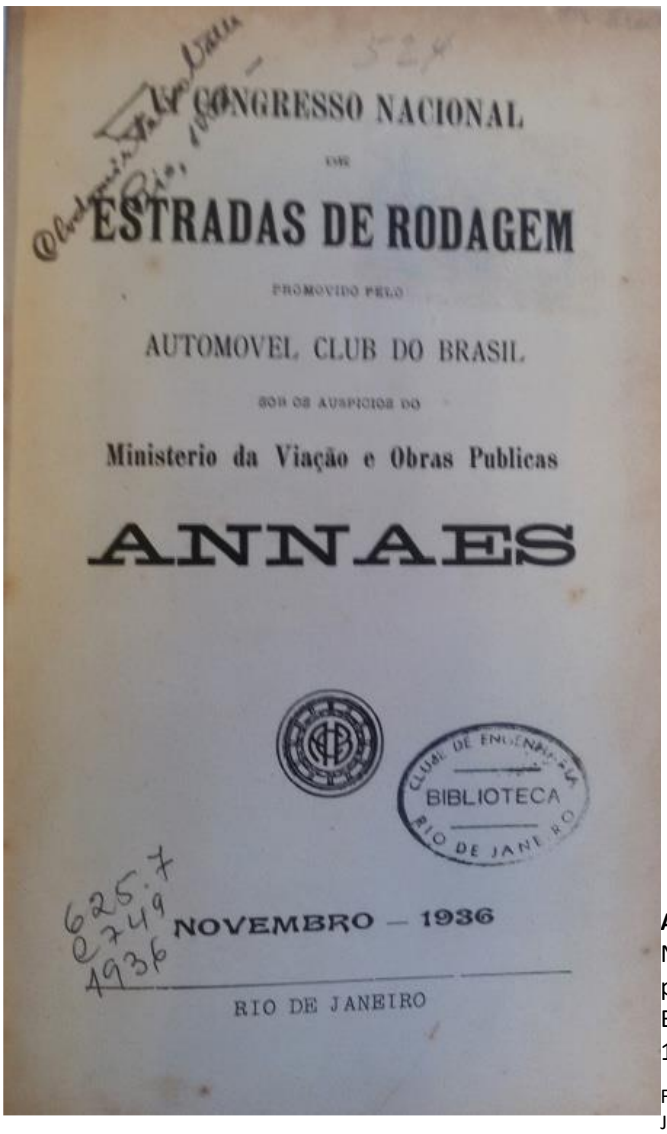
16 a 25 de Novembro de 1933

Anexo 2.11 - Capa Anais do V Congresso Nacional de Estradas de Rodagem promovido pelo Automóvel Club do Brasil. Rio de Janeiro em novembro de 1933.

Fonte: Biblioteca do Clube de Engenharia, Rio de Janeiro.

Anexo 2.12 - Selo do VII Congrés International de la Route, em Munique, 1934.

Disponível em: https://www.piarc.org/es/Biblioteca-Virtual/actas-de-congresos/munich-1934/ Acesso em: dez. 2017.


VI CONGRESSO NACIONAL

DE

ESTRADAS DE RODAGEM

PROMOVIDO PELO

AUTOMOVEL CLUB DO BRASIL

SOB OS AUSPICIOS DO

Ministerio da Viação e Obras Publicas

ANNAES

NOVEMBRO — 1936

RIO DE JANEIRO

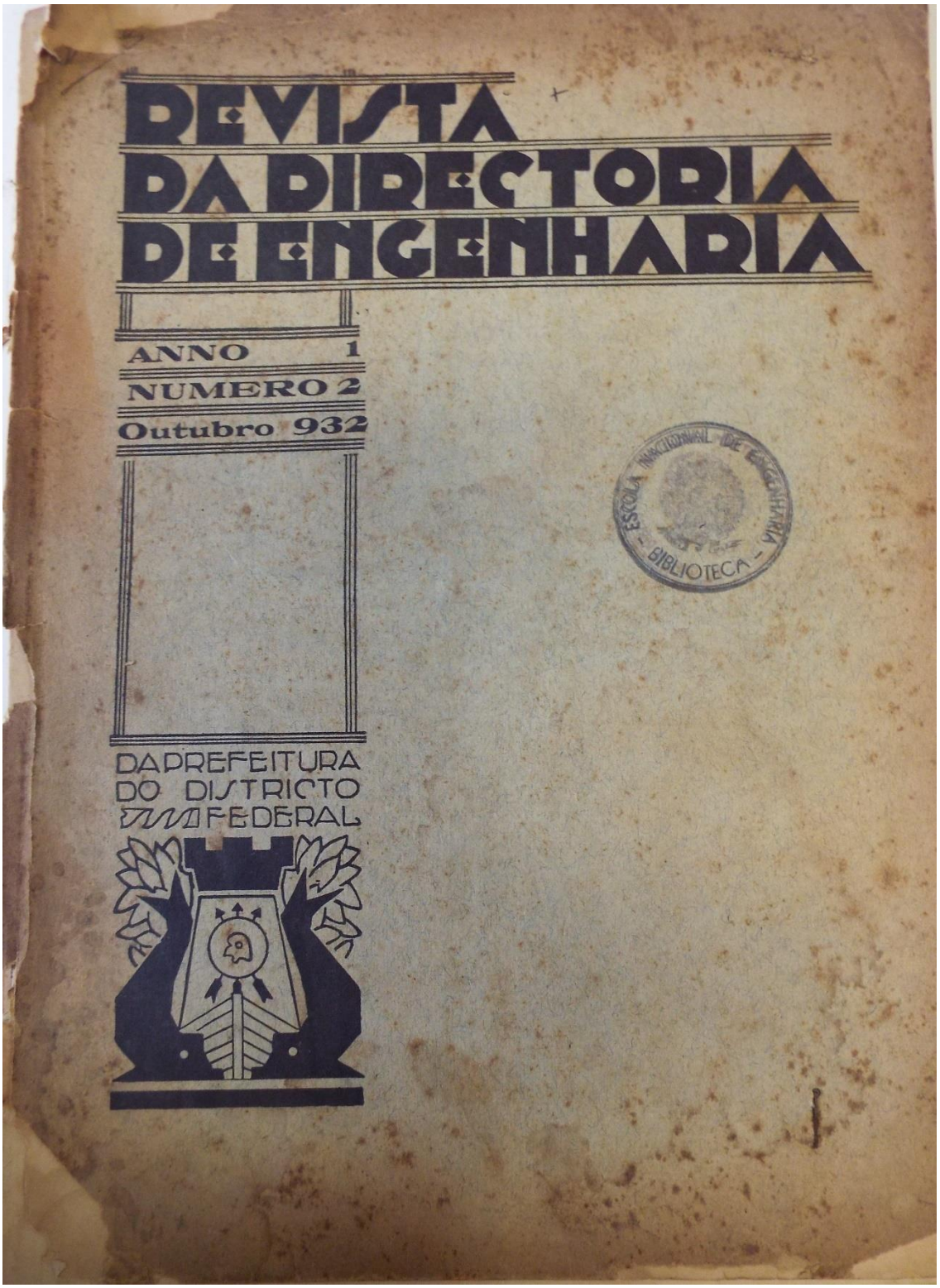
Anexo 2.13 - Capa Anais do VI Congresso Nacional de Estradas de Rodagem promovido pelo Automóvel Club do Brasil. Rio de Janeiro em novembro de 1936.

Fonte: Biblioteca do Clube de Engenharia, Rio de Janeiro.

Anexo 2.14 - Selo do VIII Congrés International de la Route, em Haia, 1938.

Disponível em: https://www.piarc.org/es/Biblioteca-Virtual/actas-de-congresos/la-haya-1938/ Acesso em: dez. 2017.

ANEXO 3 – PERIÓDICOS DE JORNAIS E CAPAS DE REVISTAS



Anexo 3.1 - Capa da edição de outubro de 1932 da Revista da Diretoria de Engenharia.

Fonte: Biblioteca da Escola Nacional de Engenharia.

REVISTA DA DIRECTORIA DE ENGENHARIA

PREFEITURA DO DISTRICTO FEDERAL

Publicação Trimestral

Redacção e Administração: Rua General Camara, 260 - andar terreo

ANNO I 1932	Redactor Chefe Armando de Godoy	Director: Everardo Backheuser Gerente: Manoel Santos Dias	Secretaria Carmen Velasco Portinho	Numero 2 Outubro

Santos Dumont

Esta revista, obedecendo á alta orientação que lhe foi traçada, consagra a pagina de honra deste numero á memoria de um dos homens de mais indiscutivel valor que nasceram neste paiz e cujo nome se tornou conhecido e foi acclamado em toda a parte, sempre com o maior enthusiasmo. Homenageando-o não precisamos narrar e repetir a magnifica e arrebatadora epopeia das suas realisações, que, ha mais de um quarto de seculo, tanto emocionaram o mundo e tive-

Anexo 3.2 – Texto de Armando Augusto de Godoy em homenagem a Santos Dumont na edição de outubro de 1932 da Revista da Directoria de Engenharia.
Fonte: Biblioteca da Escola Nacional de Engenharia.

ram por theatro o céo glorioso de Paris, a tão bem denominada *cidade-luz*.

Nenhum brasileiro teve a fortuna de, em um scenario grandioso e celebre como o de Paris, projectar luz tão viva sobre o nome da nossa querida Patria, attrahindo-lhe a admiração do mundo civilisado, pois, os feitos e as descobertas de um homem se reflectem no nome de sua terra e dão uma ideia da capacidade do povo em cujo seio elle se formou. E' que as nações são julgadas e glorificadas pelos seus filhos illustres e as suas possibilidades realisadoras e mentaes são aferidas tomando para escala as obras dos homens de genio que ellas produzem.

O grande valor de Santos Dumont se manifestou na intuição genial e no modo completo com que soube encarar o problema do vôo. Tal problema elle foi o unico a abordar pelas duas faces que apresenta, sendo o nosso inesquecivel patricio bem succedido nos dous modos de resolvel-o: acertou e venceu tanto na solução pelo mais leve que o ar quanto na que encontrou recorrendo ao mais pesado que o nosso meio gazoso. Os seus emulos se limitaram a uma só face.

O problema do vôo estava maduro, pois, o elemento essencial para a sua solução, — o motor de explosão, — já fôra creado por Fernand Forest, que teve a dita de applaudir os primeiros feitos de Santos Dumont, vendo na maravilhosa applicação que lhe dava o nosso patricio a mais bella consagração que podia alcançar o seu invento.

A prova de que todos os elementos já se achavam elaborados para que o homem conseguisse emfim realisar a sua grande ancia de singrar os ares e tambem de que o instante chegara para se effectivar tal *desideratum*, — temos na circumstancia de haver sido o problema simultaneamente enfrentado por outros descobridores em mais de um paiz. A historia da sciencia, aliás, nos revela que as invenções e as descobertas das leis que presidem aos phenomenos, obedecem em geral a um processo logico, a uma sequencia natural, sendo tambem exacto que, em muitos casos, são influenciadas pelo acaso. A mesma simultaneidade de tentativas para se resolver o problema do vôo, houve em relação á descoberta do calculo differencial e integral, instituido ao mesmo tempo por Leibnitz e Newton. A mesma cousa se observou em relação á lei da gravitação universal, presentida e quasi estabelecida por Hook e Wren, os quaes não lograram o exito do grande geometra inglez por lhes terem faltado os recursos analyticos que se faziam indispensaveis. Halley tambem na mesma época abordou o problema e foi o que mais se approximou de Newton.

Santos Dumont foi mais feliz que os irmãos Wright e o Conde Zeppelin, graças á sua genial intuição, que o conduziu por um caminho mais seguro e mais favoravel.

Além disso, isto é, além de haver logrado completo exito antes dos seus emulos, na porfia de conquistar a atmosphera, precisamos recordar que Santos Dumont fazia as suas experiencias ás claras, sem o receio de ser observado, pondo inteiramente de lado o amor á vida. Auxiliou-o o destino, o que elle mereceu, pois, como nenhum outro tinha direito á gloria que lhe nimbou e aureolou para sempre o nome. Dizemos isto porque ninguem como elle revelou a mesma tenacidade, a mesma vibração heroica e coragem excepcional, que constantemente lhe encheu o animo e não se abateu sequer um instante.

O dia 19 de Outubro de 1901, em que Santos Dumont contornou a Torre Eiffel, — num dirigivel de 113 metros de comprimento e de seis de diametro, alcançando o premio que fôra instituido para tal prova, bem como o dia 12 de Novembro de 1906, em que elle effectuou, aos olhos de um grande numero de technicos e de curiosos, o celebre vôo de 220 metros de extensão e de 1,^{m}50 de altura, — o primeiro *raid* realisado em aeroplano, — são datas culminantes e as de mais brilho na historia da aviação. Nada mais é necessario dizer-se para se ter uma ideia da gloria, que ha de cercar sempre e sem a menor diminuição de brilho, o nome do illustre brasileiro, que as circumstancias, como que presentindo o seu destino, fizeram nascer numa das regiões mais bellas e mais altas de Minas — a serra de Mantiqueira.

A. G.

REVISTA DA DIRECTORIA DE ENGENHARIA

PREFEITURA DO DISTRICTO FEDERAL

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO: RUA GENERAL CAMARA, 260 - ANDAR TERREO

RIO DE JANEIRO — BRASIL

ANNO II 1933	Secretaria CARMEN PORTINHO	Redactor Chefe ARMANDO DE GODOY	Gerente MANOEL DOS SANTOS DIAS	Numero 5 Julho

A Revista da Directoria de Engenharia

Com este numero entra no seu segundo anno de existencia. Somos suspeitos para dizer que ella haja vencido brilhantemente o seu primeiro periodo de vida em que se faz mister batalhar com energia e pertinacia para enfrentar uma série de obstaculos e contratempos, alguns difficeis de ser superados. Entretanto, pela acolhida favoravel e pelo franco successo que esta revista alcançou nos meios technicos e na nosa imprensa, somos compelidos a concluir que o esforço e o labor dos que a dirigem e nella trabalham, bem como a collaboração fulgurante que mereceu de alguns dos nossos mais cultos technicos, foram coroados do mais auspicioso exito. Quer nesta capital, quer nas dos differentes Estados, bem como em innumeras das nossas cidades, os quatro primeiros numeros desta publicação obtiveram acolhida sympatica e elogios que constituem o melhor incentivo para que prosigamos na senda que vimos trilhando, sempre com o alto escopo de diffundir conhecimentos uteis e de agitar os grandes problemas technicos da nossa terra.

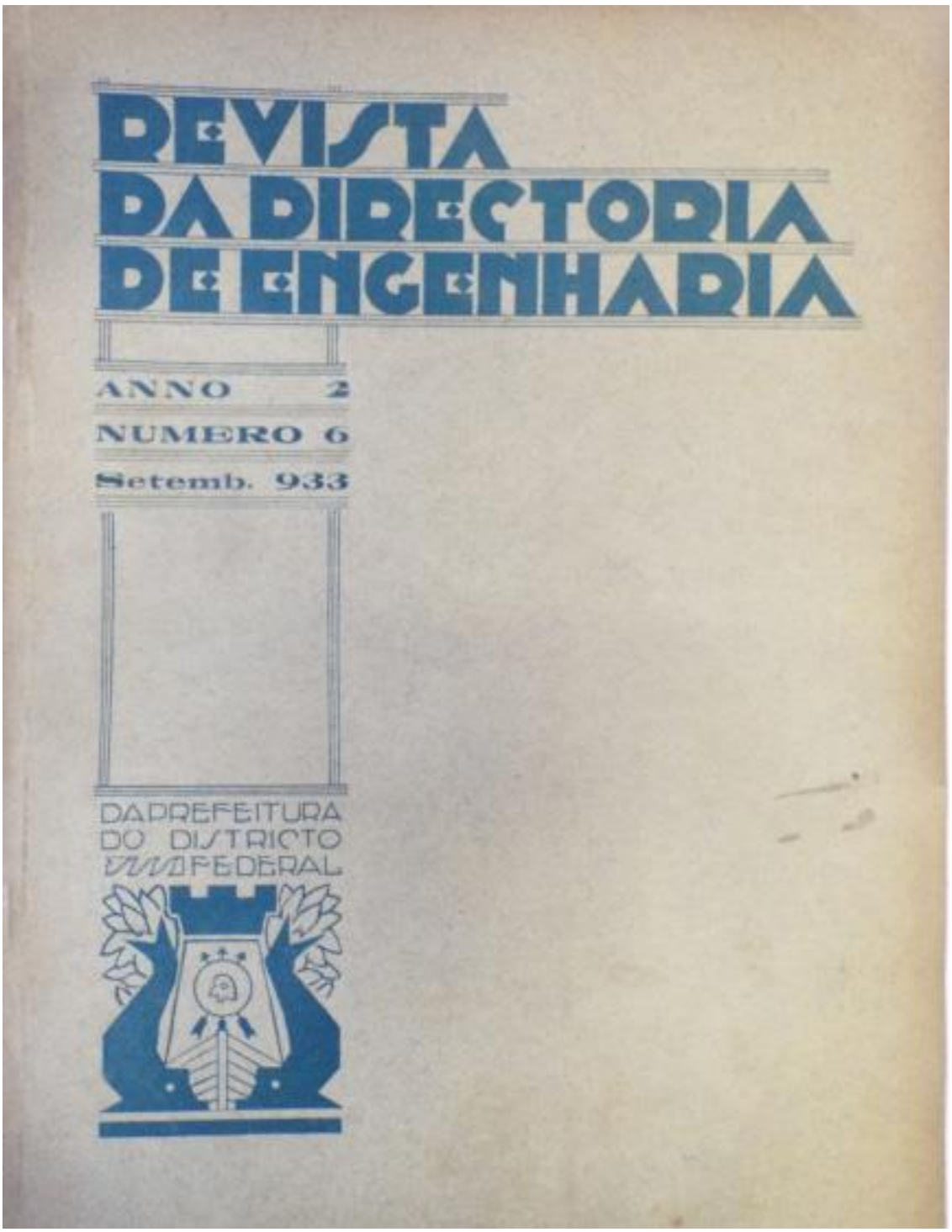
E' justo que se agradeça ao actual Director de Engenharia Capitão Delso Mendes da Fonseca, a creação desta revista, á qual tem buscado dar todo o seu apoio e a sua solicitude no sentido de nada lhe faltar.

Outro nome que precisamos citar é o do nosso ex-director Dr. Everardo Backheuser, sob cujas luzes e conselhos esta publicação deu os seus primeiros passos. E' pena que tão brilhante elemento não tenha podido continuar a dirigir e orientar a exitencia deste orgão technico.

Cumpre-nos agradecer aos nossos collaboradores os bellos trabalhos com que honraram e abrilhantaram as paginas desta revista. As honras do successo alcançado pelos quatro primeiros numeros desta publicação, em grande parte lhes cabem. Que continuem a nos dar a sua collaboração, é o que pedimos.

A. G.

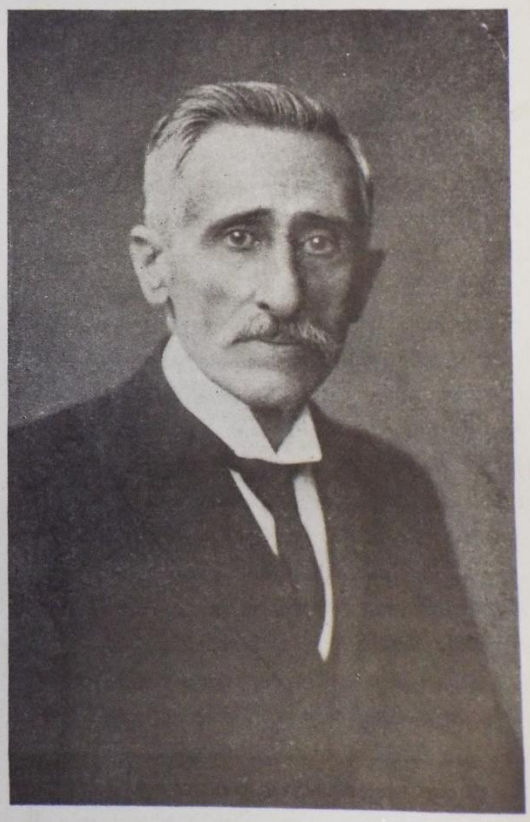
Anexo 3.3 – Editorial de Armando Augusto de Godoy na edição de julho de 1933 da Revista da Directoria de Engenharia.
Fonte: Biblioteca da Escola Nacional de Engenharia.



Anexo 3.4 - Capa da edição de setembro de 1933 da Revista da Diretoria de Engenharia.
Fonte: Biblioteca da Escola Nacional de Engenharia.

REVISTA DA DIRECTORIA DE ENGENHARIA
PREFEITURA DO DISTRICTO FEDERAL
Anno II
Numero 6
Setembro - 1933.
Redacção e Administração: Rua General Camara, 260 - And. Terreo — Rio de Janeiro — Brasil
Secretaria: CARMEN PORTINHO ≡ Redactor-Chefe: ARMANDO DE GODOY ≡ Gerente: MANOEL DOS SANTOS DIAS

Saturnino de Brito



Saturnino de Brito

Agiu com inspiração e altos propositos a Sociedade dos Amigos de Alberto Torres ao organisar a série de conferencias levadas a effeito no Salão da Escola de Bellas Artes, no mez de Julho ultimo, com o patriotico fim de pôr em destaque e trazer ao conhecimento do grande publico, a gigantesca e surprehendente obra de saneamento urbano, realisada pelo inesquecivel e illustrado engenheiro brasileiro Saturnino Rodrigues de Brito, em mais de trinta centros de população do nosso paiz.

Tratando-se de commemorar uma das glorias mais puras e mais indiscutiveis da nossa engenharia, esta revista estava no dever de acompanhar aquella sociedade e assim aproveitar a occasião para render as suas homenagens ao mais

Anexo 3.5 – Texto de Armando Augusto de Godoy em homenagem a Saturnino de Brito na edição de setembro de 1933 da Revista da Directoria de Engenharia.
Fonte: Biblioteca da Escola Nacional de Engenharia.

fecundo e mais operoso profissional brasileiro nos dominios da Hydraulica Sanitaria. Reproduzimos neste numero o retrato de Saturnino de Brito e lhe consagramos estas despretenciosas linhas, com o objectivo de secundar a Sociedade dos Amigos de Alberto Torres, na sua generosa e patriotica ideia de commemorar uma vida que se consagrou inteiramente ao bem estar collectivo e que prestou a milhões de brasileiros, serviços de alta valia, cada, vez mais inapreciaveis.

Em geral, os problemas mais difficeis das cidades são os do subsolo, infelizmente pouco cuidados e pouco merecedores da necessaria attenção. As soluções dadas a taes problemas não são de ordem a impressionar as massas. Em razão disso, poucos administradores se aventuram a atacal-os, convenientemente, sendo uma prova disso o grande numero de cidades brasileiras ainda não saneadas. Saturnino de Brito, compellido por seu elevado ardor social, contrariando as tendencias do meio, resolveu, entretanto, desde que deixou os bancos academicos, dedicar os seus conhecimentos, os seus estudos e a sua infatigavel actividade justamente aos problemas do subsolo das cidades, que continuamente são postos de lado, adiados e pouco preoccupam os homens de governo. E' que o grande engenheiro fez da sua profissão um meio e não um fim, tomando para alvo e polo dos seus esforços e energias servir a sociedade em relação a um dos aspectos mais importantes da vida collectiva. Como poucos, elle teve da engenharia uma comprehensão, pode-se dizer, sacerdotal. Sentiu que a humanidade instituiu a profissão que elle abraçou, com o fim de modificar o meio cosmico de modo a tornal-o mais habitavel e a facilitar a existencia social.

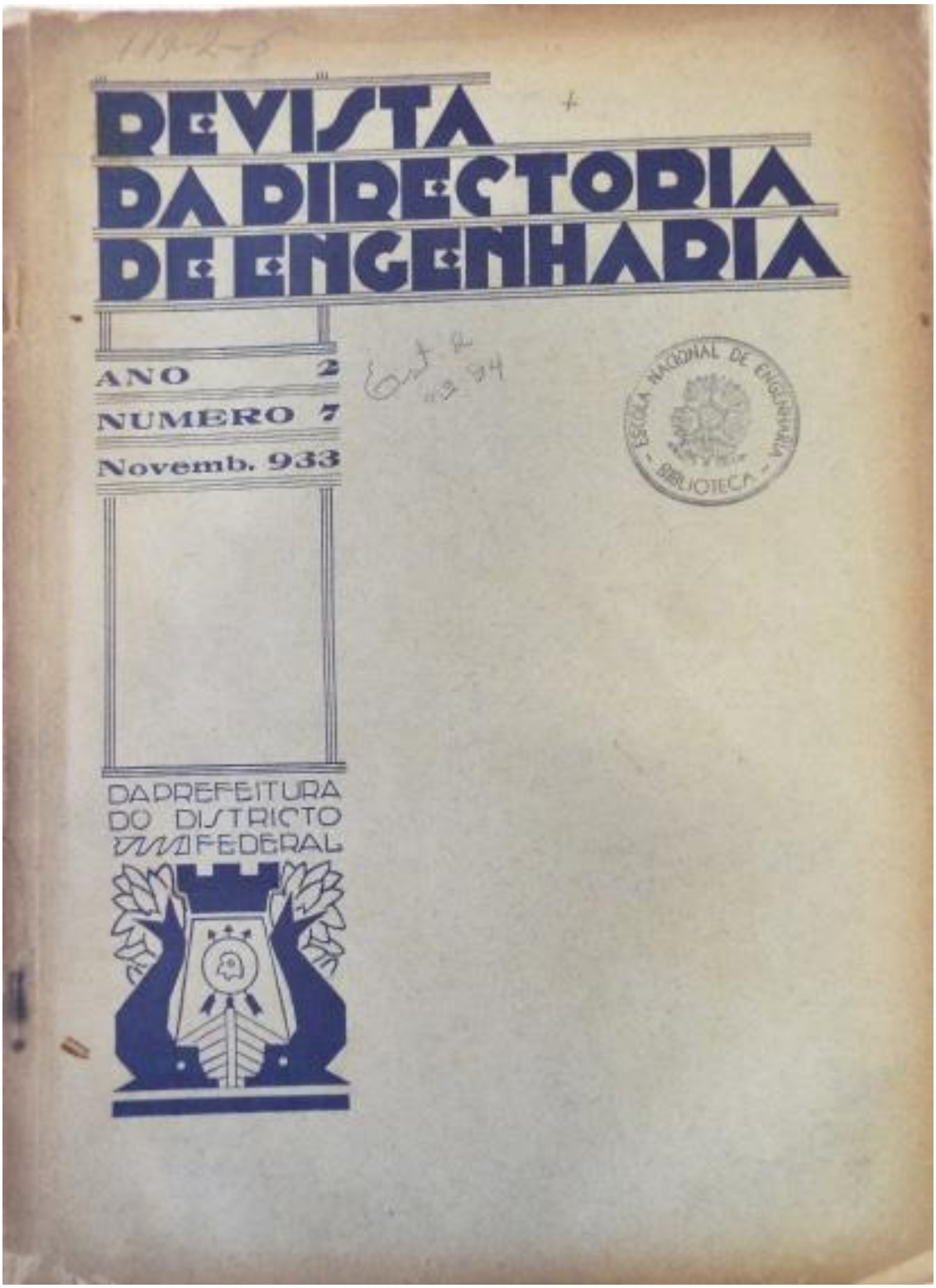
O que surprehende a quem estuda a vida do glorioso sanitarista é a formidavel extensão do seu campo de acção. A sua influencia e a sua obra de saneamento abrangem as principaes cidades litoraneas, desde a mais septentrional até á mais meridional, isto é, desde Belém até á cidade do Rio Grande. Como se isso não bastasse, a sua acção penetrou o nosso hinterland, atacando e estudando os problemas sanitarios de um grande numero de cidades do interior.

A influencia de Saturnino de Brito sobre a estructura e o desenvolvimento dos centros urbanos cujos problemas sanitarios lhe foram confiados, sempre se exerceu no bom sentido. E' que o grande engenheiro buscou agir sempre de accordo com a ordem de dependencia dos problemas, não abstrahindo nunca dos elementos fundamentaes. Infelizmente, esse cuidado não se ha tido em relação a muitas das nossas cidades, inclusive esta capital, de tal facto resultando innumeros males, que se não podem corrigir senão mediante o dispendio de sommas avultadissimas.

Saturnino de Brito não comprehendia, estando nisso de accordo com a opinião corrente nos meios technicos europeus e notre-americanos, que se permittisse a abertura de uma nova rua e a creação de um bairro sem a precedecia dos elemetos urbanos fundamentaes: loteamento racional, rêde de aguas, esgotos sanitarios e pluviaes, calçamento, arborisação, illuminação, meios de transporte, etc. Máo grado os seus exemplos, a sua predica e as suas eloquentes lições, surgiram innumeos bairros novos nesta e em outras cidades, sem que á edificação das casas precedessem os elementos acima apontados.

Rendendo á memoria de Saturnino de Brito a modesta homenagem das linhas que acabamos de escrever, formulamos o voto de que, ao menos nas principaes cidades deste paiz, que elle tanto amou e a que tão superiormente buscou servir, de hoje para o futuro, se dê a maior attenção possivel aos problemas sanitarios, dos quaes tanto dependem a vida, o bem estar e a economia das populações urbanas.

A. G.



Anexo 3.6 - Capa da edição de novembro de 1933 da Revista da Directoria de Engenharia. Fonte: Biblioteca da Escola Nacional de Engenharia.

REVISTA DA DIRETORIA DE ENGENHARIA

Ano II
Numero 7

Novembro - 1933

PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL

Redação e Administração: Rua General Camara, 260 - And. Terreo — Rio de Janeiro — Brasil

Secretaria: CARMEN PORTINHO ≡ Redator-Chefe: ARMANDO DE GODOY ≡ Gerente: MANOEL DOS SANTOS DIAS

Sumario

Anexo 3.7 - Contracapa da edição de novembro de 1933 da Revista da Diretoria de Engenharia com o nome de Armando de Godoy como Redator Chefe da Revista.
Fonte: Biblioteca da Escola Nacional de Engenharia.

REVISTA DA DIRETORIA DE ENGENHARIA
PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL
Ano III
Numero 11
Julho - 1934
Redação e Administração: Rua General Camara, 260 - And. Terreo — Rio de Janeiro — Brasil
Secretaria: CARMEN PORTINHO ≡ Redator-Chefe: ARMANDO DE GODOY ≡ Gerente: MANOEL DOS SANTOS DIAS

O segundo aniversario desta Revista

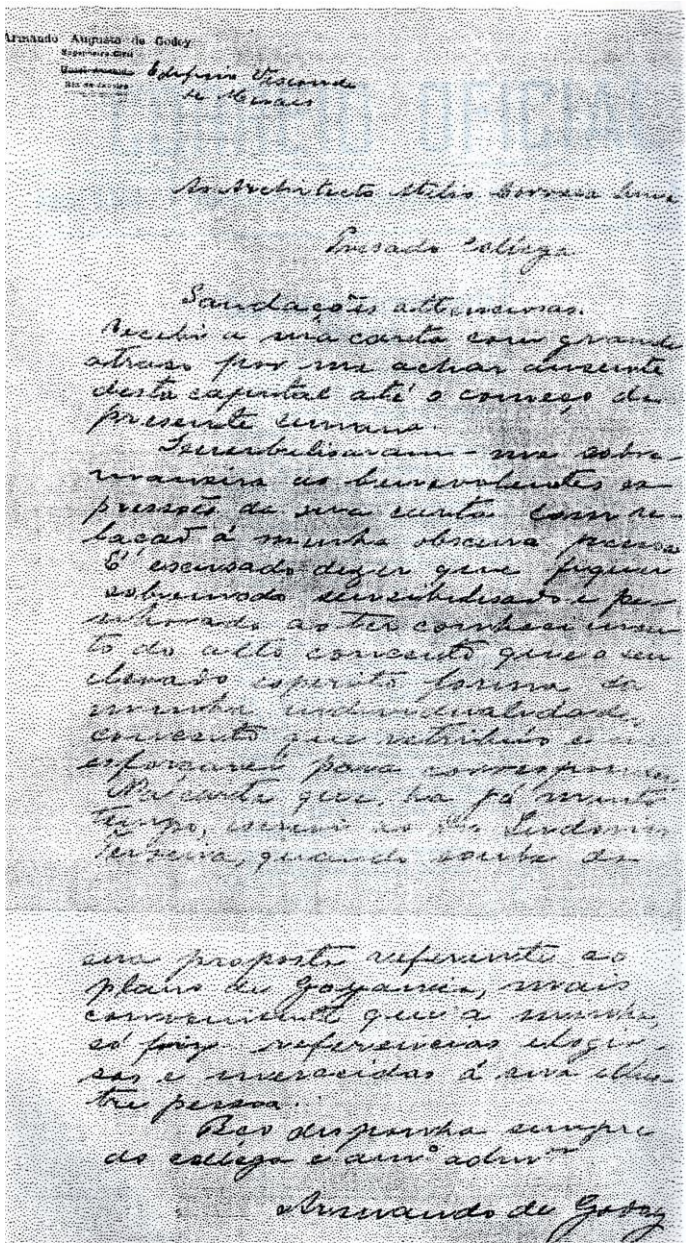
Esta revista completa, ao sair o presente numero, dous anos de existencia, que embora não possa ser tacada de gloriosa, tem sido, entretanto, de trabalho proficuo, de desprendimento e de nobres esforços — com o alevantado pensamento de bem servir á classe de que se ufanam de pertencer os que aqui pelejam. Mais uma vez o proclamamos: se algo fizemos, no sentido de difundir conhecimentos uteis entre os que leem os artigos que temos publicado, se conseguimos trazer esta modesta publicação ao seu segundo aniversario, o devemos em grande parte á excellente e magnifica colaboração com que têm honrado as colunas desta revista, collegas ilustres desta capital e de outras cidades do Brasil.

Pelas cartas que recebemos, pelas referencias elogiosas em revistas técnicas e jornais daqui e de alhures, temos tido a satisfação de constatar que havemos correspondido ás nobres intenções e ao bello pensamento dos que criaram esta revista e sob cujo signo vae vivendo esta despretenciosa publicação técnica. A aspiração que fez surgir a Revista da Diretoria de Engenharia, e o pensamento que anima os seus diretores, é o de ventilar e esclarecer os principais problemas nossos, sobretudo os municipais, nos dominios da engenharia. A série dos trabalhos de valor, os projetos de regulamentos e de leis relativas á vida e á expansão das cidades, em suma, toda a literatura técnica que tem abrilhantado as colunas desta revista, vão correspondendo aos nossos desejos e satisfazendo plenamente aos objetivos deste orgão da Diretoria de Engenharia. Esperamos continuar a marchar com passo firme e a trilhar com ardor e elevados designios a nobre senda que vamos seguindo, certos de que o apoio que se nos tem concedido nos permitirá vencer a terceira etapa da existencia em que vem de penetrar esta revista.

Antes de encerrar este e com o fim de dar mais forte expressão ao seu ato, a redação deste orgão rende sinceras homenagens ao honrado e digno *Capitão Delso Mendes da Fonseca*, que acaba de deixar a direção da Diretoria de Engenharia e a quem esta revista deve sua existencia. O ilustre oficial, fazendo surgir esta publicação técnica e dando-lhe todo o seu apoio, prestou um inestimavel serviço a esta capital e a um grande numero de cidades do Brasil, a cujos prefeitos, por sua ordem, têm sido enviados todos os numeros desta revista. Graças a tão bela e util idéa, as leis, regulamentos e soluções de problemas urbanos discutidos pelas colunas da Revista se vão tornando conhecidos e em parte adotados em outros centros de população.

Não só por isso, como tambem pela elevação moral que soube imprimir aos seus atos, é justo que lhe enviemos as nossas homenagens.

Anexo 3.8 – Editorial escrito por Armando Augusto de Godoy enquanto editor-chefe da Revista da Directoria de Engenharia. Julho, 1934.
Fonte: Biblioteca da Escola Nacional de Engenharia.



Ao Architecto Attílio Corrêa Lima
Presado Collega

Saudações atenciosas
Recebi a sua carta com grande atraso por me achar ausente desta capital até o começo da presente semana.
Sensibilizaram-me sobremaneira as benevolentes expressões da sua carta com relação a minha obscura pessoa.
É escusado dizer que fiquei sobremodo sensibilizado e penhorado ao ter conhecimento do alto conceito que o seu elevado espírito forma da minha individualidade, conceito que retribuo e me esforçarei para corresponder.
Na carta que, há já muito tempo, escrevi ao Dr. Ludovico Teixeira, quando soube da sua proposta referente ao plano de Goiânia, mais conveniente que a minha, só fiz referência elogiosas e merecidas à sua ilustre pessoa.
Peço disponha sempre do colega e admirador.

Armando de Godoy

Anexo 3.9 - Carta de Armando Augusto de Godoy enviada à Attílio Correia Lima, sem data.

ARMANDO AUGUSTO DE GODOY

Com o falecimento de Armando de Godoi, ocorrido a 11/8/44, perde a Revista Municipal de Engenharia, um dos seus amigos e idealizadores: cuja atuação como Redator-Chefe na sua fase inicial (julho de 1931 a julho de 1934) constituiu um dos maiores fatores de êxito dessa publicação.

Nascido a 3/4/1876, em Volta Grande (Minas Gerais), ao atingir a idade de 16 anos, não podiam seus pais, Olimpio Augusto de Godoi e D. Ana Fortunata Bittencourt de Godoi, dispôr de recursos para lhe facultar a instrução secundária, daí transferir-se Armando de Godoi para o Rio e, como empregado no comércio, fazer os preparatórios em curso noturno afim de ingressar na Escola Politécnica.

Passou então a ganhar a vida como explicador de matemática, a cujo estudo se dedicou sob a orientação da filosofia de Comte. Diplomou-se em Engenharia em 1903, ingressando então no magistério militar, como professor de Matemática, Física e Agrimensura, no Colégio Militar, até que, em virtude de um derrame cerebral, já em 1938, veiu a ser reformado no pôsto de Coronel, catedrático de Algebra.

Modesto, culto e sem ambições, teve uma vida das mais dignificantes, quer como profissional competente, quer como grande idealista e batalhador. A campanha humanitária de auxílio aos desamparados da guerra de 14, de que foi um dos baluartes, proporcionou-lhe a distinção de "Oficial da Ordem de Leopoldo II" conferida por S. M. o Rei Alberto da Bélgica".

Dentro das atividades profissionais teve atuação destacada:

Como um dos membros da Comissão Técnica do Automóvel Club do Brasil e mais tarde seu presidente, foi um dos maiores animadores dos Congressos Nacionais de Estradas de Rodagem, cujos anais documentam sua grande atividade, seja em assuntos puramente técnicos, seja na parte inicial de divulgação e propaganda. Também no II Congresso Pan-Americano de Estradas de Rodagem desempenhou função de destaque, dada a sua experiência como relator, autor e debatedor de teses apresentadas nos diversos certamens dessa espécie.

Fez parte ainda da comissão que, no Govêrno provisório, elaborou o ante-projeto de Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem, com uma organização análoga à Direcion Nacional de Vialidad da República Argentina.

Filho do Estado de Minas, dedicou-se ao estudo do nosso sistema de transportes rodoviários para o qual preconizava o gasogênio — como uma das melhores soluções econômicas do problema do combustível — tendo, para isso, por iniciativa própria, colhido observações através da França, Inglaterra, Bélgica e Alemanha.

Dessa viagem à Europa (1937), onde os preparativos bélicos faziam sentir a proximidade de novo conflito mundial, apresentou no Club de Engenharia suas observações em minuciosa conferência que despertou a atenção do Ministro da Agricultura, Dr. Fernando Costa, com quem planejou a campanha nacional de gasogênio, cujos resultados finais não chegou entretanto a colher, uma vez que foi vitimado durante sua realização.

Em companhia dos Professôres Sampaio Correia e Mauricio Joppert e Engenheiro Hildebrando de Araújo Góis, realizou um excursão de cêrca de 4.000 quilômetros pelo Nordeste brasileiro, onde estudou os aspectos econômico, social e técnico da região em face das Obras Contra as Secas, documentada em interessante palestra proferida no Automóvel Club do Brasil.

Como urbanista merece Armando de Godoi referência tôda especial: — foi um dos pioneiros mais entusiastas de tôdas as concepções da moderna arte de planejamento racional das aglomerações urbanas entre nós. Combatente ardoroso, utilizou todos os meios disponíveis para divulgação de suas idéias, nas diferentes esferas da nossa urbs.

Anexo 3.10 - Artigo da Revista Municipal de Engenharia em homenagem a Armando Augusto de Godoy após seu falecimento.
Fonte: Revista Municipal de Engenharia, 1945.

Nas revistas técnicas, entre as quais a Revista Municipal de Engenharia e associações de engenheiros, manteve contacto com os colegas — em palestras pelo rádio e artigos acessíveis e interessantes a todos, transmitia seus conhecimentos ao público.

É de sua lavra o feliz conceito do urbanismo: "Urbanismo quer dizer ordem e harmonia entre todos os elementos da cidade, os subterrâneos, os superficiais e os elevados: boa utilização dos técnicos, diminuição das desigualdades sociais, solução racional do problema da habitação: parques, jardins, "play-grounds, templos — escolas, fábricas, hospitais, bibliotecas, museus e meios de transportes bem distribuídos e localizados".

No plano nacional lançou Armando de Godoi as bases que originaram a nova cidade de Goiânia, prevista para metrópole estadual e que hoje constitue um exemplo de realização brasileira — típica em moldes modernos. Um expressivo relatório, publicado em seu livro "A Urbs e os seus Problemas", dando idéia das condições de escolha de local, planejamento e financiamento da construção, obteve o apoio do Govêrno do Estado de Goiás e a cidade foi construída.

Sustentou várias campanhas compreendendo os diversos problemas de urbanização: a do "Plano da Cidade", como uma necessidade patente para o Rio de Janeiro, foi uma das mais áeduas, tal a reação despertada. Nesse aspecto, como engenheiro municipal, teve atuação destacada como elemento de ligação com o escritório do Professor Agache e mais tarde a favor da adoção do plano dêsse urbanista.

Como engenheiro-chefe do Escritório Técnico focalizou os problemas do escoamento pluvial e da regularização dos cursos dágua, procurando orientar as administrações na Cidade, na solução dêsses problemas de hidráulica e outros de engenharia sanitária a êles ligados. Nesse particular era o engenheiro da Prefeitura que vinha pelos jornais explicar ao público causas das enchentes em determinados pontos da Cidade, mostrando suas origens em geral decorrentes de maus hábitos da população, ganância no aproveitamento de terrenos marginais à rêde de escoamento ou obstruções de *thalwegs* e galerias.

O problema dos morros mereceu sua atenção que pelo aspecto geo-hidrológico, cuja solução julgou ser a circunvalação conjugada ao reflorestamento e o estudo de um tipo especial de urbanização, onde ficassem salvaguardados os interêsses da cidade.

A habitação foi também um tema bastante examinado em seus artigos e palestras, principalmente sôbre o aspecto social e humano: preconizava a construção de pequenas casas isoladas, de um pavimento, em ruas abertas em grandes terrenos dos subúrbios, constituindo conjuntos residenciais equilibrados e higiênicos, onde não faltem, ar, luz, recreação, cabendo o seu financiamento ao Banco do Brasil, orientação essa mais tarde seguida pelos Institutos de Aposentadorias e Pensões.

A circulação urbana e os meios de transportes, estiveram em suas cogitações, onde não faltavam as observações e conclusões, tiradas da situação das grandes metrópoles mundiais, abarrotadas de veículos automóveis e construções gigantescas a se desafiarem em altura.

Sua atenção não era apenas para as cidades a planificar, — abrangia também as cidades velhas para as quais aconselhava em paralelo com planos de remodelações abrangendo (como hoje já o Rio de Janeiro consegue fazer, graças a nova legislação), também os reloteamentos e as possibilidades de construções de cidades satélites, para as quais apontava a cidade-jardim como tipo dos mais aconselháveis. E entre outras idéias avançadas, já em 1930, pedia a substituição dos muros altos de alvenaria, por simples cêrcas vivas, marcando os limites das propriedades, cujos encantos completavam as vantagens da melhor circulação e renovação de ar e penetração de luz; o respeito à propriedade passava a imperar, não mais por conseqüência de uma condição física e sim como condição moral, de educação urbanística portanto.

Para o futuro do Rio de Janeiro sua contribuição não ficou apenas na parte de educação do povo e preparação para as grandes realizações de uma moderna metrópole; além da faina rotineira do engenheiro municipal, teve colaboração eficiente na legislação de obras (Dec. 2.087 de 19/1/1925) e da abertura de ruas e loteamento (De- 3.549 de 15/6/1931) que na época constituiram um grande avanço, aparecendo como apreciável colaboração, para a atual legislação da Cidade.

NOTA DO EDITOR

Há sessenta anos, em julho de 1932, surgiu o primeiro número da RME com o nome de REVISTA DA DIRECTORIA DE ENGENHARIA. Era um órgão destinado a divulgar as obras da Prefeitura do Distrito Federal (PDF). Naquele tempo ainda não haviam sido criadas as Secretarias. Eram Diretorias ligadas diretamente ao Prefeito. Com o passar dos anos a Revista tomou outros nomes: REVISTA DA PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL, REVISTA MUNICIPAL DE ENGENHARIA, REVISTA DE ENGENHARIA DO ESTADO DA GUANABARA e, finalmente, REVISTA MUNICIPAL DE ENGENHARIA.

Os assuntos tratados são de ordem eminentemente técnica, científica e de especulação matemática, relacionados com a engenharia, a arquitetura e urbanismo, conforme se verifica nos números da Revista.

Ela foi criada sob a orientação do grande engenheiro da PDF, um dos primeiros a tratar do urbanismo no Rio de Janeiro, o engenheiro civil Armando Augusto de Godoy que, aliás, foi o seu primeiro Diretor. Posteriormente, vários outros engenheiros da Prefeitura ocuparam o cargo de sua Direção.

A revista conquistou enorme prestígio nos meios de publicação técnica pela qualidade de seus artigos, pela documentação das obras municipais das diversas administrações e também pela divulgação de diversos trabalhos sobre outras cidades do Brasil e do estrangeiro.

Com a publicação deste número especial de aniversário dos 60 anos a Prefeitura do Rio de Janeiro pretende retomar a tradição já estabelecida pela REVISTA MUNICIPAL DE ENGENHARIA.

Eng. José de Oliveira Reis
Editor-Chefe

Anexo 3.11 - Nota escrita pelo editor da Revista Municipal e Engenharia em comemoração ao aniversário de 60 anos da revista, onde o Eng. José de Oliveira Reis ressalta a importância de Armando Augusto de Godoy na criação da revista e na administração dos primeiros anos.
Fonte: Biblioteca da Escola Nacional de Engenharia.

gphucidade

PPG FAU UNB
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA

faunb

Universidade de Brasília

APOIO:

Câmpus Anápolis de Ciências Exatas e Tecnológicas Henrique Santillo

Universidade Estadual de Goiás

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA | FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO

A URBS
E OS SEUS PROBLEMAS
UMA LIÇÃO DE URBANISMO NA TRAJETÓRIA PROFISSIONAL DE
ARMANDO AUGUSTO DE GODOY

CELINA FERNANDES ALMEIDA MANSO

BRASÍLIA - DF | JUNHO DE 2018

... sobre o autor do livro

O sujeito Armando Augusto de Godoy, no correr de sua longa militância como urbanista, sustentou várias campanhas sobre os diversos problemas de urbanização nas décadas de 1920 e 1930. No entanto, a do Plano de Remodelação do Rio de Janeiro foi a que mais provocou reações. A relação da sociedade com os textos de Armando Augusto de Godoy traz questões fundamentais para compreender a sua presença na cidade do Rio de Janeiro. Qual foi a ação do sujeito Armando Augusto de Godoy e qual foi o seu papel social na cidade do Rio de Janeiro? Assim, iniciou-se uma reflexão acerca desse legado para a historiografia da cidade e do urbanismo brasileiro.

ARMANDO AUGUSTO DE GODOY

Engenheiro Civil, Ex-Lente Catedrático do Colégio Militar do Rio de Janeiro
e Ex-Presidente da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro.

A URBS
E OS
seus problemas

JORNAL DO COMMERCIO - Rodrigues & C. - Av. Rio Branco, 117 - Rio de Janeiro - 1943

A URBS E OS SEUS PROBLEMAS

Á minha Esposa,

Judith de Magalhães Godoy:

Á Ti, ideal altíssimo e harmonioso,
a Ti, companheira tão digna e meiga,
que só ventura e amor me deste,
oferece o coração saudoso e grato
de teu inditoso esposo.

Armando Augusto de Godoy.

Prefácio

Prefácio

Os trabalhos do eminente colega Engenheiro Armando Augusto de Godoy, reunidos neste volume, sob o título "A Urbs e os seus Problemas", não têm interesse reservado a um determinado círculo de especialização técnica. Os temas focalizados pelo autor, são de elevado valor social pela sua relação direta com os mais importantes aspectos da vida do homem e da cidade.

Honrado com o seu amavel convite, que me foi transmitido pelo seu filho — o meu amigo e prezado colega, Engenheiro Armando de Godoy Filho, — só aquiescí à redação destas linhas, para reafirmar, novamente, o meu entusiasmo pelo seu trabalho que ora vem de publicar, porque, conhecendo como sempre conhecí os seus pensamentos com referência à matéria versada neste volume, estou certo que o seu trabalho não necessita de apresentação, e, muito menos, de explicação.

A simples leitura dos seus substanciosos capítulos, gravarão em nossas memórias as palavras e os conceitos sábios neles emitidos. A sua obra, por si só, se justifica.

Armando de Godoy — um dos representantes mais altivos da engenharia brasileira — possuidor de um dinamismo invulgar e de uma vasta literatura especializada, tendo visitado as mais importantes cidades da América e da Europa, — realizou obra ponderavel e definitiva em proveito da coletividade. O seu espírito pesquizador e organizador, argamassado com o seu amplo critério de encarar os problemas técnicos de toda ordem, o destacou na primeira fila desde que iniciou a sua brilhante atuação profissional.

A obra de Armando de Godoy, constitue a mais importante informação urbanística aparecida entre nós e com a

sua publicação, prestou o autor inapreciavel serviço ao nosso país.

Ao lermo-la, afigura-se-nos que penetramos numa floresta virgem, onde se respira um vigoroso sopro vital. O seu carater dominante é iluminado por uma fé inabalavel, dessa espécie de fé que transporta montanhas.

Vejamos, rapidamente, quais os assuntos tratados na sua obra.

* * *

O progresso vertiginoso do século em que vivemos, produziu aspectos interessantissimos na vida de uma cidade — verdadeiros paradoxos do conforto apregoado pelos arquitetos e urbanistas.

O aparecimento do "arranha-céu", modificou, por completo, a estética urbana, obedecendo a um determinismo a que nenhuma oidade dos nossos dias, escapa.

Consequências profundas surgiram com esse aparecimento, que transformou, não só a fisionomia, mas, tambem, a própria estrutura social da cidade. O "arranha-céu" constitue, não há dúvida, um grande pesadelo para o técnico.

Pela teoria de "Le Corbuisier", a arquitetura ficou reduzida à estrutura do edifício — o verdadeiro aspecto funcional. Partindo do princípio — "o homem precisa de sol, ar e verde" — ficou idealizada a "máquina de morar".

O desejo de inúmeros capitalistas, de tirarem a maior renda possivel de seus capitais, concorreu, tambem, para a criação dessas construções gigantescas. Entretanto, está, hoje, sobejamente provado que o rendimento dos grandes edifícios, não guarda proporção com as suas alturas. Sobre esse aspecto "econômico-financeiro" do "arranha-céu", publicou, certa vez, um dos Professores da Universidade de Nova York, uma estatística demonstrando que os edifícios de 8, 15, 30, 50 e 67 andares, rendiam respectivamente, 4,22 — 6,44 — 8,5 — 9,87 e 10,26 por cento. Daí para cima, a curva do rendimento decrescia à medida que aumentava o número de andares. Assim, resgistrava para 100 andares, 7,01 por cento; para 120 andares, 2,95 por cento e a partir de 130, a renda decrescia com tendências a chegar a zero.

A mania, por conseguinte, da "verticalização exagerada" das construções é, exatamente, como observou o autor deste volume, o "reclame".

Muita gente combate o "arranha-céu". E há os que exclamam com ar de lástima: Que pena! Estragaram a paisagem. Não é tanto. Um conjunto harmonioso de "arranha-céu" de altura compativel com a largura dos logradouros, urbanisticamente projetados, cujos edifícios estejam convenientemente separados por zonas verdes, garantidas as normas técnicas de boa iluminação e ventilação, oferece ar de grandeza, de imponência, de robustez e empresta à paisagem um aspecto geométrico que não deixa de ter o seu belo.

Ao agrupamento que associa traçados de arruamentos, preceitos de higiotécnica e de distribuição das edificações, segundo o seu destino, planos arquitetônicos isolados ou de conjunto e considerações de ordem artística e histórica dos monumentos, convencionou-se atribuir a denominação "Urbanismo", como sendo, ora uma ciência, ora uma arte de planear uma cidade, quer desenvolvendo-a em extensão, quer tornando evidentes os seus aspectos naturais, pitorescos, agrupando racionalmente, as habitações, facilitando as comunicações, prevendo as diversas instalações, etc...

* * *

A formação das antigas cidades fez-se sem ordem, obedecendo ao concurso de circunstâncias diversas, que pouco importa apreciar, para o nosso caso; apenas reconhece-se que era tão natural nos primeiros tempos, o arruamento sem plano, quão absurdo é, atualmente, o desprezo das regras estabelecidas, para a formação de novos quarteirões e melhoria dos antigos. A necessidade dos planos gerais impõe-se e o não cuidar deles constitue delito grave.

Não sendo cuidados os princípios urbanísticos, será sacrificado o fundamento essencial da evolução racional da cidade e perturbada a harmonia dos elementos que para esta devem concorrer.

Toda a cidade é um organismo vivo, mas cresce sem o controle de leis biológicas que estabelecem, automaticamente, equilíbrio entre as partes do todo.

Sem um plano geral, elaborado de acordo com os modernos ensinamentos dessa ciência hodierna que intitulamos "Urbanismo", não será possivel às administrações — surpreendidas pelo rápido despertar das urbs — acudir, em tempo e hora, às diferentes manifestações do crescimento urbano, que se sucedem, tumultuariamente, sob a pressão de um progresso deveras maravilhoso.

Sendo o "Urbanismo" a ciência que se preocupa com o melhoramento e expansão das cidades, com o fim de torná-las, para os seus habitantes, ambientes sãos, cômodos e agradaveis, claro é que o "Plano Diretor", para uma cidade, representa o mais interessante trabalho no domínio da técnica municipal.

* * *

Embora, muito complexo se apresente o problema urbanístico do Rio, isso não impede que se alimente a esperança de que, num futuro bem próximo, se possa vê-lo incluido no rol das melhores capitais do mundo.

O Rio necessita, mais do que tudo, de atender às exigências do momento. Sua louvavel aspiração de desenvolvimento e progresso, deve estar contida dentro do limite prático que lhe permita levar à plena execução um plano conjunto, do modo mais econômico e perfeito, afim de que ele se transforme em uma urbs perfeitamente acabada.

A diretriz que se deve seguir no estudo dos problemas urbanos é aquela que possue, como marco inicial, a experiência alheia. Os transcendentes problemas do urbanismo, não tiveram, ainda, em nenhuma parte do mundo, solução perfeita e integral, porque não representam equações que se armem definitivamente, mas questões multiformes e multifárias que surgem a todo momento na caprichosa existência de uma cidade.

Para que as soluções urbanísticas possam atingir o mais elevado grau de eficiência, é necessário que se forme o ambiente, isto é, que se eleve a temperatura moral.

Armando de Godoy, compreendendo, admiravelmente, este aspecto psicológico, procurou com grande maestria, através das suas conferências e artigos, formar o ambiente favoravel às realizações de remodelação e extensão desta Capital.

A opinião pública, disse Lincoln, é tudo. Sem ela, nada pode ter êxito; com ela, nada pode falhar.

Não é opinião da maioria que a constitue, porque, um homem, tenaz na propaganda e defesa dos seus ideais, vale mais que uma multidão vacilante nas suas atitudes. O exemplo, temo-lo na ação inteligente e dinâmica de Armando de Godoy, que, com as suas interessantes palestras, conferências, artigos e entrevistas, defendeu, com ardor, os princípios urbanísticos desta Capital e ensinou aos seus habitantes a construir, com um pouco de cada um, a cidade dos seus sonhos.

* * *

A cidade não é apenas um amontoado de edifícios .A cidade deve ser saudavel, cômoda e atraente. E' para essa finalidade que convergem os estudos dos urbanistas.

Não há uma cidade que seja inteiramente igual a outra; para cada uma corresponde um plano diferente. Entretanto, essa diversidade de aspectos é que constitue as maiores atrações dos técnicos.

As disposições das leis referentes à proteção estética de uma urbs, que impõem regras e dimensões às construções e aos logradouros, devem ser acatadas com todo o interesse.

O paisagismo, segundo a clássica definição de Charles Elliot, "é a arte de criar e conservar a beleza nos arredores da habitação e no grande cenário natural de cidade".

O paisagista é o grande criador da beleza urbana, e, por conseguinte, o melhor colaborador do urbanista, no que diz respeito à estética de uma cidade.

As administrações municipais, no assunto versado, devem se esforçar, no sentido de retocar a estética urbana, trazendo a cidade sempre no possivel estado de limpeza, zelando pelo aspecto de suas vias públicas, impedindo construções ridículas, transformando, em traçado elegante e gracioso, o de-

senho extravagante dos seus jardins e o delineamento monótono dos seus parques.

As modificações operadas, de acordo com um plano de conjunto harmônico, devem ser reguladas pela lógica da remodelação da cidade.

A bôa impressão recebida pelo turista fará dele um agente espontâneo de publicidade.

Os turistas varam as urbs em todos os sentidos. Espiam e examinam todos os recantos. E certo, abrirão os olhos de pasmo ou torcerão o nariz civilizado, ao deparar os monstrengos apocalípticos que dão uma nota contrastante com a beleza da arquitetura e da natureza.

E' inadmissivel que, mau grado o progresso do urbanismo, ainda haja municipalidades que não se importem com este assunto da estética urbana.

E' preciso desconhecer a importância do ambiente em modelar o pensamento, a ação, a existência humana, para não impedir o mau desenho e a côr desagradavel, fatores de depressão do valor espiritual da vida.

A censura estética numa cidade é indispensavel, pois alem de concorrer para a melhoria da fisionomia urbana, incentiva o sentimento do belo na população.

Possuimos grandes maravilhas em nossas cidades, talvez, desconhecidas pela maioria dos seus próprios habitantes. Em geral, somos, ainda, sedentários, infelizmente, ou por falta de recursos materiais para viajar, ou porque não temos a curiosidade de novas paisagens, que o homem adquire principalmente pela educação.

No conjunto dos interesses municipais, devem, preferencialmente, ser cuidados, os do turismo, problema por excelência de feição moderna. Ligá-lo somente aos atrativos da natureza, tem pouco alcance, si a cultura e a organização, encadeadas num sistema de providências permanentes, não o fizerem valorizar.

* * *

Um dos grandes males das cidades é a anarquia das construções. As leis, por seu lado, têm considerado mais particularmente, os arruamentos. Resulta, daí, que, justamente o

aspecto fundamental — "a organização geral das cidades" — tem ficado sempre em segundo plano.

Em geral, as administrações limitam as suas preocupações às obras municipais. Julgam que estão fazendo urbanismo, quando fazem, apenas, simples engenharia.

O progresso extraordinário do século atual, fixando nas cidades a célula mater do trabalho, mostrou que elas não podem se desenvolver sem um estudo cuidadoso e apurado de suas necessidades presentes e futuras e fez nascer, assim, essa ciência "leader" que denominamos "Urbanismo".

A divisão em zonas não é uma restrição, ao contrário, atuará, beneficamente, como garantia, como princípio fundamental para a salvação dos direitos das propriedades urbanas.

Zoneamento ou "zoning", é a perfeita adequação das edificações aos respectivos bairros e terrenos ou o mais lógico aproveitamento do solo sob o ponto de vista do interesse geral, isto é, a regulamentação das construções sob o ponto de vista do uso, da altura, da superfície coberta, do volume e do aspecto plástico dos edifícios. Na opinião de Moris Knowles, é a espinha dorsal do urbanismo.

A maioria das cidades surgiu sem obedecer a um plano, organizado antecipadamente, segundo condições de higiene, circulação e zoneamento. Daí, a necessidade premente de se remediar o mal, organizando, para cada cidade, um plano que reuna os salutares conhecimentos do moderno urbanismo.

Felizmente, o entusiasmo reinante em muitos dos nossos profissionais da engenharia, pelos princípios urbanísticos, está fazendo com que a intuição clara de utilidade do urbanismo avassale o espírito dos estudiosos, irradiando-se, com o vigor das forças benfazejas, este ideal de criar um ambiente propício à saúde do corpo.

* * *

As necessidades da cidade moderna já não admitem a continuação de extravagantes orientações a respeito da sua extensão.

Realmente, uma das questões mais difíceis que se nos apresentam na remodelação de uma cidade, é a das quadras

centrais em que a subdivisão dos terrenos ultrapassou os limites indicados pelo bom senso e o interesse coletivo.

Não há, no proprietário, a preocupação de harmonia e de conjunto. A idéia dominante é fragmentar a superfície dos terrenos no maior número de lotes possivel, não se cogitando — como bem assinalou o autor deste volume — de proteger os futuros habitantes do excesso prejudicial. Em razão de tão desastrada orientação, grandes males têm sofrido os que habitam nos prédios construidos em terrenos ocupados arbitrariamente.

E' mister que o poder público, nas suas sábias decisões, considere os múltiplos problemas relativos à extensão de uma cidade, à formação de novos agrupamentos satélites que surgirem no campo de gravitação dos centros urbanos.

O lamentavel é essa espécie de desânimo que ataca a todos quando se fala em fazer alguma cousa pela cidade, principalmente, quando esta é dirigida por homens desanimados, incapazes das menores iniciativas e realizações.

Tudo o que é lembrado não é aceito, porque fica demasiado caro; porque vão gritar os inimigos políticos; porque vai desagradar o amigo fulano de tal; enfim, não existe a distinção entre o interesse público e o particular, nem, tão pouco, o conhecimento claro do assunto.

A bôa compreensão do urbanismo é imprescindivel, principalmente, em nosso país, onde as cidades estão a exigir conforto e salubridade.

* * *

A iniciativa da construção da nova capital de Goiás, intitulada Goiania, partiu do espírito lúcido e realizador do interventor Pedro Ludovico.

Este plano merece a maior divulgação, porque constitue uma glória para a nossa engenharia.

Estudado, projetado e executado, exclusivamente por profissionais patrícios, representa algo de brasilidade que desvanece e que orgulha a classe técnica.

Goiania fica situada a 180 km da velha capital; mais próxima, portanto, das fronteiras do Estado e no centro da zona mais povoada.

O local é uma campina muito limpa e extensa, orlada de matos, situado a 16 graus de latitude e 49 graus de longitude Greenwich, próximo da vila de Campinas.

Assim, a posição geográfica de Goiania, é bôa e as condições intrínsecas do local escolhido para sua construção, são excelentes.

A pedra fundamental foi lançada na campina, ainda inteiramente virgem, na qual as perdizes e codornas a cada momento voavam, espantadas com os forasteiros da futura metrópole.

Lançada a pedra fundamental, foram logo construidas as primeiras habitações — casas de táboas para o alojamento dos engenheiros. Hoje, Goiania é uma realidade, já está inaugurada oficialmente.

A colaboração de Armando de Godoy, no magnífico plano desta encantadora Capital, foi coroada dos melhores êxitos. Basta dizer que o seu trabalho mereceu a publicidade pela Revista de Urbanismo de maior circulação do mundo — The American City — o que equivale a um magnífico reclame para nossa terra.

* * *

Assim, como a história geral do homem, a história da habitação está intimamente ligada ao estudo das condições físicas do meio.

A moradia do homem não foi por ele inventada; representa um ato de adaptação ao seu "habitat" natural, ato do instinto, colocando em jogo os recursos materiais do ambiente. Em circunstâncias fixas do meio local, adotou a solução imposta pelas determinantes do problema.

A solução se repete, assim, homogênea, como se se tratasse de uma fórmula matemática.

O homem procurou, primitivamente, os abrigos naturais; imitou-os, depois, consoante os materiais que apareceram.

Trouxeram, concomitantemente alterações de formas às variações do meio.

As condições do meio social, por sua vez, dependentes do meio físico, com o progresso da civilização, transmitiram à habitação o seu cunho particular.

Hoje, em dia, a casa constitue, para o técnico, um problema de ordem social e econômica, que interessa a toda a nação bem organizada, porque a grandeza de uma nação está na pujança da sua sociedade, no estado de salubridade tanto moral como física dos seus habitantes.

O problema da casa popular está estreitamente ligado à interpretação cristã da vida do homem.

Não se trata de uma obra meramente sanitária e de conforto — tal qual a concebem alguns técnicos improvisados que desconhecem a alta concepção da vida social fundada na analogia dos seres como criaturas humanas, capazes de realizar a igualdade no sacrifício e praticar a bondade que enobrece e humaniza — mas de um trabalho de profundo valor social.

A vida de uma família requer uma casa sã e adequada, porque ela é o fator que a consolida e a protege e bem sabemos que da família, base da sociedade, dependem a segurídade e a grandeza de uma nação.

* * *

Tudo que aqui escrevi não constitue nenhuma novidade, já tem sido dito, com maior clareza, pelos doutos na matéria. O meu intuito, entretanto, foi de mostrar que por aí se póde julgar da magnitude do assunto de que trata este livro. Mas não basta isto. E' preciso que se leia todo o volume, porque, há nele, muita cousa que aprender.

Um profissional que soube — como Armando de Godoy — vencer uma grande batalha e transformar todos os obstáculos em elementos de progresso, tem direito ao nosso respeito e à nossa admiração.

As suas palavras profundas e cheias de ensinamentos, farão crescer a fé e o entusiasmo pelos salutares preceitos urbanísticos.

Louvores e muitos louvores, portanto, ao grande urbanista patrício, que sempre considerou a reforma da estética urbana — mais que uma simples preocupação de ordem profissional — um autêntico ideal, uma verdadeira aspiração artística, numa das razões finalísticas da vida.

Eng.º F. Baptista de Oliveira
Presidente do Comité Nacional de Urbanismo

A URBS E OS SEUS PROBLEMAS

Urbanismo quer dizer ordem e harmonia entre todos os elementos da cidade, os subterrâneos, os superficiais e os elevados; boa utilização dos terrenos, diminuição das desigualdades sociais, solução racional do problema da habitação; parques, jardins, "play-grounds", templos, escolas, fábricas, hospitais, bibliotecas, museus e meios de transporte bem distribuidos e localizados.

DO AUTOR.

O arranha-céu

O arranha-céu

OUTUBRO DE 1930

Não é somente o engenheiro que é obrigado a adotar uma certa escala para figurar, dentro de certos limites, um determinado conjunto de elementos, cujas dimensões indicam aquela relação. Tal necessidade se impõe ao espírito humano a todo instante. Com efeito, não podemos pensar em nenhum ser ou objeto sem formar a sua imagem no nosso espírito. Quando, por exemplo, o nosso pensamento deixa as cousas, que nos cercam, para considerar o mundo planetário, a escala que regula o desenho mental, diminue; e ainda diminue muito mais quando passamos do sistema de que faz parte a Terra, para o mundo sideral, quando por exemplo passamos de Júpiter ou Saturno para Arcturos.

Se assim é, se a fisiologia do nosso cérebro nos impõe variar de escala a todo instante, de acôrdo com as dimensões dos objetos considerados, devemos, desde já, adotar uma escala pequena, porquanto o nosso espírito vai focalizar um país e um meio social que visa a grandiosidade em todas as construções e realizações.

Tal necessidade não se impõe somente a nós brasileiros, ela tambem se faz sentir em relação aos europeus.

Quem visita os E. Unidos ou acompanha a sua vida progressiva e vertiginosa, não pode pensar em tal país sem que no seu espírito se não projetem as construções ciclópicas que se erguem nas suas grandes cidades, as mais ousadas pontes que a engenharia tem realizado, as gigantescas *gares* subterrâneas de Nova York, as formidaveis composições de trens

elevando-se acima de cem vagões, as maiores usinas e estabelecimentos industriais que se têm realizado na face da terra, etc. Habituados, como estamos, a contemplar as construções que nos cercam, temos que aumentar o denominador da nossa escala de representação mental, para imaginar edifícios como o *Woolworth*, o *Chrysler*, o *Chanin*, o *Lincoln*, o *Crane Tower*, o *Bank of Manhattan*, o *Empire State*, que se têm sucedido na ousada corrida às alturas que, ha alguns anos, se vem disputando entre os *sky-scrapers* de Nova York e Chicago. Tal corrida só tem sido possivel graças aos progressos da técnica, principalmente aos da metalurgia.

Ha uma disputa tambem sensacional naquele país entre as grandes pontes suspensas construidas em Nova York e Filadélfia, as quais se vêm construindo, vencendo vãos cada vez maiores. Às que foram construidas antes da guerra, com um desenvolvimento de cerca de 2 quilômetros, apresentando vãos centrais vizinhos de ½ quilômetro, sucedeu a de Filadélfia, edificada sobre o Delaware, depois de 1920, com um vão central de 533m,75, a largura de 37m,37 e o comprimento de 2.928 metros, podendo suportar a passagem de 4 tréns sobre as suas linhas férreas e de seis filas de veículos automotores. Tal prodígio não satisfez ainda o temperamento americano, que só se contenta quando, após uma realização fantástica, inicia uma obra mais ousada. Nova York, sentindo-se humilhada por Filadélfia, por ver as pontes gigantescas sobre East River, a última das quais foi a de Manhattan, destronadas pela que se construiu na outra cidade sobre o Delaware, planejou e realizou a Hudson Bridge, cujo vão central mede 1.055 metros e permite a passagem simultânea de 12 tréns pesados e de 16 filas de automóveis e caminhões.

Muito embora o assunto dessa conferência seja o arranha-céu, eu precisava fazer referência às grandes pontes suspensas norte-americanas, por elas se terem sucedido paralelamente aos grandes e colossais edifícios que se vão construindo nos Estados Unidos, e tambem por serem tanto as mencionadas pontes como os referidos edifícios o produto direto do cabo constituido por fios de aço, de que teve idéia Roebling. Não fôra tal conquista, e os grandes vãos não se-

riam vencidos por pontes suspensas, nem os ascensores poderiam galgar alturas com as dos Singer Tower, do Woolworth, do Equitable, do Lincoln, do Chanin, etc.

O arranha-céu resultou das tendências que se vêm manifestando nos Estados Unidos, ha já algumas décadas, para a concentração de grandes capitais, de negócios, de empresas. Outro fator, sendo este de ordem psicológica, é o culto pela publicidade, que se nota sobretudo entre os habitantes de Nova York e de Chicago, ambas cidades excessivamente cosmopolitas, não servindo, pois, segundo alguns autores, para caracterizar e definir a comunhão norte-americana nos seus pendores e ideais. Falando dessas duas grandes metrópoles não posso deixar de mencionar que elas se vêm emulando na edificação de prédios altos, bem como em outras manifestações.

O primeiro arranha-céu construido, segundo alguns autores, surgiu na velha Edimburgo; porém, não se aclimou no arquipélago britânico, onde as cidades tendem a se desenvolverem mais no sentido horizontal que no vertical. Na América do Norte, os edifícios de descomunal altura, começaram a se manifestar em Chicago, ha cerca de 44 anos, sendo um dos primeiros o Tacoma, que contava 13 andares e já foi demolido para dar lugar a outro muito mais alto. Onde, porém, o meio se manifestou propício ao arranha-céu, foi em Nova York, que, por vários motivos, se atirou à construção da maioria dos edifícios mais altos do mundo. Em tal cidade é que os arquitetos, os engenheiros e os homens de negócios, conjugando seus esforços, conseguiram resolver os múltiplos problemas a que deram lugar os *sky-scrapers*.

Vejamos as razões que determinaram a construção de um grande número de arranha-céus em Nova York. Uma delas foi a circunstância de se encontrar a parte principal da cidade encerrada na ilha de Manhattan, a qual se acha separada do continente pelo caudaloso Hudson e dos *boroughs* de Brooklyn e de Long Island pelo East River, cujas margens se acham afastadas de alguns hectômetros. Os estreitos limites da referida ilha, não podendo permitir a expansão da parte central no sentido horizontal, influiram em grande parte para

a edificação de prédios constituidos por um número elevado de andares.

Ha outro fato que tambem contribuiu para a ereção de grande número de edifícios altos: a natureza do sub-solo de Manhattan, principalmente em *down-town,* onde se encontram a zona bancária e a maior parte dos escritórios comerciais. Devido a isso, as fundações de edifícios como o do *Bank of Manhattan,* o *Woolworth* não exigem as mesmas despesas que determinariam, se tais construções fossem levantadas em Chicago. Nesta última cidade, as fundações de edifícios como o do Chicago Tribune, cujo projeto foi escolhido por meio de um concurso universal, exigem a construção de um consideravel e dispendioso *radier* de concreto armado, o que onera muito o custo das obras.

Devemos tambem olhar para a planta da parte central da cidade de Nova York, afim de compreender a rapidez com que os prédios se alçaram a grandes alturas. Com efeito, considerando o traçado das ruas e avenidas, o qual data do começo do século passado (1807), vemos que o tráfego na *urbs* em questão é muito mais fácil, em virtude do mencionado traçado, que em outras grandes metrópoles como Londres, Paris, Chicago, etc. Paralelamente à maior dimensão da ilha de Manhattan, que se dilata mais num sentido que no outro, vemos um elevado número de avenidas, que na parte mais estreita, se compõe de 12, apresentando todas a largura uniforme de 30 metros. As ruas numeradas são perpendiculares às avenidas, são orientadas mais ou menos segundo a linha éste-oéste e têm a largura de 18 metros, sucedendo-se de 10 em 10, uma com a largura de 30 metros. A circunstância de ser a referida ilha comprida e dotada de um sistema de avenidas e ruas largas, pouco afastadas umas das outras, tem permitido uma facilidade de circulação, que, dadas as mesmas condições de densidade de população e de vida intensa comercial, não se encontraria em nenhuma das grandes capitais do mundo. A superfície das vias destinadas à circulação dos veículos é muito mais considerável em Nova York que em Paris e Londres. Isto é, o congestionamento e o atravanca-

mento das ruas pelos veículos, na zona dos prédios altos, seriam muito maiores, tornando o movimento impossivel, nas grandes capitais da Europa, onde o traçado das ruas não oferece as mesmas vantagens que a cidade americana de que estamos falando.

Ha outra circunstância que determinou em Nova York uma considerável tolerância para com os arranha-céus, que são verdadeiras cidades verticais, já havendo alguns que comportam dezenas de milhares de pessôas, nos seus múltiplos pisos. Tal circunstância está na facilidade de transporte que oferecem os trens elétricos nos *subways* da cidade. Os trens transportam, por hora, em cada direção, 100.000 pessôas, ao passo que os de Londres e Paris ficam muito aquém de tal número. Os comboios dos *tubes* de Londres não carregam mais de 30.000 pessôas por hora em cada direção e os de Paris transportam menos de 20.000.

Basta o que fica, para se compreender o surto considerável do *sky-scrapers* na maior cidade norte-americana.

Precisamos fazer referência às relações de dependência, que ligam a altura do prédio, à superfície dos pavimentos e à largura da rua, relações que têm sido infringidas pelos altos prédios de Nova York, determinando isso graves perturbações. De fato, quando a altura e a superfície dos pavimentos se desenvolvem demais, em desacôrdo com a largura da rua, esta não pode canalizar bem o movimento dos veículos utilizados pelos que moram e trabalham naqueles edifícios. Tal fato tem sido observado em torno dos arranha-céus das cidades americanas. Os inconvenientes e os males têm sido de tal ordem que inúmeros apelos às administrações municipais hão sido feitos no sentido de se impedir que tais males se agravem. A situação chegou ao ponto de já ir perdendo o automovel a sua utilidade nos centros de Nova York, Chicago e S. Francisco, cidades que melhor acolheram os arranha-céus. Para dar uma idéia do que se passa a tal respeito, cito um interessante artigo publicado pela revista *The Architectural Record,* num dos números deste ano, em que se mostra que está travada uma verdadeira luta, entre o automovel —

o Deus de Detroit e o *sky-scraper* — o Deus de Nova York. Um tende a eliminar o outro nos centros da cidade.

> A Inglaterra e outros países da Europa enviaram comissões de técnicos aos Estados Unidos para estudar e observar os maiores arranha-céus. A comissão inglesa foi presidida pelo urbanista Unwin, cuja autoridade no assunto em questão é universalmente reconhecida. A sua nomeada vem principalmente de ter sido ele o autor da modelar e mais importante cidade-jardim até hoje construida — Letchworth —, bem como do bairro londrino de Hampstead. Unwin observou o que se passava no interior e nos arredores do célebre edifício que foi projetado pelo afamado arquiteto Cass Gilbert e construido a expensas do multi-milionário Woolworth, que criou os célebres armazens em série e em cadeia denominados *Five and Ten* que se espalharam por todas as cidades americanas, contando-se alguns milhares. Unwin verificou que, no mencionado edifício, que durante muitos anos manteve o *record* da altura, só vindo a ser destronado ha pouco tempo, trabalhavam mais de 14.000 pessôas, 4.800 das quais possuiam automovel. Em consequência disso a superfície das ruas em torno do mencionado edifício era quasi que inteiramente ocupada em certas horas pelos que ali trabalhavam e aí vinham ter, determinando tal fato sérios prejuizos para os prédios circunstantes.

Foram as críticas e as observações feitas por Unwin, bem como as partidas de outros técnicos, que, naturalmente, influiram para que, nas cidades européias, se venha evitando o arranha-céu.

Sob o ponto de vista da iluminação e da ventilação é que muita coisa se tem dito contra edifícios da ordem do *Equitable,* do *Woolworth* e dos que os acompanham em altura e volume. Em tais edifícios a luz solar, em geral, não penetra

ou só o faz em rápidos momentos e em pequena quantidade nos compartimentos situados nos andares inferiores. Quanto à ventilação, o ar se apresenta carregado dos gases e poeiras que descem dos pisos superiores. Além disso os prédios vizinhos de menor altura são extremamente prejudicados quanto a iluminação e à ventilação. Ha edifícios como o *Equitable*, que ocupando uma área de cerca de 4.600 metros quadrados, lança uma sombra ao meio dia, no dia mais curto do ano, de aproximadamente 30.000 metros quadrados. Priva, portanto, vários outros do benefício dos raios solares.

Sob o ponto de vista econômico os prédios situados nas vizinhanças dos arranha-ceus são sobremaneira prejudicados. Os moradores tendem a deixá-los para se instalarem onde recebam mais luz e tenham melhor ventilação. Os *sky-scrapers* como que determinam um certo vácuo em torno deles, no interior dos prédios vizinhos.

Citemos, para ilustrar melhor o que dissemos, alguns trechos do relatório publicado no ano passado, pela comissão de técnicos que foi nomeada pelo Prefeito de Nova York, para estudar as condições higiênicas dos edifícios na referida cidade.

> "Um terço da população (diz o relatório), isto é, mais de 2.000.000 de pessoas, vive em condições não satisfatórias, muitas em condições miseráveis e algumas em condições desgraçadas. Para milhares, a habitação é um escárneo."

Mais adiante:

> "Não ha iluminação adequada nem ventilação suficiente na maioria das habitações. Os pátios e as áreas têm dimensões acanhadas para fornecer luz e renovação de ar a muitos quartos."

Outro período:

> "Os edifícios são altos demais. Tais edifícios privam de ar e luz, não só seus habitantes como destróem o que ha de ameno e de agradável nas vizi-

nhanças. A tendência é para se construir cada vez mais alto. A cidade (continúa o relatório a afirmar), está-se transformando em uma cidade sem sol. Poucos quartos recebem os raios diretos do sol e muitos não os recebem em nenhuma hora do dia, nem em estação alguma do ano. A concentração da população encontrada em muitas partes da cidade, não pode ser igualada. Em parte alguma do mundo civilizado condições similares de super-população podem ser encontradas ou mesmo verificadas em condições aproximando-se de longe daquelas."

Para patentear que a fatalidade não impunha a concentração de população que ha em Nova York, em consequência da construção de prédios excessivamente altos e em grande número, consideremos o que se passa em Filadélfia, cidade bem populosa, com mais de dois milhões de almas, tão velha quanto a outra, a cerca de 160 quilômetros de distância e a duas horas por estrada de ferro. Aí as condições são totalmente diferentes com relação às edificações.

Leiamos o que diz o diretor-gerente da *Philadelphia Housing Association,* num relatório ha poucos meses publicado:

> "A habitação de Filadélfia, durante quasi trezentos anos evitou o protótipo da Torre de Babel, e se espalhou pela superfície. Nós conservamos os pés sobre a terra, não nos enterramos em subterrâneos, não nos encerramos, longe da luz do sol, em quartos sombrios, nem aspiramos ao reino das chaminés. Mais de 80 % de nossas famílias vive em casas de uma única habitação. Ha ainda em Filadélfia mais de 400 mil casas para uma só família."

Ha alguns anos manifestou-se uma grande reação contra os excessos de edificação intensiva nos terrenos em Nova York. Tal reação deu lugar a um limite menor para a parte do lote a ser coberta pelo edifício e tambem ao recuo dos andares superiores além de uma certa altura. A lei do recúo dos andares superiores é denominada *set-back law*. Tal lei,

além de melhorar as condições de ventilação e iluminação no interior dos arranha-céus, deu lugar a uma arquitetura menos monotona, mais animada e mais imponente, vindo a caracterizar e definir o estilo do arranha-céu. A referida lei foi que fez surgir os *sky-scrapers* encimados e coroados por torres, tendo por pedestal um prisma ou um tronco de pirâmide, formado por uma parte dos andares inferiores. E' necessário que eu chame a atenção para o caso interessante de vermos as exigências da lei citada, que é de 1916, já satisfeitas em parte pelo *Woolworth Building*, que data de 1912. E' que o seu autor, Cass Gilbert, não só se preocupou com o problema arquitetônico como tambem tudo fez no sentido de bem iluminar e ventilar os 8.000 compartimentos do gigantesco edifício, que é uma das expressões mais belas da estética construtiva nos Estados Unidos. Foi o autor do projeto deste edifício que se encarregou do estudo arquitetônico da maior ponte do mundo na época atual, a Hudson Bridge, que liga os Estados de Nova Jersey e de Nova York. Referindo-me ao ilustre arquiteto não posso deixar de lembrar que foi ele quem, por meio de uma carta enviada a Mussolini, tentou convencer a este de que o quadro arquitetônico de Roma seria muito prejudicado se aí se levantasse um arranha-céu. Com certeza foi tal intervenção que levou o Duce a pôr de lado o seu tão comentado projeto de um edifício com inúmeros andares na cidade dos Césares.

Mostremos como o regulamento de construções indica a altura dos edifícios em Nova York. Tal lei divide a cidade em vários distritos, variando neles a altura das casas de ¼ a 2 ½ vezes a largura da rua ou avenida correspondente. No distrito caracterizado pelo fator 2 se a largura da via é de 20 metros, o prédio, no plano vertical ao alinhamento, pode subir até 40 metros; onde aquele fator é igual a 2 ½, se a largura é de 30 metros, a fachada pode ser elevada à altura máxima de 75 metros da linha de testada. Acima de tal altura, os andares recuam, devendo ficar inscritos em linhas inclinadas de maneira que a tangente do ângulo formado com o plano horizontal seja o dobro do fator que determina a altura no alinhamento. Onde o fator é igual a 2 o andar superior

deve recuar cinco metros para subir a vinte. A contração dos pavimentos superiores que ficam acima da mais alta linha da fachada no alinhamento, se vai dando até atingir no mínimo ¼ da área do terreno. Aí começa a torre, para a qual a lei não estabelece limite de altura. Este é regulado pela técnica e pelo fator econômico. Onde já foram construidos prédios mais altos que o permitido pela lei vigente, permite-se aos novos edifícios subirem até a altura dos antigos mais vizinhos.

Ha atualmente em construção em Nova York, pelo menos, 10 edifícios com 50 ou mais andares e muitos outros, com um número de pavimentos pouco inferior. Tal fato dá idéia dos resultados econômicos que vão produzindo tais obras monumentais. O principal objetivo é reclamo. Muitos dos projetos dos últimos arranha-céus foram modificados várias vezes com o objetivo de exceder aos demais em altura. Isso aconteceu mais de uma vez com o do Chrysler, que, afinal, abandonou a corrida às nuvens, contentando-se com a altura de 244m,20. O Chrysler foi excedido pelo edifício do *Bank of Manhattan,* que atingiu a 252 metros acima do nível do passeio. O *Crane Tower of Chicago* foi além, pois, pelo seu projeto, o seu coroamento ficará a 264 metros acima do solo, contando 75 pavimentos o mencionado prédio. A este último segue-se o edifício do *City Bank Farmers Trustee Company of N. York,* com 277m,50 acima do nível da rua. Como bem diz o engenheiro L. J. Lawery, os arranha-céus já se transformaram em fura núvens, tão alto alguns se erguem hoje. Durante longo tempo, 18 anos, reinou em altura, cubagem e número de ocupantes o *Woolworth,* cujos últimos sucessores têm mantido o *record* de altura apenas durante pouco tempo. Atualmente, projetos cada vez mais ousados vão aparecendo, a intervalos curtos. Ao último acima citado como mais alto, e que a muitos profissionais parecia marcar um limite, sucedeu o projeto do *Empire State Building,* ora em edificação, o qual medirá 400 metros acima das fundações e terá 85 andares. Pois bem: logo após haver-se publicado a notícia de tão ousado empreendimento, anunciou-se que o plano de um edifício muito mais gigantesco estava em elaboração, o *Noyes and Shulte Buil-*

ding, que formará uma colossal montanha artificial de aço, granito, tijolo e mármore. Será uma grande cidade vertical, pois acomodará 50.000 pessôas, medirá mais de 500 metros de alto, ocupará duas grandes quadras, será dotado de um grande terraço para aterrissagem de aeroplanos e custará cerca de 600.000:000$000. Diante disto, tem-se a impressão de estar fora desse mundo, no reino do sonho.

O desenvolvimento científico e industrial se vem caracterizando pelo aumento incessante das possibilidades humanas. A escala dentro da qual se encerram o nosso esforço e a nossa capacidade de realizações, se dilata cada dia que passa. Para nos convencermos disso, basta passar em revista a evolução industrial realizada nos últimos anos. Entre as indústrias que meios e recursos mais possantes vão fornecendo ao homem, se destaca a metalurgia, sem cujo concurso não seriam possiveis os arranha-céus nem as gigantescas pontes que se vêm nos Estados Unidos e nos outros países do mundo. Pode-se dizer que os *sky-scrapers,* os grandes transatlânticos modernos e as últimas pontes de vãos enormes são quasi que somente devidas aos progressos metalúrgicos realizados nas quatro últimas décadas.

Haverá limites para a altura dos arranha-céus ?

Ha, sim, sendo tais limites de ordem técnica e econômica. Quanto à estrutura metálica, a altura limite, segundo o *American Institute of Steel Construction of New York,* é de dois mil pés, isto é, 600 metros. Porém, ha no caso o aspecto econômico, que é decisivo e ao qual se submetem o proprietário, os arquitetos e os engenheiros. No caso, por exemplo, de custar o metro quadrado de terreno em Nova York 20:000$, o prédio deve ter 63 andares para alcançar a máxima retribuição para o capital. Como, numa grande extensão, na parte central daquela cidade, o preço atual é de quarenta contos por metro quadrado, a altura do prédio aí tem de ir a 300 metros para dar a maior renda. Atualmente, um prédio de 600 metros de altura, representa mau negócio, não só em consequência da elevação do custo de construção dos pisos superiores, como tambem em razão do grande espaço que seria absorvido pelos ascensores, nos andares mais elevados, dando

lugar a uma considerável diminuição da superfície utilizavel nos pavimentos da torre. Os técnicos acham que as fábricas de elevadores estacionaram não havendo acompanhado de perto os progressos das outras indústrias de que depende a construção do *sky-scraper*.

Em relação ao célebre edifício *Empire State Building*, tentou-se utilizar o mesmo poço para dois ascensores, havendo-se afinal desistido disso. Pode-se dizer que nos últimos anos não surgiu nenhuma nova solução para o problema dos elevadores.

A tendência para construir arranha-céus já criou os direitos sobre o ar, além da elevação do preço dos terrenos. A *New York Central Railway* tem alugado o espaço aéreo que fica acima dos terrenos percorridos pelas suas linhas em algumas quadras de Nova York. Os proprietários do *Hotel Roosevelt* pagam cerca de 2.800 contos de alguel anual por haverem levantado o referido edifício acima dos terrenos utilizados pelas linhas da via férrea mencionada. A *Illinois Railway* em Chicago tem tambem alugado o espaço que fica acima das suas linhas por quantias fantásticas.

Muitos urbanistas afirmam que a permissão de construir prédios de altura exagerada tem determinado uma grande elevação dos preços dos terrenos. Ha, porém, técnicos que afirmam serem os arranha-céus um resultado do alto valor dos terrenos. O que é, entretanto, inegavel é que em nenhuma outra cidade onde se não permite a construção de edifícios com várias dezenas de andares, não se verifica o alto preço de terrenos observado na parte baixa de Manhattan, onde já se venderam terrenos por cerca de noventa contos o metro quadrado. O terreno em que está construido o *Empire State Building*, custou cerca de cento e quarenta mil contos.

Mostremos rapidamente como é elaborado o plano e executada a construção de um arranha-céu. Resolvido o empreendimento, o *contrôle* do plano e da construção fica dependendo de uma comissão de que fazem parte o proprietário, o banqueiro que financia o negócio, o arquiteto, o construtor, os engenheiros que se encarregam da estrutura e das múltiplas instalações e, finalmente, um corretor de casas, que seja

capaz de bem informar com relação às exigências do meio quanto às condições dos prédios a alugar. Tal comissão se reune várias vezes, antes de se elaborar o projeto, para trocar e firmar idéias. As reuniões prosseguem durante as diferentes fases da elaboração do plano e da construção. As suas resoluções se manifestam nas diferentes partes do projeto, nas especificações e nos contratos relativos à obra.

O primeiro cuidado que se tem é a escolha do terreno, procedendo-se, em cada caso, a uma análise rigorosa do custo dele e da construção e da maneira a ser financiada a execução da obra; tambem se calcula o capital a ser imobilizado e a renda bruta e a líquida, futuras. Outro ponto importante a se resolver é a natureza do edifício, que se pode destinar a um banco, a um grande hotel, a uma grande companhia, a escritórios, etc. Nas múltiplas reuniões, um dos *desiderata* é tudo empreender-se no sentido de se lograr que a obra seja executada o mais depressa possivel, afim de se reduzir ao mínimo o tempo em que o capital empregado deixa de dar renda. Nesse sentido, nos E. Unidos, país em que tudo marcha celeremente, se têm operado verdadeiros milagres e prodígios. Por exemplo, o *Bank of Manhattan Building*, que tem 60 andares e é hoje o mais alto do mundo, ocupando uma área de mais de 4.000 metros quadrados, foi edificado de 1.º de Maio de 1929 a 1.º de Maio de 1930, isto é, em um ano, incluindo-se em tal prazo as demolições feitas e as fundações. Em Nova York, tudo se tenta no sentido de se terminarem as construções antes de Maio, que é o mez em que ha a maior procura de casas, armazens, apartamentos e escritórios. O *Empire State Building*, segundo o quadro que projetarei, começou a ser edificado em Fevereiro deste ano e ficará concluido nos fins de Março do ano próximo futuro. Ele é bem maior em altura e volume que o *Bank of Manhattan Building*, ocupando uma área de 8.000 metros quadrados, cujo custo foi de cerca de 140 mil contos, e apresentará mais 15 andares que aquele edifício. Não obstante isso, o prazo de sua construção será de 13 meses, isto é, mais um mês que o outro.

Os arquitetos, os construtores e os engenheiros têm envidado todos os esforços com o fim de obter em cada piso a

máxima área utilizavel, reduzindo ao mínimo o volume de alvenaria e de argamassa. Num dos últimos arranha-céus o máximo resultado que se obteve foi um metro cúbico de alvenaria por 40 metros cúbicos de volume do edifício. No *Empire State Building*, ir-se-á muito além, isto é, a 200 metros cúbicos do edifício corresponderá apenas um metro cúbico de alvenaria.

No último arranha-céu que venho de nomear, far-se-á uma larga aplicação de revestimento de alumínio. A parte dos paramentos externos das fachadas, compreendida entre o peitoril de cada janela e a verga da que lhe é imediatamente inferior, será protegida por uma folha de alumínio, não apresentando revestimento a massa. As hombreiras, mainéis e peitorís serão revestidos por uma folha de aço especial, em cuja composição entram o niquel e o cromo. As diferentes canalizações para aquecimento e os radiadores ficarão dentro das paredes, não ocupando, portanto, o espaço entre as paredes.

O arranha-céu de que me venho ocupando, condensa, segundo alguns artigos publicados nas últimas revistas técnicas, grandes progressos na arte de construir. Na execução do projeto procurou-se reduzir ao mínimo a interdependência entre vários elementos construtivos, de maneira que o atraso na execução de uma parte não pudesse afetar outras. A estrutura metálica, cujo peso sóbe a 55.000 toneladas, será entregue e levantada em 5 meses, o que constitue um *record*. O fornecimento dos múltiplos materiais, em volume elevado, vindo em boa parte de longe, foi estudado com todo o rigor, havendo-se prefixado as diferentes datas de entrega. No quadro que projetamos e que constitue o programa do maior edifício do mundo, com a aproximação de dia, estão determinados os diferentes prazos e a sucessão dos múltiplos elementos de tão gigantesca obra.

Já antes fiz referência ao problema dos elevadores, de cuja solução fica dependendo a renda do *sky-scraper*. A circulação em tais construções é tudo, principalmente nos Estados Unidos, onde ha verdadeiro horror pela espera. Na terra das grandes velocidades, se o serviço dos ascensores não fôr

o mais rápido possivel, o insucesso é certo e os prejuizos formidáveis. Quando os arranha-céus não subiam a grandes alturas e os pisos eram uniformes, para se saber o número de elevadores, dividia-se a superfície total dos andares, avaliada em pés quadrados, por 25.000. Hoje tal determinação é muito mais complexa, visto variarem a forma, a superfície e a natureza de ocupação dos andares. Os elevadores são dispostos em vários grupos, havendo hoje a tendência para concentrá-los em uma parte do andar térreo, a qual como que forma a *gare* do edifício. Daí eles partem e vão diretos até o mais baixo do grupo de andares sucessivos a que servem, parando daí em diante em todos eles até o mais elevado da série correspondente. Para que o serviço seja julgado excelente é necessário que o intervalo entre as partidas, em cada grupo, seja de vinte segundos; será o serviço bom se tal intervalo não exceder de 30 segundos. Nos andares das torres tolera-se um maior intervalo. O objetivo do técnico que resolve o problema dos ascensores, é sempre calculá-los de maneira que um nono do número de ocupantes seja atendido no prazo de cinco minutos. A velocidade máxima dos expressos é de trezentos e poucos metros por minuto. Para se evitarem as perturbações fisiológicas que sofrem as pessoas que são transportadas pelos ascensores animados de grande velocidade, as *cabines* são fechadas. Quanto aos aparelhos de segurança, eles são tão bem combinados e perfeitos que não ha possibilidade de desastres.

Como os arranha-céus são verdadeiras cidades verticais, alguns têm instalações próprias para produção de força, luz e calor. Hoje ha uma grande tendência para o emprego de motores Diesel para produção de força e luz nos arranha-céus, em vez das máquinas a vapor, antes usadas em muitos dos grandes prédios com instalação própria. Quanto ao serviço telefônico, inúmeros arranha-céus têm mais aparelhos que as capitais dos nossos Estados, com excepção de S. Paulo. E' natural isso, visto, na maioria dos escritórios, que se contam por milhares nos grandes arranha-céus, se instalar mais de um aparelho. De muitos *sky-scrapers*, partem várias centenas de linhas para a estação telefônica mais próxima, já

havendo arranha-céus com mil linhas. Quanto às canalizações para água, é necessário atender-se às elevadas cargas provenientes das grandes diferenças de nível. Instalam-se reservatórios superpostos e bombas elevatórias. Vários arranha-céus já têm estação de bombeiros.

Outro cuidado que ha nos grandes e modernos edifícios é o de bem resolver-se o problema da ventilação, em relação ao qual é muito exigente o americano, sobretudo o homem de negócio, o comerciante e o industrial, que fazem questão de ter o máximo conforto onde trabalham, onde moram e onde se divertem. Em muitos arranha-céus, hoteis, teatros, cinemas e clubes, ha instalações que lançam dentro dos andares ar o mais puro possivel, com uma temperatura e um gráu de humidade mais agradáveis que as do ar exterior. Nos modernos cinemas e teatros, tanto no inverno como no verão, o espectador respira um ar filtrado, goza uma temperatura de cerca de 20 graus durante todo o ano e o grau de humidade o mais conveniente possivel na atmosfera em que se acha mergulhado.

Quanto à arquitetura dos arranha-céus, é necessário dizer-se que ela faz surgir um estilo novo, em que dominam as massas e as linhas verticais. Os ornatos, muitos dos quais surgiram para proteger os paramentos das paredes contra a ação dos agentes atmosféricos, já se não justificam e desaparecem em face das grandes alturas. E' indiscutivel que inúmeros dos últimos monumentais edifícios de Nova York, Chicago e S. Francisco, etc., apresentam notável beleza arquitetônica, resultante de uma feliz combinação de volumes em níveis diferentes. Infelizmente, como tal arquitetura só pode ser apreciada de longe e os arranha-céus vão envolvendo uns aos outros, quem mora ou visita Nova York não pode sentir a beleza de edifícios como o *Chrysler*, o *Chanin* e o *Bank of Manhattan*. E' bastante dizer-se que o *Shelton*, que é considerado um dos mais formosos, já não pode ser convenientemente visto por terem surgido outros na vizinhança, que lhe barram o horizonte. Pode-se dizer que a arquitetura a três dimensões de muitos arranha-céus está desaparecendo e que somente os edifícios de pequena altura como a *gare* da

New York Central e a grande bibliotéca de Nova York são os únicos cuja estética pode ser apreciada.

Ha críticos que comparam Nova York a um verdadeiro matadouro arquitetônico. Inúmeros edifícios, cuja arquitetura era tão elogiada, e que em outros países constituiriam propriedade nacional, foram demolidos para dar lugar a outros que, pela sua altura, não podem ser contemplados. Entre os belos prédios demolidos figura o palácio Vanderbilt.

Antes de terminar preciso fazer uma observação que de certo todos os engenheiros já fizeram, relativamente à construção moderna, e que mais se impõe àquele que compara a intervenção do arquiteto nos arranha-céus. O arquiteto outrora era um verdadeiro senhor feudal no seu domínio. Todos lhe obedeciam cegamente. Não se lhe discutiam as resoluções, os planos e as idéias. Todos se lhe curvavam, inclusive os monarcas, e viam nele a personificação da sabedoria. Assim eram considerados o divino Leonardo da Vinci, o genial Miguel Angelo, Bernini, Donatello, Vauban, Mansart, Jacques Gabriel, etc. Porém, com o desdobrar dos tempos, principalmente no século passado e no começo deste, o desenvolvimento científico, industrial e social, que se caracteriza por uma dissociação de funções, decompôs a do arquiteto em várias outras, fazendo surgir separadamente a do engenheiro metalúrgico, a do engenheiro mecânico, a do eletricista e a do engenheiro hidráulico. Através do projeto da construção dos arranha-céus é que se sente quanto os problemas técnicos dominam todos os outros, ficando o arquiteto reduzido apenas ao papel de coordenador.

E' interessante constatar-se nas grandes construções o papel cada vez mais saliente da indústria metalúrgica e da do vidro, que tendem a eliminar a madeira, a pedra, o tijolo e as massas. Ha mesmo quem já preveja o desaparecimento do carpinteiro, do estucador e do pedreiro. Isso já se observou relativamente à construção de uma moderna casa de apartamentos em Chicago, inteiramente metálica.

Passemos a considerar o arranha-céu relativamente ao Rio. Esta cidade teve a infelicidade de se desenvolver sem um

plano de conjunto, cuja necessidade mais se manifesta com relação aos agrupamentos urbanos em formação ou dotados de grande força expansiva. Outra lacuna que muito influiu para as lamentáveis condições em que o Rio de Janeiro cresceu: durante largo tempo esteve esta cidade privada de um Código de construções, que regulasse, de acôrdo com as necessidades coletivas, os múltiplos aspectos da edificação e utilização de seus terrenos. Só ha 6 anos, graças à administração anterior, a qual com isso prestou inapreciáveis serviços a esta metrópole, serviços que só os técnicos bem compreendem, — é que a situação começou a melhorar, mercê da substituição da antiga lei, que era anacrônica, pela atual, a qual se acha mais em harmonia com as exigências modernas e muito tem concorrido para diminuir certos males.

Que aconteceu por falta do plano e de um Código de obras ao nível das necesidades ? Os problemas fundamentais foram sacrificados, abandonou-se o ponto de vista de conjunto e a cidade se desenvolveu demais em superfície, abrangendo uma área enorme, na maior parte mal edificada, do que resultou um aumento considerável das despesas com os serviços públicos e uma renda muito baixa por unidade de superfície. Houve uma enorme facilidade em se aceitarem ruas novas, cujas condições, na maioria delas, não permitiam a sua incorporação à cidade. Os prédios se desenvolveram demais em superfície, havendo em grande parte motivado isso o absurdo preconceito do pé direito alto, que reinou durante anos. A taxa de edificação no centro urbano, em inúmeros casos, se abeirou de 100, isto é, atingiu-se quasi à ocupação total da superfície dos lotes. Em altura a maioria dos edifícios se limitou a um pavimento, o que deu lugar a uma grande diminuição da renda predial. Por tal motivo, o Rio de hoje é uma cidade de tipo ralo. Mais de 80 por cento dos prédios só contam um pavimento.

E', pois, necessário que se não permita mais a expansão desta cidade, já tão onerada de despesas, com uma rede de água muito inferior às suas necessidades e um rêde de esgotos que não compreende sequer a terça parte da área da urbs. Para melhorar a situação, é preciso apresentar no mínimo

três andares, no centro e nas ruas estreitas, e, no máximo, sete; mais de um pavimento, nas ruas principais dos outros distritos suburbanos. Porém, não ha necessidade de prédios excessivamente altos, os quais não são permitidos pelas condições do sistema atual de ruas, da rêde de esgotos e da de águas, que não foram projetadas tendo em vista um elevado número de habitantes por casa. A construção de prédios muito altos já vai determinando sérias perturbações em consequência da insuficiência dos elementos acima indicados. Se um dos elementos do organismo urbano cresce, os outros devem acompanhá-lo. Além disso a arquitetura do arranha-céu dificilmente se acomoda às nossas condições topográficas e à majestosa cinta orográfica desta capital. Quem contempla o panorama da cidade vista do mar, sente a grande desharmonia entre a arquitetura das nossas montanhas e a dos prédios altos que foram construidos nesta cidade. Como que os cumes e os formosos cimos da cadeia que emoldura o Rio, se erguem como os únicos arranha-céus que aqui são possiveis em face do inegualável e arrebatador cenário que envolve esta metrópole.

Voltemos de novo nosso pensamento para Nova York. Uma descrição referente a um grande palácio de construção ciclópica edificado na antiguidade, o engenheiro-chefe dos trabalhos, aludindo às dificuldades técnicas para a execução dos corredores da câmara interior destinada ao rei, diz: "Os corredores são de alvenaria e renovam as maravilhas das construções dos deuses." Pode-se aplicar tal comparação à construção dos últimos arranha-céus e das pontes suspensas de Nova York, a que me referi através desta conferência. Digo isso para encerrar esta conferência com uma merecida homenagem à engenharia norte-americana, que resolveu com singular brilho os problemas relativos ao arranha-céu.

Aí tendes, senhores, o que me foi possivel, dados os limites desta conferência e os meus recursos, dizer-vos relativamente ao arranha-céu, que é com razão considerado como a expressão mais perfeita e o índice da energia, da ousadia, do vigor e da capacidade técnica da ativa e progressista República do norte deste continente.

A evolução das cidades e a urbs moderna

A evolução das cidades e a urbs moderna

DEZEMBRO DE 1926

A CIDADE COMO ÍNDICE DA CIVILIZAÇÃO

Todas as concepções, criações e instituições humanas evolvem, progridem e se aperfeiçoam através dos tempos à medida que o campo da inteligência se dilata, a ciência se desenvolve e a sociabilidade se expande, tornando mais suaves e delicadas as relações entre os elementos de nossa espécie. Nada melhor, para revelar tão formosa verdade, do que a história das religiões, a qual nos mostra uma série de mitos monstruosos e extravagantes em seitas e credos antigos, os quais vão sendo eliminados e substituidos por outros menos grosseiros e menos incompreensíveis e finalmente poéticos, à proporção que o espírito do homem se vai iluminando de maneira que lance sôbre o mundo uma contemplação mais vasta e profunda.

A harmonia e a correspondência, existentes entre o grau de civilização dos povos e as suas instituições, são tão estreitas, que é suficiente o estudo e o exame de uma delas, para se avaliar o progresso e o desenvolvimento realizados. Através, por exemplo, da língua de um povo, se tem uma ideia do seu adiantamento. Considerando a sua organização política, a sua arte ou a sua religião, não se consegue aferir do seu progresso? Porém, entre as criações que permitem melhor avaliar o grau de civilização, está a cidade, a qual só surgiu depois de um consideravel surto da sociabilidade e vem servindo, através das idades, de espelho e de índice seguro das diferentes civilizações, que se têm sucedido na face do pla-

neta. Com efeito, que de luzes, esclarecimentos e indicações preciosas sôbre o passado não vão obtendo os pesquisadores da história por entre as ruinas das cidades soterradas?

Entre as criações da humanidade é justamente a cidade a que tem refletido com mais fidelidade e nitidez as diferentes fases da civilização. E é, por isso, que se nota uma diferença extraordinária entre a cidade antiga e a moderna, a qual nos patenteia o requinte e o grau de civilização, a que já atingimos.

AS PRIMEIRAS AGLOMERAÇÕES HUMANAS

As primeiras aglomerações humanas surgiram e se formaram na maior desordem, sem obedecer a plano algum, sem a menor ideia de arranjo e de organização. Nem podia ser de outro modo, por não haver, ao alvorecer da civilização, no espírito dos primeiros fundadores de agrupamentos de famílias, as luzes, as observações e os desígnios de sistematização, que só a ação lenta e esclarecedora do tempo vai fornecendo à inteligência do homem. Apareceram os primeiros burgos e núcleos urbanos com um aspecto de vida coletiva rudimentar, análoga à que nos mostra a biologia nas denominadas colônias celulares, onde se esboça um comêço de organização e de convergência, e que se vão acentuando e desenvolvendo à medida que se sucedem os sêres vivos na escala zoológica.

Nas cidades que se sucederam, as necessidades coletivas se foram esboçando, o que deu lugar à constituição de certos órgãos urbanos indispensáveis à satisfação de tais necessidades, órgãos que se foram multiplicando e aperfeiçoando. Exemplificando: naturalmente, as primeiras vias que surgiram, tiveram um alinhamento e um perfil irregular, largura estreita e variável, como ainda se observa em velhas cidades da Ásia e da Europa. Cito, para ilustrar, como um tipo já aperfeiçoado das vias primitivas a *Calle de las Serpes*, rua célebre de Sevilha, cidade em que tanto floresceu a civilização árabe. Mais tarde foram abertas ruas menos irregulares e mais largas.

Durante a Idade-Média, em que a ciência, sob a influência do dogma católico, suspendeu as suas indagações, as cida-

des pouco evoluiram. A partir dos fins da Idade-Média, recomeçaram a progredir.

O MODERNO SURTO URBANO

Todavia, não se há visto tão extraordinário surto urbano como nos fins da época atual, movimento que teve inicio no fim do século passado. De fato, são inúmeros e extraordinários os melhoramentos e as conquistas obtidas pelas cidades modernas nos últimos tempos: iluminação elétrica, distribuição perfeita de energia e de água, rede telefônica, meios de transporte rápido, mercados bem situados, pavimentação admirável das ruas, campos de recreio, parques arborizados, passeios inúmeros, moradias higiênicas, etc. A cidade como que chegou ao último grau de desenvolvimento, com os seus órgãos constituidos, separados e harmoniosos como se fosse um sêr vivo de grande complexidade.

A diferença é tão considerável entre as cidades antigas e as modernas, que, pode-se dizer, seria muito difícil a um modesto habitante, o de um bairro pobre de qualquer cidade moderna, morar por largo tempo num dos bairros mais elegantes de Paris nos tempos de Luís Felipe. A propósito, foi no seu reino que surgiram os primeiros passeios das ruas, como consequência do deslocamento da sargeta do eixo para os lados. Em tal época, a iluminação era imperfeita, as ruas pouco asseadas, o calçamento feito a matacões, as habitações de luxo e os palácios sem o conforto e a higiene das casas que hoje são destinadas aos proletários em muitas cidades modernas.

Do estudo da evolução das cidades, como acabo de mostrar, se infere que elas se desenvolveram, como acima disse, analogamente aos sêres vivos, que nos revelam uma lenta constituição e separação de órgãos, portanto, um aumento de complexidade, à medida que se vão sucedendo através da escala zoológica.

Foi em virtude de tal lei que surgiram lentamente, se separaram e se desenvolveram os órgãos urbanos. Apareceram assim e se aperfeiçoaram os serviços de água, de esgôto,

de calçamento, de iluminação, de conservação de jardins, de policiamento, de bombeiros, etc.

O URBANISMO

A cidade se complicou por tal forma, o estudo dos fenômenos urbanos adquiriu tal importância, que o espírito humano foi levado a criar um novo ramo da engenharia, tendo por único objetivo tais fenômenos. Hoje, na Alemanha, na França, na Inglaterra e nos Estados-Unidos, em suma, nos países adiantados, um número considerável de espíritos de escol se dedicam com ardor ao estudo dos fatos urbanos, estudo que exige uma série de conhecimentos técnicos, cuja aquisição reclama grande capacidade intelectual e muitos anos de esfôrço e meditação.

Ao ramo da engenharia que se ocupa da apreciação dos fenômenos urbanos, foi dado o nome de Urbanismo, domínio em que a observação já apanhou algumas leis e fixou regras, que, embora tenham a precisão das que são referentes aos fenômenos inferiores, estabelecem contudo limites e dão indicações que tornam mais sistemática a ação do homem.

Graças aos estudos dos urbanistas, o espírito humano concebeu um tipo de organismo urbano, para o qual se deve tender, afim de que melhor se satisfaçam as necessidades das grandes agremiações humanas.

Em face de tal concepção, não se pode considerar como uma cidade moderna todo o agrupamento urbano em que se não observe o seguinte: um regular abastecimento de boa água; uma rede de esgotos com a capacidade e as condições necessárias para dar escoamento a todas as águas poluidas; um serviço organizado para a remoção imediata de todas as imundícies; uma rede de cabos e fios elétricos para uma boa distribuição de luz e de energia por toda a parte; uma rede telefônica que inclua todos os bairros; um serviço de transportes rápidos, através de um sistema de vias que permita comunicações fáceis entre as diferentes zonas; um número regular de praças, jardins, parques e campos de recreio, que estejam situados a distâncias convenientes; casas com confôrto moderno para a população pobre, todas as quadras com

áreas espaçosas e pátios que permitam a respectiva ventilação, etc. Aqui fico para não alongar demasiadamente o presente trabalho.

Do que acabo de indicar como principais condições de uma cidade moderna, conclui-se quão longe estão de [illegible] consideradas cidades modernas as nossas capitais. Para remodelá-las, afim de as pôr ao nível de muitas que se encontram na Europa e nos Estados-Unidos, é necessário um esfôrço contínuo, enérgico e bem orientado durante muitos lustros. Antes de tudo, mister é que se organize um plano completo de remodelação, compreendendo o aperfeiçoamento de todos os órgãos urbanos, plano que só pode ser traçado por um urbanista com a competência técnica e o bom gosto de um Stübben, de um Bennet, de um Jaussely, de um Agache, o glorioso autor da capital da Austrália.

Eis o que há perto de quatro anos, embora sem a autoridade necessária, tenho mostrado através de obscuros trabalhos publicados neste jornal, em revistas e em outros diários desta cidade.

Necessidade inadiavel de um plano de remodelação para o Rio de Janeiro

Necessidade inadiável de um plano de remodelação para o Rio de Janeiro

SETEMBRO DE 1926

CIDADE PRIVILEGIADA

Bem poucas cidades se podem aproximar do Rio de Janeiro, sob o ponto de vista das belezas naturais, que, em variedade e profusão maravilhosa, lhe formam uma magnifica, grandiosa e soberba moldura. E talvez não se encontrem outras cidades tropicais com a fortuna milagrosa que tem esta capital de oferecer , nos seus arredores, a agradavel e suave temperatura de que se goza nas elevações, encostas e cumes de sua majestosa cinta orográfica, e a que tão bem nos acolhe nas suas incomparáveis, formosas e dilatadas praias, durante os dias mais quentes do verão. Onde a variedade de panoramas imponentes e de recantos pitorescos que se sucedem e se desenvolvem por todos os lados? Onde é que a natureza põe na atmosfera a luminosidade tão matizada e excepcional que se observa e nos arrebata durante grande parte do ano? Sob que céu e em que coordenadas se desenvolvem recortes mais variados e imponentes que os do caprichoso e acidentado perfil da Serra do Mar, na formosa moldura que oferece à baía de Guanabara?

Merece, pois, esta cidade, por tais motivos e por outros de grande pêso, que lhe votemos o maior carinho, e que defendamos com verdadeira paixão os seus inúmeros encantos e riquezas naturais, evitando-lhe a repetição dos atentados de que já têm sido vítima, e evitando que as obras executa

das pelo homem continuem a desmerecer e prejudicar tão incomparável e grandioso quadro.

Além disso, urge que esta capital, sob o ponto de vista da ventilação, da arborização , da ocupação de seus terrenos, do seu abastecimento de água, da sua rede de esgôto, etc., possa ombrear com inúmeras cidades modernas e merecer a honra de ser classificada entre as mais belas capitais do mundo. Infelizmente, sob tais aspectos estamos atrasadíssimos e um vastíssimo programa de obras temos que organizar para satisfazer às necessidades elementares de uma aglomeração humana, que se desenvolveu e cresceu de maneira bem irregular, entregue aos caprichos de muitos, sem que a tal expansão presidisse um plano bem traçado.

Avenidas e ruas se foram abrindo sem se consultarem as condições do abastecimento de água, ou da rede de esgôto. As dolorosas consequências de tão absurdo sistema se vem fazendo sentir há anos, notando-se entre outros males, falta de água em grande parte da cidade.

HIGIENE E ESTÉTICA URBANA

Quanto à rede de esgôto, hoje se limita a cerca de um quarto da superfície desta capital. A largura e o perfil das ruas, em muitos casos, não obedecem às regras exigidas pela prática. Porém, para resolver tais problemas, que são de ordem fundamental, para evitar que êles e as belezas desta incomparável cidade sejam reduzidos e prejudicados, — o que em parte já se lamenta em alguns sítios, é necessário que tratemos de entregar a elaboração de um plano geral de remodelação a quem conheça profundamente a higiene das cidades e a estética urbana. Já não estamos na época em que se permitia a qualquer administrador, segundo sua fantasia, remodelar um arrabalde, abrir uma praça, rasgar uma avenida. Não, tal época já se foi. Hoje, já se há constituido um complexo ramo de engenharia, a que deram o nome de Urbanismo, — *Town-planning* entre os inglêses, no qual se estudam as principais leis e regras relativas aos fenômenos urbanos, e somente quem possue tais conhecimentos pode presidir à organização de um plano de remodelação de uma

cidade, o qual não é obra para pouco tempo e não permite que o seu autor possa ter tempo para cuidar de outras funções. E' que tais fenômenos são em extremo complexos e exigem uma grande concentração e calma.

Um dos fatos que mais se devem lamentar relativamente à expansão desta capital, é a ausência inconcebível de um plano completo de remodelação e desenvolvimento, capaz de bem resguardar e presidir a seus aumentos e acréscimos, sistematizando-os, de acôrdo com as luzes do urbanismo e de guiar a supressão gradativa e lenta de seus inúmeros defeitos e aleijões.

E' pena que até hoje a nossa situação, a falta de orientação do meio social e político, que tantos embaraços oferecem aos nossos prefeitos, assim como a lamentável e disparatada falta de cooperação de vários serviços públicos, não tenham permitido aos sucessivos governos municipais a organização de um plano geral e completo de remodelação desta capital, que correspondesse à sublimidade do grandioso cenário em que ela vive e se desenvolve, — plano que determinasse uma ocupação mais racional e artística de seus terrenos, e que encaminhasse a solução gradativa dos problemas fundamentais que dizem respeito à higiene e ao conforto da população carioca.

A NECESSIDADE DE CONTRATARMOS UM URBANISTA

Para conseguir tão elevado "desideratum" cumpre fazer vir um urbanista de nome, com as luzes indispensáveis e a independência necessária para traçar e conceber um plano completo de remodelação, compreendendo todas as faces do nosso problema urbano, a reconstituição lenta e a expansão respectiva de todos os órgãos desta cidade, e visando o estabelecimento de sua harmonia, como já se fez para várias cidades dos Estados Unidos, Inglaterra, Alemanha, Espanha, França, Japão, etc. Naturalmente, um projeto de tal magnitude, cuja concepção e organização exigem mais de ano, não se poderá executar senão lentamente, através de alguns lustros.

Imitemos a cidade de Barcelona, cujo govêrno, justamente em 1903, quando se iniciava a remodelação desta cidade, mais bem orientado do que o nosso, convidou um dos mais conceituados urbanistas franceses, Jaussely, para, assistido de auxiliares de sua confiança, organizar o plano de remodelação da mencionada cidade catalã, o qual só foi concluido no fim de bem largo tempo. A execução de tão grandioso e vasto projeto, muito apreciado e exaltado por inúmeros urbanistas, execução que absorveu vários anos na sua parte principal, veio colocar a formosa cidade espanhola entre as mais modernas da Europa e prepará-la para uma população duas vezes maior, isto é, atender às suas necessidades de futuro bem remoto. Que pena, na mesma época, não havermos tido a mesma orientação! Bem outra seria a nossa cidade, com uma dívida muito menor e uma maior renda predial, e em outras condições higiênicas. Então, num mais belo quadro estaria vivendo o carioca.

IMITAÇÃO LOUVÁVEL

Imitemos a Alemanha, entregando a remodelação de antigas e várias cidades tedescas à competência e ao gôsto de Stübben, urbanista de extraordinária nomeada, um dos mais acatados remodeladores de cidades. E' preciso fazer sentir que a execução metódica de um plano racional de melhoramentos tem uma vantagem de diminuir as despêsas determinadas pelas obras de transformação, por fazer que se sucedam segundo sua ordem de dependência. Quando tais obras se não realizam em obediência a um plano bem traçado, obedecendo, portanto, a uma tradição única, elas entram em conflito, contrariam-se e dão lugar a despesas bem maiores como já tem acontecido no Rio. Que de despesas se teriam poupado, se às transformações, realizadas aquí, presidisse uma direção sistemática e bem orientada. Em consequência do inominável êrro de não se haver organizado previamente um projeto de obras, seremos arrastados a vultosas despesas para consertar, completar e harmonizar transformações feitas, corrigindo-se defeitos que não soubemos evitar.

De tudo o que acabo de dizer, se infere que há necessidade de mudarmos de orientação, e que, a exemplo de países mais velhos e mais cultos que o nosso, façamos vir um urbanista de nomeada, o qual não só presida à organização de um plano geral de remodelação desta forma da cidade, mas também faça, para os nossos engenheiros, sobretudo os que pertencem à Diretoria de Obras, um curso de urbanismo. Estou certo que todos os que amam verdadeiramente esta cidade, me ajudarão na propaganda que venho realizando há anos, no sentido de evitar que se continue a adiar a solução de problemas fundamentais, e se obtenha dos que dirigem as nossas cidades, e dos nossos proprietários melhor orientação, relativamente à estética urbana.

O mecanismo urbano desta cidade há muito tempo não vem funcionando em boas condições, por se acharem os seus órgãos e peças importantes mal articulados e conjugados, e, além disso, por não terem acompanhado o conjunto, em sua evolução rápida, encontrando-se, portanto, já em plena fadiga, obrigados a um esfôrço que excedeu aos limites naturais, não se podendo suportar por mais tempo, sem gravíssimos danos e prejuizos para a coletividade. Tratemos de reconstituir e melhor aparelhar tão complexo organismo, entregando-o a quem conheça bem os fenômenos urbanos, e a quem saiba evitar, para as gerações vindouras, os males que sofremos e ainda são sanáveis, se mudarmos de orientação, iniciando desde já uma remodelação sistemática, feita com todo o critério, sob uma direção altamente competente.

Uma nova fase para o Rio de Janeiro

Uma nova fase para o Rio de Janeiro

JULHO DE 1927

Após vinte e quatro anos de remodelações parciais, sem que nenhuma, — devemos confessá-lo, — obedecesse à segura orientação de uma bem comprovada autoridade em estética e higiene urbana, graças a uma propaganda que já conta alguns anos, feita no sentido de combater o infeliz ponto de vista dos responsáveis pelas transformações e pelo desenvolvimento desta Capital, a atual administração municipal, bem inspiradamente, resolveu trilhar o único e verdadeiro rumo que nos conduzirá à solução dos problemas fundamentais desta cidade.

Tudo, com efeito, está indicando que vamos ter para o Rio um plano completo de melhoramentos e expansão, organizado sob as vistas de um urbanista de renome universal. Outra coisa essencial se vai fazer: a iniciação, por meio de conferências dos nossos engenheiros, arquitetos e proprietários, de uma ampla divulgação sôbre os domínios do urbanismo, departamento em que a engenharia civil e a mais técnica das artes, isto é, a Arquitetura, que visa a educação dos que interveem na estrutura da cidade e formam a opinião em assuntos urbanos, a elaboração de um projeto completo de remodelação talvez não chegasse a seu fim, ou, no caso de tal se dar, não seria realizado em consequência das inúmeras resistências e da oposição proveniente da geral ignorância que se nota no nosso meio social relativamente a questões fundamentais de estética e higiene urbana.

Numa série de artigos que, mercê da benevolência da ilustrada redação dêste jornal, nêle têm sido publicados, ve-

nho mostrando que a nossa capital nas coisas mais elementares reflete um grande atraso e um desprêzo absoluto às indicações, regras e princípios que expõem e vulgarizam os mais rudimentares compêndios de urbanismo.

Em consequência de uma longa sucessão de erros, entre os quais avultam o da louca expansão superficial desta metrópole, ela se vê privada de renda para atender regularmente aos serviços públicos de que muito dependem a saúde e o confôrto de sua população.

Em razão da irracional divisão e ocupação dos terrenos nesta capital, ela, ao contrário do que se observa nas grandes cidades estrangeiras, apresenta prédios que, na maioria, são sómente de um pavimento, defeito inominável por encarecer enormemente os serviços de limpeza, calçamento, iluminação, arborização, águas, esgotos, policiamento, assistência, etc.

Nas cidades populosas da Europa e Estados Unidos, cerca de 85 % dos prédios são de mais de três pavimentos, o que lhes proporciona uma receita suficiente para bem atender às necessidades urbanas elementares.

No Rio não há Prefeito capaz, por maiores que sejam a fiscalização e a economia realizadas, de manter, sem empréstimos, em regulares condições, os principais serviços públicos municipais.

E' que a superfície a calçar, esgotar e limpar, é enorme e a renda, por metro de via, é insignificante, em razão da cidade ser baixa quanto à altura dos prédios e rala quanto ao número de construções em comparação com a sua área.

Relativamente ao traçado e à largura das ruas, à divisão dos terrenos, sob certos aspectos criminosa, às construções dos morros, temos marchado, em geral, de desastre em desastre.

O QUE NOS CUMPRE FAZER

Urge, pois, que mudemos de rumo, e que, inspirados pelo soberbo quadro com que nos mimoseou a natureza, e a que a nossa ação, quasi sempre mesquinha, estreita, vesga e às vezes pretenciosa, ainda não correspondeu senão em ca-

sos raros, tratemos de construir e edificar conjuntos arquitetônicos que tenham o direito de merecer o acatamento e o *placet* das gerações futuras, encerrando a época das construções acanhadas e inestéticas, mais dignas de picareta do que da aprovação dos pósteros.

Não se suponha que me refiro à maioria das construções feitas há anos. A minha afirmação se estende a várias grandes construções, recentemente levantadas, sobretudo na zona central desta capital, as quais não obedecem às regras indicadas pelos urbanistas e codificadas pelo modesto trabalho em que colaborei, e que, em parte, foi transformado em lei municipal.

Antes de terminar estas linhas preciso felicitar esta capital por hospedar e estar sendo alvo da observação e da análise de um dos mais eminentes urbanistas europeus, perante cuja obra, já opulenta, devemos curvar-nos com muita admiração e respeito. Entre os livros que tive a ventura de ler e reler, sôbre assuntos urbanos, figura um da sua autoria, do qual tive de citar algumas proposições, em trabalho que me foi exigido para justificação da censura arquitetônica nesta capital, bem como a instituição de prêmios anuais de arquitetura.

Em artigo que saiu neste jornal, em setembro do ano passado, artigo em que busquei mostrar a necessidade de se mandar vir um grande urbanista estrangeiro para organizar um plano geral desta capital e fazer conferências no sentido de nos orientar e instruir num domínio da engenharia em que estamos atrasadíssimos, — tive a inspirada idéia de incluir o nome glorioso do Sr. Agache na lista dos célebres e afamados urbanistas, e, embora sem autoridade, ousei indicar como capazes de uma tão difícil tarefa, a qual, entre nós a muitos parece fácil, e ao alcance de inúmeros dos nossos profissionais. Em países mais adiantados que o nosso, não se pensa assim.

Que as palavras do célebre e ilustrado autor do projeto de Camberra, capital da Austrália, sejam ouvidas e meditadas por tôdos os que influem sôbre os destinos, a estrutura e a expansão das nossas cidades.

E' indispensável, porém, que tudo façamos no sentido de obter que o plano de remodelação da cidade que nos serve de capital, seja confiado ao eminente urbanista que vamos ouvir, bem capaz, — conhecedor como é das grandes cidades, cuja expansão, elementos e evolução estudou a fundo, — de suprir os aleijões, deformidades e disparates que a nossa ignorância e falta de experiência fizeram surgir por entre as formosas linhas, as caprichosas superfícies e os imponentes relevos que constituem o inenarrável encanto da natureza em tôrno da Baía de Guanabara.

O Prefeito que realizar tal objetivo, vencendo as resistências dos preconceitos de que somos vítimas em tal assunto, merecerá as bênçãos das gerações futuras e terá o seu nome eternamente ligado, como nenhum outro, a esta cidade, que tem tôdos os elementos para ser a mais bela do mundo.

O elemento fundamental da vida e das transformações urbanas

O elemento fundamental da vida e das transformações urbanas

NOVEMBRO DE 1926

Não é possível governar convenientemente uma cidade, nem presidir à sua vida, às suas modificações e expansões, sem se conhecer bem a sua planta, o relêvo e a natureza do seu solo, as obras existentes na sua superfície e as que se encontram no seu sub-solo. Tal conhecimento é primordial e se vai tornando cada vez mais indispensável à medida que as cidades se desenvolvem e crescem. Trata-se, portanto, de um conjunto de indicações e de dados que constituem elemento de ordem fundamental, a que se deu o nome de planta topográfica e cadastral, a qual é tanto mais útil quanto mais minuciosa fôr na representação de tudo o que existir na superfície e no sub-solo, e quanto mais de perto acompanhar as transformações realizadas na cidade a que se refere.

Infelizmente, mercê da tendência lamentável que há entre nós para adiar a satisfação de necesidades fundamentais, a planta cadastral do Rio de Janeiro foi posta de lado e interrompida há cêrca de vinte e tantos anos! Tão lamentável descaso significa que não tem importância para nós aquilo que os mestres da engenharia consideram como base de tudo em uma cidade, sobretudo numa capital que se ufana de moderna e culta, e que conta várias associações científicas e técnicas. Custa-nos acreditar, aceitar e explicar tão lamentável lacuna em um país que está incorporado à vida e à civilização moderna, e que já criou e mantem várias escolas de engenharia. Por que é que se não continuou uma planta que, há cinco lustros, isto é, quando marchávamos lenta-

mente, sem a intensidade da vida atual, se considerou como indispensável? Antes se lhe dava tal importância que, para sua confecção, se organizou uma comissão de engenheiros competentes, cuja chefia se entregou a um dos mais brilhantes professores da Escola Politécnica e o mais notável dos nossos astrônomos, Pereira Reis.

Quando o glorioso Pereira Passos assumiu a direção da Prefeitura, encontrou os serviços de levantamento da planta cadastral admiravelmente organizados, desenvolvendo-se com uma eficiência extraordinária, formando, no nosso meio, um verdadeiro oásis sob o ponto de vista da atividade, competência e dedicação do pessoal técnico e administrativo. Tão brilhante resultado é uma prova da eficiência dos nossos engenheiros, quando têm um chefe com a superioridade, o espírito de justiça e a probidade de um Pereira Reis, glória legítima da nossa engenharia. Sua ação na comissão da planta cadastral não foi somente fecunda pelos resultados materiais: também o foi sob o aspecto espiritual, pois conseguiu educar e formar engenheiros como Américo Rangel, braço direito do inesquecível Passos e um dos mais prestimosos profissionais que tem tido a Diretoria de Obras, a qual ainda tem a fortuna de possuir, entre seus elementos de real valor o engenheiro Duarte Ribeiro, que foi o chefe dos serviços topográficos da comissão a que me venho referindo, e um dos mais dedicados discípulos do eminente chefe.

A AÇÃO DO ENGENHEIRO PEREIRA REIS

O velho Reis (assim lhe chamavam os seus discípulos, que muito o veneravam pela vastidão dos seus conhecimentos), o velho Reis, para quem a análise transcendente não tinha segredos, e que montava e desmontava o mais delicado instrumento astronômico, não se limitava a dar instruções a seus auxiliares: ia a meúdo ao campo, afim de assistir às operações, inspecionar cadernetas e ver como agiam seus auxiliares.

Ao espírito de tão eminente engenheiro não podia escapar a necessidade de dotar de uma planta rigorosa esta cidade, cujo grandioso futuro se lhe antolhou em brilhante

perspectiva. Daí seu ardor, seus cuidados, dedicação e esforços incessantes no sentido de fazer obra bem feita, capaz de servir de base, como se verificou depois, às grandes modificações que vieram em seguida, e que não teriam sido bem orientadas e estudadas, se não fossem os resultados prod[illegible] dos pela comissão da planta cadastral.

Com que mágua e dôr, certamente, nos seus últimos anos, não assistiu Pereira Reis à interrupção de tais trabalhos, que hoje estão com um atraso que só se pode recuperar à custa de muito esforço e grandes dispêndios.

Temos, portanto, de retomar a obra do grande brasileiro e prosseguí-la, imitando seus exemplos, afim de que não continuemos à matroca, sem saber como intervir com método e ordem nas diferentes partes desta cidade.

ELEMENTO INDISPENSÁVEL À ADMINISTRAÇÃO

Sem a planta cadastral, os serviços municipais não podem correr, como fôra para desejar, e os melhoramentos necessários e obras públicas não podem ser projetados sem inúmeras observações.

Nas cidades modernas e até em algumas de importância secundária, tal elemento é considerado como indispensável a uma administração bem orientada. Como é possível sem uma planta completa resolver com ordem e segurança os problemas urbanos e projetar melhoramentos? Como fazer funcionar regularmente certos órgãos da administração sem os dados, os esclarecimentos e indicações que nos proporcionam as folhas que formam a planta cadastral?

Tal elemento, que é tudo em uma cidade, para nós não tem a importância que na Europa, em outros países da América, em alguns da Ásia e na Austrália lhe dão. Tanto é assim que a planta do Rio está abandonada há mais de vinte e cinco anos e a de Belo Horizonte, cuidadosamente levantada pela comissão que o ilustrado Dr. Aarão Reis tão superiormente chefiou, segundo nos informam, está perdida! Dos trinta e cinco marcos de Belo Horizonte só restam cinco! A planta da capital mineira era topográfica, geodésica e cadastral, na escala de 1:2000 e já não se encontra na Prefeitura.

E' urgente que tratemos o mais breve possível de refazer e completar a do Rio, de maneira que se tenha um registo completo do que se fêz de novo nos bairros já levantados, tendo-se as folhas que faltam, e que se referem aos acréscimos sofridos pela cidade. E' necessário que nas plantas das diversas partes desta capital figurem os prédios aí existentes, as muralhas, canais, muros, dependências, a natureza do calçamento, galerias, canalizações diversas, arborização, linhas de bondes, etc.

O QUE SE DEVE FAZER

Lembro que, para tal fim, se nomeie uma comissão, como se fêz para levantar a que possuimos, devendo o pessoal ser contratado, afim de se evitarem os inconvenientes que resultam da incorporação da antiga comissão à Diretoria de Obras.

Porém, para se conseguir o conjunto de dados que indiquei acima, mistér é que se obtenha uma certa ligação técnica entre a Diretoria de Obras e as repartições, empresas e companhias a que se acham afetos os serviços, a que se referem os dados em questão. E' necessário que a City Improvements, a Light, as Obras Públicas e a Companhia do Gás forneçam à comissão da planta tôdas as informações e esclarecimentos.

Mais uma vez repito que uma planta cadastral, levantada com a orientação que acima mostrei, de maneira que se dê idéia exata do que existe na superfície e no sub-solo da cidade, facilitará de maneira única tôdos os serviços urbanos. Que de questões judiciárias, conflitos e prejuizos tal serviço evitará ? Que de facilidades e esclarecimentos para os proprietários e repartições públicas, evitando-lhes perda de tempo com consultas e registos e grandes percursos para irem aquí ou alí, em busca de informações.

A propósito, lembro o que está fazendo o ativo e ilustre comandante do Corpo de Bombeiros, coronel J. de Oliveira Lírio, que, para habilitar os oficiais do Corpo a intervirem nos edifícios por ocasião dos incêndios, está fazendo um levantamento minucioso dos prédios, canalizações e registos

em alguns bairros. Tal trabalho ser-lhe-ia poupado, se a nossa cidade tivesse a sua planta em dia.

Quando se intervem no sub-solo desta capital é indispensável fazê-lo com todas as cautelas, sondando o terreno com cuidado, por se ignorar a posição das galerias, canalizações e cabos aí existentes. Em consequência de tal lacuna, os projetos das obras que se fazem nunca chegam ao fim sem modificações e embaraços sérios. Urge, pois, que evitemos a continuação de tal estado de coisas e nos coloquemos, sob tal aspecto, ao nível das cidades modernas.

A subordinação da estética e da salubridade das cidades à divisão dos terrenos

A subordinação da estética e da salubridade das cidades à divisão dos terrenos

JUNHO DE 1926

UMA VERDADE EVIDENTE

A verdade do que se afirma no título acima, é de grande evidência e entra por tal forma pelos olhos que se pode considerá-la como axiomática. Infelizmente, porém, quem observar as nossas velhas capitais, assim como algumas cidades novas da nossa terra, sente que tal verdade, — dogma importante do urbanismo —, como que não existe para muitos dos que têm influido sobre a expansão, construção e remodelação de algumas cidades brasileiras. Pode-se dizer que para muitos governos municipais e a maioria dos proprietários a divisão dos terrenos é coisa de somenos importância e não obedece a regras, e se tem o direito de fazer de maneira arbitrária. A ocupação dos terrenos entre nós se vai dando de modo bem irracional.

Para os mestres do urbanismo tal questão é preponderante e da máxima importância. Em algumas cidades velhas remodeladas, bairros inteiros tiveram suas quadras e lotes completamente alterados, transformando-se de modo radical as vias e praças, assim como as divisas dos lotes. No Rio, São Paulo, Baía, Recife, etc., não se há curado, como fôra para desejar, nas remodelações havidas, de melhorar a divisão dos lotes e dilatar principalmente a sua largura.

Quem percorre a nossa capital, cuja beleza natural tem sido tão contrariada por vários *melhoramentos* e pela maioria das construções feitas, percebe, em um rápido exame, a

imensa tarefa que se antolhará ao urbanista que teremos de chamar para nos organizar um plano geral de remodelação e expansão que corresponda às modernas exigências das grandes aglomerações humanas e que salve, realce e complete os inúmeros encantos naturais que, em um conjunto grandioso e único, a natureza nos deu.

A primeira coisa que fere a vista de quem possue algumas noções de urbanismo, ao fazer uma inspeção em nossa capital, é a absurda, incompreensivel, clamorosa, revoltante e irracional desharmonia entre certos órgãos urbanos, cuja convergência é crescente nas grandes cidades dos Estados Unidos, da Europa, da Autrália e até em algumas da África.

Para ilustrar o que acabo de dizer, lembro a imensa analogia que existe entre as cidades e os sêres vivos. Como estes, elas têm seus órgãos, que exercem funções bem determinadas. E, à medida que elas se desenvolvem, as funções se vão diferenciando e destacando cada vez mais, assim como vai crescendo a sua convergência, o que tambem se verifica na escala zoológica à medida que os sêres se complicam e se aperfeiçoam. Nas cidades primitivas, assim como nas que se acham na primeira fase de formação, os serviços públicos se acham confundidos. Com o seu progresso e desenvolvimento, tais serviços se vão destacando e convergindo. No Rio de Janeiro verificou-se a parte da lei relativa à separação das funções, não se observando a sua convergência, sem a qual os sêres vivos adoecem e as cidades evoluem mal.

UM DOS PRIMEIROS PROBLEMAS A SEREM ABORDADOS

Uma das primeiras questões que tem de abordar o futuro remodelador desta capital é a coordenação dos serviços de águas, de esgoto, de iluminação, de construções e reconstruções, de calçamento, de arborização, etc. Tais serviços não marcham paralelamente, tendo estado em contínuos conflitos.

Na superfície da cidade é facil perceber como se contrariam tais serviços, como se colidem. No sub-solo, só quem nele intervem é que pode ter idéia do muito que há a realizar,

da obra colossal que espera o técnico que tiver de harmonizar tais serviços, o que já se há feito em muitas cidades importantes.

Em consequência da falta de coordenação nesta capital de certos serviços públicos, de que dependem a salubridade, a economia e o bem estar dos habitantes de uma grande cidade, a nossa Inspetoria de Obras Públicas tem perdido centenas de metros de canalização por motivo de embaraços imprevistos provenientes da ausência de harmonia entre seus projetos em execução e os que levam a efeito outras repartições e empresas, como a Companhia do Gás, a City, etc. Na rua São Francisco Xavier, há cerca de 400 metros de canalização de água inutilizada em consequência do obstáculo constituido por outra canalização da Companhia do Gás. Em razão da mencionada falta de coordenação, a bacia do Camorim, acima do ponto de captação das águas, continua ocupada por currais e hortas que poluem o precioso líquido que de tal ponto é recebido.

O outro problema que terá de defrontar o futuro remodelador desta capital, é a necessidade inadiavel de estabelecer a ventilação de inúmeras quadras, verdadeiramente monstruosas, por motivo da ocupação quási completa dos lotes correspondentes, não se destinando senão parcela mínima dos terrenos para os indispensaveis espaços livres. Não obstante o elevado grau de humidade de nossa atmosfera, devido à vizinhança de formidavel massa de água, mau grado as altas temperaturas reinantes em mais de metade do ano, abstraiu-se completamente da ventilação do interior das quadras.

De tal erro provém o mal estar que sofre quem habita os compartimentos posteriores dos prédios em muitas partes desta cidade.

O DESASTRADO CRITÉRIO DA DIVISÃO DOS TERRENOS

Porém, onde nossa falta de orientação em matéria de conforto, — o que é uma das qualidades negativas da raça latina, — se manifestou foi na divisão dos terrenos, no retalhamento das quadras. Quer no centro da nossa capital, quer

nas partes afastadas o que se fez e se continua a fazer, atesta de maneira irrefutavel o desastrado critério que tem presidido à fragmentação dos terrenos .Tem-se a impressão, ao examinar a largura e a profundidade dos lotes, que não nos preocupamos nem com as condições higiênicas nem com a estética dos prédios. Basta percorrer as ruas do centro da cidade e mesmo a maioria dos bairros denominados chiques para se ter a impressão de que construimos os nossos prédios para neles vivermos continuamente sufocados, forçados a instalar ventiladores por toda a parte para neles podermos fazer algum serviço ou repousar. Dividimos os nossos terrenos como se o nosso país fosse muito pequeno e fosse ocupado por uma população excessivamente densa.

Em consequência da irregularidade e da diminuta largura da maioria dos lotes, quer na zona urbana, quer na suburbana, a impressão de quem examina a nossa principal cidade é péssima e bem revela o nosso espírito de desordem e ausência de certa sistematização no arranjo e composição dos elementos que formam uma vila. Dir-se-ia que construimos os prédios como se eles não exercessem a menor influência sobre os contíguos, como se não houvessem ações e reações entre os edifícios. Quer quanto ao estilo, quer quanto às alturas, quer quanto à côr, em geral, levantamos as nossas construções como se não existissem entre os prédios contíguos relações de dependência. Como que se abstrai do ponto de vista de conjunto.

Em razão sobretudo da estreiteza da maior parte dos lotes existentes e da tendência a não considerar os edifícios vizinhos, os nossos construtores foram forçados a encostar as casas umas às outras o que veio pôr em destaque e aumentar a falta de concordância que há entre elas, a qual impressionaria muito menos se os prédios fossem isolados.

A TENDÊNCIA ATUAL NA EUROPA E NOS ESTADOS UNIDOS

A tendência hoje nas cidades da Europa e dos Estados Unidos, onde se vai verificando cada vez mais a intervenção dos mestres do urbanismo, é para isolar os prédios e deixar

entre eles espaços regulares. Assim o exigem a estética das cidades e as determinações da higiene.

Que pode fazer de belo um arquiteto num terreno cuja largura é acanhada, variando entre três e cinco metros, como no centro do Rio e raras vezes excedendo a seis nos bairros afastados da zona central? Como ventilar e iluminar convenientemente prédios de vários andares construidos nos lotes de largura insuficiente existentes nesta capital? Basta examinar vários grupos de prédios da rua do Hospício, Assembléia, Gonçalves Dias, etc., para se verem as inúmeras dificuldades que têm de vencer o arquiteto quando tem de projetar uma construção, de acordo com os requisitos modernos, em lotes que só podem comportar corredores. Em consequência disso grande parte da população carioca vive quasi sem conforto e respira um ar que não é renovado convenientemente. Quanto à iluminação dos compartimentos de casas estreitas e contíguas a outras nós, por experiência, sabemos como é feita. Em muitas durante o dia há necessidade de luz artificial!

Em consequência da infeliz fragmentação dos nossos terrenos, a qual ainda continua a se fazer mal, as praias como as de Copacabana, Vermelha, Leblon, não terão senão poucas construções senhoriais. Pode-se dizer que, em tais praias, de uma beleza tão extraordinária, principalmente Copacabana, a obra arquitetônica do homem foi verdadeiramente desastrada e verdadeiramente mesquinha em face da obra da natureza. A nossa vista, quasi que em vão, procura aí entre as construções qualquer coisa que corresponda à grandiosidade do panorama que enche o horizonte e varia de momento a momento. O que descobre é uma série de edifícios rídiculos, pequenos, aconchegados uns aos outros, na maior desordem, uns recuados dois e três metros e muitos no alinhamento, como se estivessem no centro da cidade. Excetuando construções nobres e imponentes como a que aí ergueu o provecto arquiteto Gire, e que pertence à ilustre e benemérita família Guinle, assim como o que é de propriedade da distinta e digna família Moura Monteiro, e mais algumas outras, a maioria dos edifícios não merecia tão formosa localização.

Não há nada melhor para se ter idéia da cultura, bom gosto e civilização de um povo, como o exame de suas cidades. Como que a cidade dá uma noção bem regular da psicologia dos seus habitantes.

O QUE E' NECESSÁRIO FAZER EM BEM DA ESTÉTICA E DA HIGIENE

A irregularidade e a desordem das nossas construções permitem ajuizar da nossa desorientação e da maneira imperfeita por que nos acomodamos ao meio que nos cerca. Devíamos aprender isso com o norte-americano, que tende em tudo para o máximo conforto.

Se tivéssemos mais gosto e outra noção de conforto, situaríamos melhor os nossos edifícios residenciais. Para isso fragmentaríamos com outro critério os nossos terrenos, de maneira a aí bem situarmos nossas habitações, regularmente afastadas dos vizinhos e do alinhamento da rua. Em praias, como Copacabana, Leblon, Botafogo, etc., assim como em ruas, como São Clemente, Laranjeiras, Haddock Lobo, Conde de Bonfim, etc., os prédios deveriam vir isolados e recuados no mínimo seis metros. Há uma certa harmonia entre a altura do prédio e seu afastamento do alinhamento. Impressiona muito mal um prédio alto recuado de poucos metros do alinhamento, assim como é bem desagradavel contemplar-se um prédio baixo muito recuado, tendo diante de si um grande terreno. Tambem não se deve erguer um prédio baixo perto de um que seja alto. Infelizmente tais regras não foram seguidas senão por exceção nesta cidade. Que boa impressão não nos dá um belo prédio se recuado convenientemente e regularmente afastado dos vizinhos? A impressão seria muito inferior se o mesmo prédio tivesse outra situação no terreno relativamente às divisas laterais e ao alinhamento. A emoção que nos proporciona o edifício ainda é melhor se, como o fez o arquiteto Gire em Copacabana, relativamente ao edifício acima citado, o autor da construção eleve o terreno em que se ergue a construção de maneira que apresente uma ligeira eminência.

O que se faz necessário nas nossas cidades em proveito da estética e da higiene, é que suprimamos a pouco e pouco

os lotes estreitos, não permitindo a sua reedificação, afim de o integrar ao mais estreito dos contíguos. Assim como mister é que desapropriemos alguns prédios velhos nas quadras centrais, afim de se conseguir uma melhor ventilação interna.

Tambem é indispensavel que aumentemos a largura dos lotes novos, não se admitindo nos bairros senhoriais como Botafogo, Tijuca, Laranjeiras, Copacabana, Leblon, etc., lotes com menos de 15 metros e nos outros bairros não se permitir a edificação em lotes com menos de 12 metros.

Com relação à edificação dos terrenos é mister que se diminua a taxa de ocupação, a qual não deve exceder a 90 % na parte central e descer a 40 % nas zonas afastadas, de maneira que se tenham regulares espaços livres, indispensaveis, quer sob o ponto de vista de higiene, quer sob o da estética.

A necessidade de planos de remodelação e expansões para as cidades

A necessidade de planos de remodelação e expansões para as cidades

Agosto de 1931

O urbanismo surgiu e foi instituido para pôr ordem nos agrupamentos urbanos, para orientar e sistematizar as transformações contínuas a que estão sujeitas as cidades. Para conseguir tal "desideratum", é indispensável um estudo profundo do passado, da evolução realizada, das condições físicas e das tendências da "urbs" que se está considerando. Concluido êsse estudo, que reclama uma investigação rigorosa, sem a qual não podem prever as necessidades futuras e regular as modificações e transformações, o urbanista pode, então, elaborar o seu plano, que compreende e indica todas as obras que fizer no sub-solo e na superfície da cidade. No fundo, um plano de remodelação consiste no estabelecimento prévio de um programa de transformações e de expansões, organizado de modo que se consiga que elas se realizem segundo a sua ordem de dependência, sem portanto se contrariarem, e também segundo o seu grau de necessidade. Outro resultado visado pelos planos bem estabelecidos: indicar aos governos municipais, antecipadamente, a época em que se deve levar a efeito esta ou aquela obra, afim de que se reunam a tempo os recursos financeiros necessários para a execução e os habitantes não sofram as perturbações resultantes da sua não realização. Exemplificando: muitas capitais da Europa e dos Estados Unidos já estão preparando os projetos para o aumento do volume de água do abastecimento, de que venham a necessitar a vinte ou trinta anos da época atual. Nova York, não obstante dispor de água em grande quanti-

dade, que sobe a algumas centenas de litros por habitante, já iniciou, pelo seu corpo de técnicos, o estudo do projeto que lhe permitirá ir buscar água mais longe que as de Catskill Mountain, que ficam a cerca de duzentos quilômetros da gigantesca cidade. Tal projeto visa satisfazer necessidades que só se manifestarão na oitava década dêste século.

Os planos de remodelações urbanos são mais indispensáveis que, por exemplo, o projeto de construção de uma via férrea, que ligue dois logares, ou da transformação, construção ou acréscimo de um edifício. E' que é mais difícil corrigir os defeitos de uma avenida mal traçada que os de uma curva com más condições técnicas, ou de uma sala mal estudada ou ventilada. E' bem mais fácil melhorar as rampas ou raios de curvas de uma linha férrea que o "grade" e a largura de uma avenida, depois de edificada e calçada, não só pelo que nela existe, mas pelas suas relações com as outras vias que a atravessam ou dela partem.

Há outros aspectos do problema das transformações urbanas para os quais se deve voltar a nossa atenção, e que reclamam os planos de remodelação. Outrora a dependência entre os elementos estáticos e dinâmicos de uma cidade era muito menor que hoje, principalmente nos centros progressistas. Por exemplo, atualmente, o trafego depende muito mais do traçado, do "grade", da largura e do abaúlamento das ruas que nos tempos idos.

As grandes velocidades com que o homem se transporta nos veículos modernos, impõem, para o revestimento dos logradouros públicos, condições técnicas que as calçadas antigas estavam longe de realizar. O calçamento hoje precisa ser impermeável, apresentar excelente superfície de rolamento, declividades suaves, bom escoamento de águas pluviais, abaúlamento que não seja exagerado, etc. Os veículos hipomóveis, de velocidade lenta, venciam e resistiam bem às irregularidades e às dificuldades que lhes ofereciam as ruas antigas, dotadas, em geral, de revestimento de alvenaria, com sargeta no centro e grandes depressões, que se formavam por falta de compressão prévia e de fundação. O veículo moderno, em extremo delicado e veloz, modificou inteiramente a técnica do calçamento e do traçado das ruas.

Antigamente o homem se deslocava muito menos que hoje. A quilometragem média de cada homem nos Estados Unidos, por ano, se tornou algumas vezes maior. E' que nós, à medida que nos civilizamos, nos deslocamos cada vez mais, tanto na superfície da terra como nos subterrâneos e nos ares. Daí haver-se complicado enormemente o problema do tráfego, que pede vias de comunicações bem estabelecidas e estudadas, o que se não pode lograr por meio de planos parciais, mas sim considerando a questão no seu conjunto, de modo que se facilite o escoamento de grandes massas humanas de uma parte para outra da cidade. Sem uma rede de vias, bem traçadas, não é possível obter-se tal resultado. O Rio, por não haverem bem estudado as comunicações entre a parte central e as periféricas, como entre os seus bairros, já vai apresentando graves e lamentáveis congestionamentos em certos pontos, muito embora a densidade da população seja baixa e o número de veículos inferior, comparado com o das grandes metrópoles.

A educação e a higiene moderna estão compelindo o homem à vida ao ar livre e aos exercícios esportivos. Tal fato reclama o estabelecimento de espaços livres a curtas distâncias para o recreio ativo e passivo das populações. Outrora, tal exigência, por parte dos habitantes das cidades, não se verificava. E', pois, indispensável remodelar os núcleos urbanos, fazendo surgir, nos diferentes bairros, convenientemente situados, os campos de recreio e de esporte, de acôrdo com o crescimento da população. Tal "desideratum", cujo alcance social é fácil de se perceber, só se pode obter por meio de um plano de remodelação e expansão bem estudado.

A evolução vai tornando o homem cada vez mais asseado, mais sensível à imundície, ao ruído, aos maus aspectos urbanos. Daí a premente necessidade em que se vêm os atuais governos municipais, de atacarem uma série de problemas que não preocupavam aos de outrora, e que não apresentavam a gravidade dos de hoje. Antigamente, toleravam-se animais mortos e montes de lixo nas vias públicas. Hoje, quando tais fatos acontecem, as reclamações explodem imediatamente. As ruas precisam ser bem limpas e apresentar canalizações de esgotos, que são indispensáveis para dar imediato escoamento

às águas poluidas. Ora, isso só é possível estabelecendo-se um projeto de conjunto, de maneira que se evite que as canalizações se prejudiquem umas às outras.

Sob o ponto de vista da estética a espécie humana é cada vez mais exigente. Pelos jornais, nas palestras, junto aos administradores, os protestos surgem, quando em um logar de destaque se levanta um edifício mal projetado, ou que venha a prejudicar um sítio pitoresco. Vai-se notando uma tendência para a realização de grandes conjuntos arquitetônicos e êstes apenas são possíveis, quando exigidos e previamente traçados por um plano anteriormente estabelecido.

Creio não ser necessário alongar-me além do que já disse, para mostrar que toda a administração municipal, que não cuidar de fazer elaborar, para a cidade cujo governo lhe foi confiado, um plano de remodelação e expansão, não está ao nível da sua época e não está ao corrente dos belos exemplos que estão dando os núcleos progressistas da Europa e dos Estados Unidos.

Uma das maiores exigências das cidades modernas é o seu zoneamento, isto é, a sua divisão em zonas, cada uma destinada a um certo fim urbano. Cada zona tem o seu destino indicado antecipadamente: uma servirá às indústrias, outra ao comércio e as outras a residências. Sem o zoneamento os problemas urbanos se complicam de maneira extraordinária. A divisão dos terrenos, o traçado, o calçamento e as condições das ruas e a capacidade das canalizações variam de uma zona para outra. Se as zonas não forem bem projetadas, ou ainda não estiverem definidas, é impossível resolver convenientemente os problemas que as cidades oferecem. Ora, sem um plano de conjunto, não é possível realizar-se o zoneamento. O zoneamento se espalhou por tal forma e tão rapidamente nos Estados Unidos, que já atingiu a mais de oitocentas cidades e povoados.

À medida que as cidades se desenvolvem, a dependência entre os seus elementos aumenta. Hoje, por exemplo, o prédio está numa maior dependência da rua, não somente em virtude dos conhecimentos que adquirimos com relação à necessidade de iluminação e ventilação dos compartimentos dos edifícios, o que subordina a sua altura à largura da via pública, mas

também em virtude de sua contribuição para o tráfego. Foi a circunstância de alcançarem as construções modernas a grandes alturas e de apresentarem consideráveis volumes, que levou o urbanista a apanhar as relações de dependência, a que me venho de referir. Por sua vez, em razão de crescerem os prédios aumentado de dimensões através dos tempos, principalmente a partir da 2.ª década dêste século, a influência entre os que são vizinhos ou contíguos, só foi sendo bem compreendida nos últimos lustros. Outrora, a ligação de um edifício às canalizações da rua era coisa fácil e, em geral, feita sem receio de prejuizos para os outros prédios. Atualmente, tal operação exige um estudo prévio e melhor consulta à capacidade das várias redes de canalizações.

As relações, por exemplo, dos edifícios com as vias públicas, sob o ponto de vista do tráfego, só vieram a ser apanhadas com a expansão do automobilismo. Outrora, a contribuição das casas para a circulação era mínima e pouco preocupava a quem projetava a rua. Atualmente a situação mudou e reclama muita atenção. O Woolworth Building, em Nova York, onde trabalham cerca de quinze mil pessoas, contribue para o tráfego com aproximadamente cinco mil veículos, que atravancam as ruas vizinhas numa extensão considerável. O Empire State Building, construido para abrigar mais de 22 mil pessoas, dá uma contribuição para o tráfego de mais de sete mil automóveis. Tudo isso patenteia que se não pode isolar aspecto algum do problema urbano, em virtude das ligações que prendem os múltiplos elementos das cidades. Não se pode projetar convenientemente uma cidade ou bairro, senão considerando tudo o que se deve fazer no sub-solo e na superfície: ruas, praças, jardins, canalizações de água e de eletricidade, esgotos pluviais e sanitários, divisão dos terrenos, volume dos prédios, etc. Os planos de conjunto são, pois, indispensáveis.

O Plano de Remodelação da Cidade do Rio de Janeiro

O Plano de Remodelação da Cidade do Rio de Janeiro

AGOSTO DE 1931

Dois elementos são indispensáveis ao govêrno, às remodelações e às expansões das cidades. Êsses elementos são uma planta cadastral que compreenda quanto existe de notável no sub-solo e na superfície das cidades, e um plano diretor que regule todas as suas transformações, obras e acréscimos. Quanto mais importante, populoso e progressista é um bairro urbano, tanto mais êle pede aqueles dois elementos. Como já tive ocasião de afirmar em palestras anteriores, à medida que os organismos se vão aperfeiçoando, cresce a dependência entre as suas diferentes partes. As ligações que existem entre os elementos de uma cidade, são hoje de tal ordem que se não pode modificar um dêles sem que isso afete todo o sistema.

Daí a indispensável necessidade de estudar as remodelações urbanas encarando todas as faces dos problemas correspondentes.

A história do urbanismo na Europa e Estados Unidos mostra que as cidades que evoluiram em melhores condições, mais economicamente e com mais beleza, foram aquelas para as quais se elaboraram planos de conjunto. Entre os mais eloquentes exemplos, cito Washington, Chicago, S. Francisco, Barcelona, Colônia e outras cidades alemãs. As mais importantes cidades da Europa e dos Estados Unidos já têm seus planos de remodelação. Nos Estados Unidos, as que contam planos completos, são em número superior a duzentos.

Em matéria de urbanismo, o país que nos está dando salutares exemplos é a Alemanha, a qual, no assunto de que

ora nos ocupamos, se distanciou dos outros países. E' que o urbanismo pede uma grande disciplina social e a admirável pátria de Stübben, o grande reformador das cidades germânicas, é a terra que mais tem progredido, socialmente falando. Em tal nação o construtor que desrespeita uma exigência principal da lei, é eliminado e fica impedido de construir, e o prédio que fôr edificado em desacôrdo com uma disposição importante do código de obras, é demolido.

Precisamos referir que, antes da administração do Sr. Antonio Prado, que prestou dois grandes serviços a esta Capital, mandando levantar a sua planta cadastral e ao mesmo tempo contratando com o Sr. Agache a elaboração do plano de remodelação, uma larga propaganda foi feita pela imprensa no sentido de se conseguir para o Rio êste último elemento. Entre os que mais reclamaram o plano em questão se achavam os Srs. Gelabert de Simas, José Marianno Filho, Joaquim Sousa Leão, Marcelo Taylor, Matos Pimenta, o obscuro autor desta palestra, etc. Estou certo que tal propaganda muito influiu para a vinda do Sr. Agache. Tive ocasião, em um modesto trabalho apresentado ao Congresso de Higiene, realizado nesta Capital em 1923, de mostrar a necessidade inadiável de um plano de conjunto para o Rio. Razão havia de sobra para isso, pois, se há uma cidade que pede um plano de conjunto para as suas transformações, essa cidade é o Rio de Janeiro.

Quem conhece os problemas que esta Capital oferece ao estudo dos técnicos, sendo alguns de importância fundamental, e está ao corrente das inúmeras dificuldades que a sua expansão irregular e a sua configuração apresentam aos que tentam melhorar suas condições urbanas, não pode deixar de reconhecer que é um verdadeiro crime contra a sua população atual e principalmente contra as gerações futuras, permitir-se que as transformações e acréscimos sucessivos que se operam nesta "urbs", continuassem a obedecer a planos parciais, quasi sempre mal coordenados. Foi tal regime que deu logar aos múltiplos embaraços, que encontrou o Sr. Agache, quando teve diante dos olhos as plantas da zona central e urbana, através das quais melhor se sente o que tem de absurdo e de disparatado o sistema em vigor nas nossas cidades, de crescerem e

se modificarem ao bel-prazer das administrações sucessivas, sem obedecer a um plano de conjunto. Tal lacuna é tanto mais para se lamentar em um núcleo urbano, quanto maior é a sua fôrça de expansão.

Os maiores tropeços que encontrou o . Agache, foram algumas das últimas construções e bairros novos. A nossa Cinelândia, que, se tivessem ouvido a tempo os conselhos dos técnicos, poderia ser hoje um conjunto arquitetônico modelar e grandioso, isto é, um motivo de orgulho para nós, apresentou-se-lhe como verdadeiro quisto inextirpável na face da cidade e de tal ordem que êle se limitou a contorná-lo ao traçar o seu plano de remodelação.

Outros disparates encontrados pelo urbanista francês: os três únicos prédios construidos nos terrenos do Castelo, defeituosos por se haverem erguido em lotes de terrenos com dimensões mal relacionadas. Outros disparates de ordem urbana: os grandes edifícios levantados em várias quadras da rua da Quitanda, cuja largura devia ter impedido tais construções.

Ainda me lembro bem do que me disse o Sr. Agache, quando, na sua companhia e na dos meus ilustrados colegas Everardo Backeuser, Henrique de Vasconcelos e Miguel Austregésilo, galgámos os morros da Providência e do Pinto para conhecer de perto melhor características de nossas favelas. Diante da fragilidade das toscas construções, improvisadas pela necessidade e construidas em pouco tempo, muitas no espaço de uma noite, êle me disse: "O problema das remodelações é mais fácil com relação às favelas, que se varrem como se fôra poeira."

As dificuldades tremendas se erguem nas quadras, onde estão os prédios altos de concreto armado, mal situados e estudados, alguns dos quais se não podem extirpar, tão grandes somas representam.

O que é sobremodo para se lamentar, é não se haver, logo após à chegada, a esta Capital, do ilustrado arquiteto francês, adotado a orientação que êle aconselhou, e não se estabelecessem certas normas que evitassem a continuação do regime de se concederem licenças para edifícios de grandes proporções, sem antes se verificar se não podiam constituir sérios embaraços a melhoramentos futuros.

Mesmo depois de elaborado e apresentado o esbôço do plano de remodelação, inúmeras estruturas importantes foram permitidas, as quais contrariam sobremaneira as principais diretrizes do referido esbôço.

O plano do Sr. Agache se compõe das seguintes partes: o projeto completo de remodelação da parte central, compreendendo os bairros novos do Castelo, do Calabouço, do Môrro de Santo Antônio e da enseada da Glória, a ser aterrada com as terras dêsse môrro; o ante-projeto para a remodelação das outras partes da cidade; e, finalmente, os projetos das numerosas leis e regulamentos que acompanham e completam as plantas e *maquettes*, expostas ao público, bem como o estudo dos problemas sanitários, de circulação, de transportes coletivos, de zoneamento e de divisão de terrenos.

E' de justiça dizer-se que o plano é dos mais completos que até hoje se elaboraram, e que nele foram abordados com elevação e alto descortino todas as questões desta Capital.

Em consequência da nossa má orientação urbanística, pusemos de lado três problemas importantes: o do abastecimento de água potável, o dos esgotos sanitários e o das inundações. O Sr. Agache, no seu livro, focalizou bem tais elementos e mostrou que se não pode adiar mais a solução dêsses problemas, pois são de capital importância.

Falemos do nosso abastecimento. Imagine-se que o número de litros de água por habitante, no Rio, é bem precário e está muito abaixo das nossas necessidades elementares. Nos climas quentes o consumo de água é muito maior que nos climas temperados.

Esta cidade, não obstante dispor de excelente água nos seus arredores, está mal abastecida em comparação com Buenos Aires, situada em clima ameno, a qual foi obrigada a fazer uma instalação que custou algumas centenas de milhares de contos para poder distribuir e transformar as águas barrentas e poluidas do Rio da Prata, de maneira que pudesse ser usada pela população.

A comparação nos é grandemente desvantajosa em relação a Nova York, também em clima frio. As dificuldades técnicas que esta última teve de vencer, e as despesas fantásticas a que foi compelida para conseguir o seu admirável e abun-

dante abastecimento atual, nos devem estimular a não continuar na quasi indiferença em que nos paralisámos, na presença dos obstáculos e despesas que temos de enfrentar para trazer o serviço de água desta Capital ao nível das nossas necessidades.

O livro do Sr. Alfred Agache mostra que devemos tratar de agir desde já no sentido de, por meio de providências contínuas e convergentes, abastecer de água todos os bairros, de acôrdo com a densidade da população e as necessidades modernas dos grandes centros. O consumo do precioso líquido era menor nas cidades antigamente. Outrora, não se lavavam e irrigavam as vias públicas como hoje. Nos últimos anos os jardins e as piscinas, que representam papel importante na vida esportiva dos habitantes, se têm multiplicado e espalhado por toda a parte. De tais fatos e da circunstância de ser o homem cada vez mais asseado, o consumo de água é crescente.

Outra lacuna dolorosa e lamentável, que se nota em grande parte desta Capital, é a relativa aos esgotos sanitários, aos quais o livro do Sr. Agache consagra um capítulo interessantíssimo, em que o assunto é ventilado brilhantemente por um profissional ilustre, o engenheiro Duffieux, que o urbanista francês trouxe para estudar o problema do nosso abastecimento de água, o da remoção das águas residuais e o das inundações. O Sr. Duffieux correspondeu perfeitamente à missão técnica que lhe foi confiada, e encarou com toda a proficiência todos os aspectos dos problemas para que se voltou o seu espírito. A parte que lhe coube estudar, é a mais abandonada através dos últimos anos.

Em apôio de minha última afirmação cito o fato de, há cerca de trinta anos, haver sido constituida uma comissão de técnicos ilustres para estudar o problema dos esgotos sanitários desta Capital. A referida comissão mostrou, naquela época, já remota, que a formosa baía de Guanabara não podia continuar a ser receptáculo das águas poluídas e dos despejos desta cidade. Cerca de seis lustros se escoaram, sem que se atacasse o projeto, então elaborado, para o lançamento fora da barra do afluente da defeituosa e insuficiente rede de galerias desta capital. Que motivo de tristeza para nós

o continuar-se a despejar em sítios pitorescos, lindos e procurados, como o Russell e a enseada de Botafogo, as águas pútridas dos esgotos sanitários! E dizer-se que tais pontos são constantemente visitados pelos estrangeiros e procurados pelos banhistas durante quasi todo o ano. Não obstante gastarmos por ano dezenas de milhares de contos com os serviços da Saúde Pública, descurámos completamente dois problemas sanitários fundamentais: o do tratamento e do despêjo dos esgotos nas zonas em que êles existem, e o dos nossos cursos de água, cada vez mais perturbados no seu escoamento e cada vez mais contaminados pelas imundícies que recebem. O atual Interventor, nas suas excursões, em que busca pôr-se ao corrente dos nossos principais problemas, tem tido surpresas dolorosas diante de vários problemas urbanos, que não foram atacados a tempo, ou que se agravaram por só ter havido nos últimos anos, nesta cidade, por parte dos que nela têm intervindo, mais a preocupação, com raras excepções, de somente considerar as questões relativas à sua superfície e, nisto, limitando-se apenas às ruas, praças e jardins. Quem, como o Sr. Agache, busca resolver as questões que se nos apresentam dentro das quadras, nos múltiplos cursos de água, na maioria abandonados, e no sub-solo, é que vê quanta coisa temos de fazer para trazer a nossa Capital à altura do cenário maravilhoso, que a natureza lhe ofereceu. Para que tenhamos a coragem de resolver as múltiplas questões fundamentais desta cidade, para as quais o plano do Sr. Agache apresenta as soluções inspiradas pelo conhecimento e pela observação aprofundada dos fenômenos urbanos, lembramos aos nossos ilustres homens de govêrno, já com inúmeros serviços ao país, a seguinte máxima do grande Cesar: "O homem deve considerar-se como nada tendo feito, quando ainda lhe resta alguma coisa que fazer".

Na próxima palestra continuarei a tratar do mesmo assunto, com que hoje ocupei a atenção dos que tiveram a bondade de ouvir-me através dêste aparêlho.

A ordem nas cidades

A ordem nas cidades

SETEMBRO DE 1931

As cidades, tanto pela sua composição quanto pelas funções que exercem os seus diferentes órgãos, isto é, tanto sob o ponto de vista anatômico quanto sob o fisiológico, apresentam-se-nos como se fossem verdadeiros sêres vivos. Ora, tais sêres não vivem, atuam e se desenvolvem em boas condições, se não quando os seus elementos se expandem paralelamente e os seus órgãos agem de maneira harmônica. Tal condição que exprime um real estado de equilíbrio, traduz-se pela palavra saúde, coisa que só se verifica quando os diversos elementos do organismo considerado desenvolvem ações convergentes e não se acham em conflito. Para que, portanto, haja boas condições de vitalidade e de bem-estar num centro de população é mister que nele se note ordem urbana.

Isto se exprime melhor, para o leigo em tais assuntos, dizendo-se-lhe que só há ordem urbana quando em qualquer parte da cidade, que se estiver considerando, seja observada correspondência e harmonia entre a densidade da população, a capacidade de ocupação ou de habitabilidade das casas, a superfície das ruas, das praças e dos espaços livres, as canalizações de várias espécies, os meios de transportes, etc. Como se vê, trata-se de uma equação complicada, em que devem também ser contempladas a influência do clima e a do grau de civilização das massas populares. Tal equação não se pode traduzir em linguagem abstrata, isto é, a sua expressão analítica não se acha ao nosso alcance, porém as condições gerais da ordem que ela exprime, graças à observação e ao estudo que os urbanistas conseguiram apreender, colocando-se toda-

via dentro de limites que têm de ser um pouco afastados, em consequência da natureza complexa do fenômeno urbano.

A ciência e a arte do urbanista se revelam no traçado das ruas, praças, jardins, parques e terrenos para esportes e na divisão em lotes dos terrenos destinados à habitação e às diferentes atividades de que é campo a cidade. O urbanismo exige que a ocupação das superfícies dos lotes se mantenha dentro de certos limites, sendo êstes ditados pela natureza do bairro em que estão. No bairro comercial, é natural que se permita uma edificação mais intensa, tanto em superfície quanto em volume.

No bairro industrial a ocupação superficial é compreensível que seja maior que nas outras. Nas zonas residenciais, onde passamos dois terços de cada dia e as nossas famílias quasi que todas as horas do dia, a casa deve absorver uma superfície muito menor do lote e só elevar-se à pequena altura. O ideal se atinge quando a nossa habitação é bem iluminada e ventilada por todas as faces, isto é, as casas nos bairros residenciais não se devem encostar umas às outras e sim apresentar entre si regulares afastamentos. Tal requisito só se consegue com uma menor ocupação do lote. E', entretanto, indispensável, para que a cidade tenha renda capaz de permitir atender a todos os seus serviços públicos, que os prédios não sejam afastados demais uns dos outros, isto é, devem evitar-se as cidades de tipo ralo.

Há, pois, uma ordem geral, isto é, uma disposição ou arranjo em que são atendidas as exigências de ordem higiênica e as de ordem econômica. A cidade deve apresentar moradias higiênicas e confortáveis ao mesmo tempo, a sua administração deve receber dos contribuintes, sob a forma dos impostos que incidem sôbre o prédio, as somas necessárias para manter os serviços de calçamento, de limpeza, de iluminação, de arborização, de abastecimento de água, de esgotos, etc. Se os prédios forem muito espalhados, a renda proveniente dos referidos impostos não será suficiente para manter em regulares condições os serviços públicos. E' tambem indispensável que o urbanista, no seu projeto de remodelação de uma cidade ou de um futuro centro urbano, saiba situar os bairros industrial e comercial de maneira que se facilite o destino de cada um

dêles. Isto é, precisa atender às relações que entre êles existe, e as que os ligam aos outros elementos do núcleo de população de que se tratar.

Outro objetivo que o projeto deve colimar: tirar do terreno todo o partido que fôr possível no sentido de edificá-lo da maneira mais bela.

A ordem urbana só existe quando os diferentes elementos da cidade não se acham em conflito em nenhuma das suas partes, e quando a vista do observador culto e ao nivel estético de sua época não encontra contrastes chocantes entre os elementos arquitetônicos de prédios contíguos e os belos aspectos com que a natureza os envolve.

As ruas devem ter largura e revestimento que permitam fácil e rápida circulação.

Portanto, o urbanismo quer dizer, no fundo, ordem e harmonia entre os diferentes elementos estáticos e dinâmicos da cidade.

E', pois, indispensável que os prefeitos das nossas cidades se deixem orientar pelos técnicos no assunto.

A comissão, encarregada pelo Exmo. Sr. Dr. Adolpho Bergamini, muito digno interventor nesta capital, de rever o plano Agache, se impôs a tarefa de, por meio de uma série de curtas palestras pelo rádio, difundir algumas noções de urbanismo, que, espera, sejam utilizadas pelos que intervêm nas nossas cidades. A referida comissão está organizando uma cartilha de urbanismo para ser distribuida pelos administradores das cidades do interior. Assim procedendo, ela supõe melhor corresponder à confiança, com que sobremodo a honrou o ilustrado homem de ação que se acha à testa dos destinos desta famosa metrópole.

O Rio de Janeiro, para bem exercer a função de capital dêste país, deve desenvolver esforços no sentido de oferecer bons modelos às outras cidades do Brasil. E' natural que os outros centros urbanos e as capitais dos Estados se inspirem nas normas e nos resultados alcançados nesta metrópole. E' na sua legislação, nos seus planos, projetos e realizações, que os administradores das outras cidades devem procurar as diretrizes que os orientem em relação ao melhor modo de resolver os múltiplos problemas que se lhes apresentam.

Entre os bons modelos que o Rio de Janeiro pode oferecer às outras cidades, figura a nova lei sôbre abertura de ruas e loteamento de terrenos, que a atual administração acaba de decretar, lei que representa uma alta conquista feita por esta grande urbs. Nela se acham condensados os resultados das observações colhidas pelos urbanistas através da evolução de inúmeras cidades e alguns ensinamentos dos mais ilustres mestres do grande departamento de engenharia, que se prende ao traçado e à remodelação das cidades.

Os interventores nas outras cidades do Brasil que seguirem as normas técnicas estabelecidas pela mencionada lei, prestarão serviços de ordem elevada aos centros urbanos que lhes foram confiados. A nova lei sôbre abertura de ruas e divisão de terrenos, atende aos aspectos principais do problema urbano.

Zoneamento das cidades

Zoneamento das cidades

SETEMBRO DE 1931

A observação e o estudo dos fatos sociais mostram com grande evidência que a evolução humana vai tornando cada um dos elementos da parte progressiva da nossa espécie cada vez mais dependente do conjunto dos outros. Trata-se de uma verdade que constitue um dos mais indiscutíveis teoremas de sociologia, e cuja prova se pode fazer facilmente, não exigindo isto extraordinário esfôrço intelectual ou excepcionais faculdades cerebrais. A vida que levamos, a todo o instante, principalmente nos grandes centros urbanos, nos patenteia que para as nossas menores necessidades, estamos na dependência do concurso social. A nossa subordinação aos elementos que nos vêm do trabalho das diferentes classes, sem os quais não poderíamos viver com os hábitos da existência moderna, cresce e aumenta tanto mais quanto mais progredimos. Foi tal lei que determinou o estabelecimento do *zoning*, conquista de grande alcance para as cidades. Ao *zoning* a comissão, encarregada pelo ilustrado Dr. Adolpho Bergamini para rever o plano de remodelação do Rio, resolveu denominar *zoneamento*.

Em consequência da formidável expansão urbana observada nos principais centros de população da Europa e da América do Norte, e da complicação do organismo das cidades, resultante, sobretudo, dos progressos fantásticos da indústria moderna, a vida social nas grandes metrópoles ia-se tornando cada vez mais caótica e inquietadora, tendendo para a confusão e enchendo de sérias apreensões os que olham para o futuro. Receou-se que a complicação e a desordem chegassem ao ponto de não já se permitir que a existência

humana fluisse, em condições agradáveis e suportáveis pelo nosso sistema nervoso, se não se modificasse radicalmente a composição das cidades e se estabelecessem limites intransponíveis para os múltiplos elementos urbanos.

Foi, pois, a crescente intensidade de vida e de movimento, manifesta nas maiores cidades da Europa e dos Estados-Unidos, que deu lugar ao zoneamento. Para isso também influiu consideravelmente o aumento do nosso nervosismo e da nossa sensibilidade sob certos aspectos.

O zoneamento só podia surgir nos países que se caracterizam e se destacam por uma notável disciplina social. Napoleão foi um dos que em primeiro lugar previram a necessidade de se dar certo arranjo e regular formação a cada parte das cidades. Tal conquista, porém, só podia começar a ser feita após uma regular compressão das tendências individualistas, que se manifestaram e se expandiram nos principais centros de população da Europa durante o século passado, e que em grande parte resultaram da revolução francesa. Ora, como tal compressão foi mais enérgica na Alemanha, onde o ponto de vista social começou cedo a orientar os administradores, era natural e compreensível que o zoneamento surgisse em primeiro lugar em tão disciplinado povo. O exemplo alemão se estendeu logo à Suiça, aos países escandinavos e à Inglaterra. Nos Estados-Unidos êle só se manifestou no segundo decênio dêste século e o primeiro exemplo impressionante partiu de Nova York, cidade que mais que qualquer outra foi vítima dos abusos e dos excessos que a terapêutica urbana combate e aniquila com o zoneamento.

Os resultados do *zoning* foram tais e a ânsia de uma certa sistematização e de ordem era tal nas outras cidades norte-americanas, que a conquista em questão se impôs rapidamente a todos os Estados, contando-se hoje mais de 800 cidades e povoados zoneados na terra de Nolen e de Barthelmer, grandes urbanistas da República do Norte. Nas cidades que não têm a proteção do zoneamento, as construções mais antagônicas com relação ao seu destino se encontram a cada passo ao lado umas das outras, hostilizando-se e prejudicando-se mutuamente. Uma fábrica de sabão ou de velas, uma refinaria de açúcar, cuja vizinhança é bem desagradável,

podem ser instaladas entre prédios residenciais. Um açougue, um grande armazém, uma *garage* pública, uma serraria, etc., têm a possibilidade de surgir entre edifícios destinados à habitação, contribuindo enormemente para a desvalorização dêstes. De tais absurdos temos inúmeros, dolorosos e revoltantes exemplos nas nossas cidades.

Outro grande mal que o zoneamento combate e evita é a construção de prédios contíguos, apresentando entre si diferenças de volume. Um edifício de apartamentos, com grandes proporções, surgindo por entre outros que constituem habitações individuais, dá lugar a um conjunto desequilibrado, desagradável de se ver, em consequência das variações bruscas de massa.

Além dêsse mal, há o fato inegável (hoje tão combatido em todas as cidades adiantadas) de serem as pequenas moradas prejudicadas com relação à ventilação e à iluminação pelos edifícios de muitos pavimentos que lhes surgem nas vizinhanças.

Nos Estados-Unidos, largo emprego se faz e grande partido se tira dos cartazes com o objetivo de educar e orientar o povo. O cartaz não se destina somente ao anúncio, é também utilizado para veicular idéias e ensinamentos. A progressista cidade de Cleveland, que tive a felicidade de visitar, lançou mão do meio de divulgação a que me venho de referir, para fazer a propaganda do zoneamento. O cartaz, empregado com tal objetivo, mostrava a maneira absurda por que as cidades se formaram antes do zoneamento. O desenho, feito por artista de imaginação, figurava um caminhão despejando, em um terreno, na maior confusão, um grande número de edifícios com proporções, formas e destinos diferentes, sem uma certa separação. A imagem dá uma idéia perfeita da desordem que ainda resta nas nossas cidades, e que nos esforçamos por combater, contando para isso com o auxílio moral dos poderes públicos e do Rotary, que tem agitado tantos dos nossos problemas, procurando para êles as melhores soluções.

Pelo zoneamento, as cidades são divididas em três zonas principais: uma se destina às habitações, outra às fábricas e a restante aos estabelecimentos comerciais.

Essas zonas, em geral, nas grandes cidades, são subdivididas. A zona residencial pode compor-se de três outras, destinando-se uma parte às residências de luxo, aos grandes palacetes, que, agrupados em um mesmo bairro, se sucedem e se alinham melhor do que quando por entre êles aparecem pequenos edifícios. Das outras duas sub-zonas residenciais, uma só acolhe as pequenas casas destinadas a uma só família e a outra as casas de apartamentos, que formam conjuntos separados. Ha cidades que apresentam uma quarta sub-zona residencial, que só se destina aos operários, e que se localiza nas proximidades da zona industrial, o que reduz consideravelmente as distâncias que cada trabalhador tem de percorrer para ir da sua casa ao lugar em que trabalha, e daí voltar ao fim do dia.

O zoneamento, além de dividir as cidades em distritos especializados, estabelece para cada um dêles os limites a que devem obedecer os edifícios, bem como o seu destino. Na zona residencial, só se permitem edifícios destinados à morada de famílias. Fixam-se-lhes as alturas máximas bem como a fração ou parte de cada lote que pode ser coberta. Naturalmente nessa zona há necessidade de maiores espaços livres em todos os prédios, visto que neles nós e a nossa família passamos a maior parte da vida.

Na zona comercial, os edifícios podem apresentar maior volume, ocupando. portanto, maior terreno e apresentando mais elevado número de pavimentos. Na zona industrial, o que é de fácil compreensão, há necessidade de maiores lotes e também de mais elevadas taxas de edificação. Os edifícios ocupam aí grandes superfícies.

Graças ao zoneamento, a vida decorre sob melhores condições, sob o ponto de vista do tráfego, sob o da existência de cada habitante e também sob o da economia geral. Cada proprietário de terreno, ao adquirí-lo, mercê do *zoning*, fica sabendo o partido que dêle pode tirar, e tranquilo quanto ao que se pode fazer nos terrenos contíguos.

Há outra grande vantagem que nos vem da sistematização e da ordem que o zoneamento estabelece nas cidades. Quero referir-me à maneira por que facilita a solução dos múltiplos problemas urbanos. E' necessário que o técnico

saiba de antemão o destino de cada rua para projetar a natureza do seu calçamento, a largura da parte calçada e a dos passeios. Se se tratar de uma rua puramente residencial, o calçamento não precisa ser muito resistente. A mesma coisa se pode dizer relativamente aos elementos que ficam no subsolo, e cuja capacidade varia de uma zona para outra.

A comissão do Plano está concluindo o zoneamento estabelecido pelo plano Agache para o Rio, esperando ultimá-lo dentro em breve. Conforme evidenciei através do que vos venho de dizer, de acôrdo com a lei de dependência a que me referi ao iniciar esta palestra, o zoneamento resultou da expansão social e dos grandes progressos urbanos realizados nos últimos anos. Se por um lado, êle reduz o direito de propriedade, por outro ampara e protege os donos de prédios e terrenos contra os abusos e excessos que há, quando se não estabelecem limites para o uso, as alturas e as áreas cobertas pelos imóveis vizinhos.

Concluo esta, protestando a minha gratidão e o meu profundo reconhecimento por ter merecido da Diretoria do Rotary a honra excelsa de ocupar, durante alguns momentos, a atenção de homens tão cultos, como os que tiveram a gentileza de me ouvir.

A questão das quadras no Plano Agache

A questão das quadras no Plano Agache

SETEMBRO DE 1931

Um dos problemas mais sérios a resolver nesta Capital é o da remodelação das quadras das zonas central e urbana, em consequência da maneira desastrada por que foram divididos os seus terrenos, e do modo irregular por que se edificaram os lotes resultantes. Já em mais de uma das minhas palestras anteriores procurei mostrar qual a função e a influência que exerce o lote sôbre o conjunto urbano. Ele é, de fato, o elemento fundamental e indivisível, do qual tudo depende. Se as suas dimensões não são convenientemente estabelecidas e relacionadas, tendo em vista o destino que lhe é reservado, os resultados não se harmonizarão com os fins colimados. A economia, a salubridade e a beleza que o urbanista visa sempre, ao projetar uma cidade ou um bairro, dependem enormemente da fragmentação dos terrenos. Porem isto não basta. É indispensável também que as construções se elevem e se desenvolvam dentro dos mesmos limites, não se hostilizando umas às outras, e não se prejudicando quanto à iluminação e à ventilação, cuja importância é cada vez mais proclamada e reconhecida pelos que lhes estudam e observam a influência sôbre o nosso organismo. Está bem verificado que a tuberculose devasta mais nas casas situadas em quadras mal iluminadas e arejadas.

É com grande pesar que sou obrigado a dizer que, sob o ponto de vista da ventilação e da insolação, quási todas as quadras da parte central e urbana muito deixam a desejar, e que a sua situação se tem agravado em extremo com a construção de edifícios altos. Estes prejudicaram enormemente os prédios vizinhos.

Há cerca de oito anos, na primeira página de "A Noite", por meio de três *clichés*, um representando quadras do centro do Rio e os dois outros representando quadras de Rotterdam, cidade holandesa e de Bremen, cidade alemã, mostrei que nessas duas cidades européias, as taxas de edificação eram muito inferiores às do Rio na zona urbana, onde cada prédio com raras exceções, cobre quási todo o terreno que lhe é destinado. Quem se preocupa com tais problemas e sabe quais as consequências de uma ocupação exagerada dos lotes, ao contemplar as várias folhas da planta cadastral desta Capital, fica desolado e lamenta não ter fôrças para convencer os poderes públicos e os proprietários da necessidade de remodelar todos os terrenos, quando tiverem de ser reedificados. Os lotes são quási todos estreitíssimos e muito profundos. Em razão disso, os edifícios, para apresentar uma regular superfície utilizável, se estendem até quási à linha do fundo, oferecendo uma sucessão de peças acanhadas, em que o ar não circula e a luz mal penetra. De maneira que as partes dos edifícios, onde se encontram as cozinhas e as instalações sanitárias, que reclamam boa ventilação e farta iluminação, são consideravelmente sacrificadas sob tal aspecto, por não se abrirem para espaços livres com as necessárias dimensões. As casas desta cidade têm que ser na maioria húmidas e insalubres, pois os raios solares e o ar só encontram entrada pelos vãos da fachada.

Diz Lawrence Veiller, uma das maiores autoridades no assunto e o maior legislador de casa nos Estados-Unidos, que a menor dimensão das áreas e pátios deve ser igual à terça parte da parede mais alta. Ora, nas áreas existentes nos prédios, na parte central, as quais são, em geral, fechadas, a largura é quási sempre muito inferior ao limite indicado pelo autor acima citado. É necessário que os raios solares desçam até à parte inferior dos espaços livres, afim de se evitar aí o ar estagnado, que é bem nocivo à saúde. O argumento de que o nosso clima é quente, não procede, visto como o resultado principal da insolação não está na energia calorífica, que se transmite às superfícies, sôbre que incidem os raios luminosos, e sim na sua ação bactericida e saneadora e na

circulação de ar, que dela resulta, contribuindo, portanto, para a diminuição da humidade.

O meio proposto pelo Sr. AGACHE, para remodelar as quadras atuais, é o da associação dos proprietários dos diferentes prédios, com o objetivo de em cada uma delas se levantar uma grande construção, preenchendo todos os requisitos dos edifícios modernos, dando lugar a uma renda muito maior para todos e ocupando toda a área da respectiva quadra.

O livro em que se acha exposto o plano de remodelação desta Capital, ilustra a solução proposta para as quadras da parte comercial, apresentando um interessante esbôço de projeto para a reedificação do conjunto dos prédios compreendidos entre a Avenida Rio Branco e as ruas da Alfândega, Quitanda e Buenos-Aires.

Na mencionada quadra, segundo o projeto, pode construir-se um grande edifício, composto de dez pavimentos na parte central, e com uma garage no sub-solo. O primeiro pavimento é atravessado por uma galeria que vai da rua Buenos-Aires à da Alfândega. A parte da construção, que se desenvolve do lado da Avenida, apresenta uma tôrre que se eleva a cerca de 65 metros, com uma considerável superfície de pisos. Quer sob o ponto de vista higiênico e do confôrto, quer sob o ponto de vista arquitetônico, a solução é admirável e mostra os resultados fantásticos que os proprietários podem obter quando se associam para aproveitar melhor os seus terrenos.

A idéia do Sr. AGACHE tem sido realizada em várias cidades dos Estados-Unidos e da Europa. Em Cincinnati, um enorme e belo arranha-céu foi edificado pelos proprietários de um bloco, ocupando toda a sua superfície, e possuindo ainda uma garage para o estacionamento de todos os veículos dos que moram e trabalham no edifício.

O que é indispensável nas quadras, é que haja um espaço livre central comum a todos os edifícios, para onde dêm todos os compartimentos posteriores, e também que êsses espaços livres se comuniquem, por meio de galerias amplas, com as ruas que envolvem a quadra, devendo elas ser dispostas de maneira que permitam a ventilação interior.

Esses espaços livres, em muitas cidades da Alemanha e da Inglaterra e de outros países da Europa, são plantados e constituem verdadeiros jardins interiores.

No Rio, estamos ainda muito longe de tal possibilidade, visto os proprietários não apresentarem o espírito associativo necessário para tais realizações. Entretanto, se fôr aprovado o projeto de lei que, a respeito do assunto, a Comissão do Plano de Remodelação submeteu ao alto critério do Sr. Dr. Adolpho Bergamini, e cujos resultados sociais não escaparão à sua esclarecida inteligência, estamos certos de que a reconstrução das velhas e insalubres quadras do Rio, na zona urbana, principalmente na parte central, se fará em melhores condições.

Pelo referido projeto de lei, os velhos prédios com pequena testada só podem ser consertados. Para cada prédio, em tais condições, ser reconstruido, é necessário que fique integrado a um ou mais prédios contíguos e vizinhos, com áreas comuns e uma mesma fachada. Se o proprietário do prédio vizinho se opusér a isso, a Prefeitura fica autorizada a desapropriar ambos, vendendo-os depois em hasta pública, impondo a quem os arrematar, a obrigação de construir nos lotes correspondentes um só edifício.

Eu já tenho dito várias vezes, nas palestras anteriores, que a palavra urbanismo quer dizer ordem, beleza, higiene e confôrto. É necessário, pois, que o remodelador das velhas cidades não se limite às ruas, praças e jardins. Ele deve penetrar nas quadras, afim de saneá-las e dar-lhes uma melhor composição, como deve descer ao sub-solo, afim de instalar aí os múltiplos elementos, cuja função urbana é cada vez mais importante.

A regra, indicada pelo Sr. Agache, para regular a altura máxima dos edifícios, coloca tal elemento geométrico na dependência da largura da rua, o que é compreensível. É, com efeito, necessário que as construções não impeçam os raios solares de descer até a superfície das ruas, o que se não pôde lograr em muitas das nossas vias públicas, algumas das quais abertas recentemente.

Para se conseguir que os logradouros sejam insolados, durante algum tempo, é preciso subordinar a altura dos edi-

fícios a determinados limites. A solução, dada pelo Sr. AGACHE, a qual é de fácil aplicação, consiste em marcar-se na face ou fachada oposta à da construção considerada, um ponto que fique a cinco metros acima do solo ou passeio, traçando-se desse ponto uma reta que forme um ângulo de 50 graus com a perpendicular ao plano da fachada em questão.

O prédio deve ficar inscrito dentro de tal linha, não podendo a altura máxima da fachada, no alinhamento, exceder de 25 metros.

A comissão que está revendo o plano do urbanista francês, aumentou o ângulo da linha limite de 50 para 60 graus e elevou a altura máxima, no alinhamento, para 28 metros.

O necessário remembramento dos lotes obsoletos

O necessário remembramento dos lotes obsoletos

OUTUBRO DE 1936

Em mais de um dos artigos que venho publicando todas as quartas-feiras neste jornal, tenho mostrado que a altura dos prédios não depende somente da largura das ruas correspondentes. O lote pode pertencer a uma larga avenida, sem, entretanto, comportar um prédio com regular desenvolvimento, segundo a vertical. Infelizmente os códigos de construção de algumas cidades ainda continuam a colocar a altura dos prédios na dependência "apenas" de um único elemento: a largura da via correspondente.

Tão grande absurdo urbanístico tem contribuido enormemente para a construção de edifícios em completo desacôrdo com as exigências modernas de ventilação e iluminação.

Muitas das quadras desta capital, que só comportavam prédio, no máximo de dois pavimentos, por motivo da mal orientada fragmentação, de seus terrenos, ostentam hoje edifícios com altura algumas vezes maior do que a permitida pelas dimensões dos lotes, que, em geral pecam por serem estreitos.

Vários países da Europa e os Estados-Unidos estão gastando somas astronômicas com a supressão dos quarteirões em que dominam as construções obsoletas, sobretudo pela insuficiência de iluminação e ventilação naturais dos prédios que os compõe. Essa supressão que os ingleses e os norte-americanos designam pela expressão, — *Slum clearance*, — é acompanhada pelo remembramento dos terrenos, operação em que se suprimem os lotes de dimensões acanhadas e formas irregulares.

De tal operação resultam parcelas que permitem a edificação de imoveis harmonizando-se uns com os outros relativamente à altura, e não tendo mais que duas peças de permanência, da frente para os fundos, regra designada pela expressão inglesa, — *two rooms deep*, — que se encontra a cada passo nos capítulos referentes à iluminação e ventilações naturais dos códigos modernos de construção de muitas cidades inglesas e norte-americanas.

Quando os lotes são estreitos e profundos, mal da maioria das quadras centrais e mesmo das de bairros não muito afastados da Avenida Rio Branco, Botafogo, Laranjeiras, Espírito-Santo, Gambôa, Santa-Rita, São Cristóvão, Engenho-Velho, Engenho-Novo, etc., a tendência das construções em muitos casos vai sendo para se elevarem demais, em desacôrdo com a testada acanhada do terreno, e, quasi sempre, para se desenvolverem até a linha de fundo, do que resultam compartimentos ventilados e iluminados insuficientemente, isto é, por meio de áreas fechadas ou abertas apenas por uma face e, além disto, quasi sempre com a menor dimensão, em desacordo com a altura da parede. Os técnicos que observam a nossa cidade, de lugares altos, se espantam sempre diante do número elevado de clarabóias de áreas fechadas.

Quem contempla as plantas das quadras centrais do Rio, mesmo sem ser nenhum estudioso de urbanismo, sente logo a necessidade de se modificar a nossa legislação urbana, de maneira que se corrijam monstruosidades cujos desaparecimentos se impõem cada vez mais.

Eu me lembro da expressão de espanto que notei na fisionomia do Dr. Carlos Maximiliano, eminente Juiz do Supremo Tribunal e afamado constitucionalista, quando lhe mostrei plantas da zona central desta capital, por ocasião da visita com que S. Excia., a convite meu, honrou a antiga divisão de urbanismo. Infelizmente seus esforços não foram bem sucedidos, por ocasião da elaboração da atual constituição, esforços desenvolvidos com o fim de se introduzir na nossa lei básica dispositivos de grande alcance urbanístico, portanto social, permitindo o remembramento dos terrenos, sem o que não é possivel a transformação, em moldes modernos, das quadras centrais das nossas velhas cidades, vítimas

de mesquinho parcelamento dos terrenos, incompatíveis com as exigências arquitetônicas do presente e com os reclamos do tráfego crescente dos nossos dias.

Os lotes que dominam nos distritos centrais das cidades brasileiras, na sua maioria, precisam ser remembrados no interêsse dos proprietários, do comércio, do serviço público e da estética urbana. Basta um lote de forma irregular ou de pequenas dimensões, em uma quadra, para que ela seja prejudicada no seu conjunto.

Para se ter uma idéia das determinações do urbanismo no que diz respeito à fragmentação dos terrenos, é suficiente comparar-se o loteamento dc plano Agache, na parte referente à Esplanada do Castelo, com os terrenos dos prédios das ruas São José, Chile, Santa Luzia, Misericórdia, que contornam a referida esplanada.

A área, resultante da demolição da antiga colina, foi fragmentada racionalmente pelo urbanista francês, de maneira que se facilitasse ao mesmo tempo a solução do problema arquitetônico, o da ventilação e iluminação dos prédios, o referente ao tráfego. Os lotes apresentam amplas testadas e a profundidade é limitada por uma grande área central comum aos edifícios que a contornarem, destinada ao estacionamento de veículos e à iluminação e ventilação dos compartimentos da parte posterior dos prédios. O plano não somente fragmentou os terrenos com a profundidade mais que suficiente, oscilando em torno de 20 metros, senão também instituiu um gabarito que obriga a obediência à regra, — *two rooms deep,* — bem como exige a indispensável harmonia entre os prédios da mesma quadra, o que já se vai observando entre poucos edifícios contíguos já construidos.

No Castelo, os terrenos que constituem verdadeiros aleijões, sob o ponto de vista urbanístico, são anteriores ao plano. Entre êles cito o do edifício anexo ao Palace Hotel e do Hotel Castelo, que pecam pelo grande desacôrdo entre a frente e a profundidade.

Enquanto os lotes do plano Agache satisfazem às exigências modernas, os dos prédios das ruas vizinhas citadas estão longe de permitir o que é de mais indispensável nos edifícios destinados ao comércio e escritórios.

Há necessidade urgente de se remodelarem estes últimos no interêsse dos proprietários e das cidades, sob o ponto de vista higiênico, econômico e estético.

Organizei um projeto de lei que permite a supressão gradativa dos lotes obsoletos, projeto que foi submetido pelo honrado Capitão Delso da Fonseca, quando diretor da engenharia municipal, ao Exmo.. Sr. Presidente da República, o qual, segundo me informou o mesmo oficial, achou o referido projeto de lei digno de ser aprovado, sem entretanto decretar tal lei. Forneci uma cópia de tal plano ao deputado classista professor Baeta Neves, o qual compreendeu logo seu grande alcance social e ficou de estudá-lo, afim de apresentá-lo à consideração da Câmara dos Deputados. Sem a remodelação dos lotes antiquados e o estabelecimento de gabaritos para os edifícios, atendendo às exigências modernas, os planos de alargamentos de ruas ou de abertura de novas vias, não dão os resultados colimados, sobretudo no que diz respeito ao tráfego e à ocupação racional dos terrenos.

Todos os que desejam o bem-estar e a saúde dos que labutam e vivem nos distritos cariocas, onde dominam os lotes estreitos, devem cerrar fileiras no combate aos prédios altos em terrenos acanhados, bem como as elevadas taxas de edificação, de que se vem abusando nos últimos anos, principalmente nos prédios de muitos andares, o que é ainda mais lamentável. Quem examina as últimas grandes construções, na sua maioria mais inconvenientes do que úteis, sob o ponto de vista do urbanismo, tem a impressão de que a área da cidade é diminuta para a população carioca, o que entretanto não se verifica, havendo terrenos de sobra para abrigar os habitantes do Rio, em prédios de altura normal.

Estamos a imitar Manhattan e Brooklyn, justamente após os urbanistas norte-americanos haverem provado que, se os terrenos de Nova York fossem edificados de modo que atingissem os limites máximos exagerados, absurdamente exigidos pelos proprietários gananciosos e ignorantes, contra a opinião dos técnicos, na grande metrópole e seus arredores poderia alojar-se o triplo da população do globo.

Tese sôbre loteamentos e a ocupação racional dos terrenos nas cidades

Tese sôbre loteamentos e a ocupação racional dos terrenos nas cidades

JULHO DE 1930

Os terrenos que têm sido divididos nos arredores das cidades americanas, com raras exceções, não obedecem, quanto ao traçado dos logradouros e ao seu loteamento, aos sãos princípios do urbanismo. A razão de tal fato, que é lamentável sob vários aspectos, está principalmente na circunstância de ser lento o progresso no domínio das conquistas sociais. Outro motivo que tem influido para tal atraso, é a falta de uma propaganda contínua, junto aos poderes públicos, dos benefícios inúmeros que provêm para todos da aplicação metódica das regras e luzes que resultaram da observação e do estudo científico da evolução e da vida das cidades.

Os centros urbanos, em razão dos atrativos, das diversões e do confôrto que oferecem aos seus habitantes, bem como por motivo das indústrias que neles se desenvolveram, sofreram um aumento considerável de população e se dilataram enormemente nos últimos decênios. Se a maior parte dêles já vinha padecendo os males provenientes da falta inicial de um plano racional de formação, ainda sôbre êles vieram incidir as consequências funestas e os prejuizos resultantes de loteamentos mal orientados, nos seus prolongamentos e nas suas vizinhanças, quási sempre de iniciativa privada, loteamentos em que geralmente não se consultou o interêsse da coletividade.

Os congressos, sendo um poderoso meio de propaganda das idéias, o que ora se reúne nesta cidade para legislar sôbre

arquitetura, tudo deve fazer com o nobre objetivo de vulgarizar e fazer penetrar na prática as leis e os princípios que resultaram da observação e da análise dos fenômenos urbanos.

De ordinário, nas divisões de terrenos para edificações e na abertura de novas ruas, quando promovidas por sociedades, companhias e firmas organizadas para tal fim, só se tem em mira realizar-se o maior lucro possível, não se cuidando de preparar convenientemente os elementos essenciais à vida de todo agrupamento urbano. Inúmeros planos de loteamento têm sido aprovados e executados em cidades importantes, sem se haver cuidado das estruturas do sub-solo que, na opinião dos mestres, como que forma os sistemas arterial e venoso dos organismos urbanos, como a rede da água potável e das canalizações para as águas residuais e pluviais. Outros aspectos importantes postos de lado têm sido: a iluminação pública, o calçamento das ruas e a sua arborização. Não ha preocupação de harmonia e de conjunto. A ideia dominante é fragmentar a superfície dos terrenos no maior número de lotes que for possível, não se pensando em proteger, contra os excessos que são comuns, e que se observam por toda a parte, os futuros habitantes do agrupamento projetado, impondo-se no ato da venda das parcelas, destinadas à edificação, obrigações que evitem a ocupação irracional, inestética e inconveniente dos terrenos em questão.

Em razão de tão desastrada orientação, grandes males têm sofrido os que habitam os prédios construidos nos terrenos loteados como acima indiquei, sem os cuidados que a técnica prescreve. As divisões de terrenos, mal estudadas e só inspiradas pela ganância, acabam por sua vez prejudicando os seus promotores. Quando o traçado das ruas é bem norteado e os lotes são cuidadosamente limitados e certas restrições impostas aos compradores, os edifícios serão construidos apresentando melhor harmonia entre si e as condições de salubridade serão mais favoráveis, o que dará lugar a um considerável aumento no valor dos terrenos e, portanto, melhores preços. E' que estende os seus benefícios sôbre todos: favorece tanto aos vendedores como aos compradores dos lotes.

É, pois, mister que o Congresso Pan-Americano de Arquitetura, nas suas sábias decisões, considere os múltiplos problemas relativos à extensão das cidades e à formação de novos agrupamentos satélites que surgirem no campo de gravitação dos grandes centros urbanos. Os bairros novos, bem como as vilas que se formarem, devem erguer-se nas melhores condições possíveis, subordinando-se, não só quanto ao traçado das ruas, à situação e à superfície das praças e jardins, mas às dimensões das quadras e lotes, aos princípios que o estudo dos fenômenos urbanos revelou.

Encerremos, pois, a época em que à organização dos projetos, relativos à divisão de terrenos em logradouros públicos e em lotes, só presidiam o capricho e a vontade mal esclarecida dos proprietários. Os altos interêsses humanos, graças à propaganda feita por inúmeros técnicos americanos e europeus e à atuação dos congressos de urbanismo, acabaram fazendo-se ouvir por um número elevado de administrações municipais tanto no velho como no novo continente. Em consequência disso, os governos de todas as cidades americanas devem evitar os erros relativos à fragmentação dos terrenos que antes apontámos. Devemos também considerar uma revoltante imoralidade e um crime inominável contra as gerações futuras todo o traçado de ruas e todo o loteamento que não subordine o interêsse particular ao interêsse geral.

A primeira face que se nos oferece do problema que ora estamos considerando, quando iniciamos a sua solução, é a divisão da superfície dos terrenos considerados em duas partes: uma destinada às vias públicas, praças, jardins, parques e terrenos para esporte e recreio, e a que é reservada para o domínio privado, isto é, para as futuras edificações, pátios e jardins particulares. Mister é que, em tal divisão, se não excedam os limites indicados pela observação e pelo estudo. Se a superfície destinada aos logradouros e aos espaços livres públicos fôr exagerada a sua manutenção em boas condições, representará despesas consideráveis, que acabarão prejudicando enormemente a coletividade. Em tal caso, a administração pública será compelida a impostos elevados, que tornarão cara e dispendiosa a vida dos habitantes, do que há

inúmeros exemplos. Se por outro lado, a parte reservada ao domínio privado fôr excessiva, a circulação, a vida coletiva e a higiene pública virão a sofrer os males resultantes da diminuição da área destinada às comunicações interiores e às relações com as povoações vizinhas.

Depois de se atender aos limites relativos às duas partes que acima mencionámos, é preciso subdividir com critério as superfícies dos terrenos destinados ao domínio público em três outras parcelas: uma destinada às vias de grande tráfego, que permitem as comunicações entre os vários distritos e com os núcleos vizinhos; outra reservada para as ruas residenciais, que não devem apresentar largura excessiva e má orientação; e, finalmente, uma terceira em que se projetarão as praças, jardins e os terrenos para esporte e recreio.

A parte destinada ao domínio público deve oscilar entre 25 a 30 % da superfície total. A que se destina ao domínio particular deve compreender de 68 a 75 % da área que se está fragmentando.

Com relação às quadras é necessário que se evitem as que apresentam profundidade demasiada e se dê preferência, no caso de ruas paralelas às quadras ou blocos retangulares, em vez de quadrados. Quanto aos lotes é mister que se não repita o êrro comum de se lhes dar pequena frente, e que esta dimensão varie com a orientação. Na divisão das quadras deve-se atender ao relêvo do terreno, isto é, não se deve deixar de se tirar o maior partido da sua topografia no sentido de se fiscalizar o estabelecimento das canalizações de esgotos.

Quanto à orientação das ruas residenciais, é mister que se evitem as que se desenvolvem segundo a linha este-oeste, e as que formem pequeno ângulo com tal linha. Isso se deve fazer com o objetivo de se obter a insolação de todas as faces dos prédios. E' indispensável também, de acôrdo com as tendências modernas do urbanismo, não se exagerar a largura das ruas residenciais, onde o tráfego deve ser o menor possível. A circulação deve limitar-se às vias dominantes, que, por isso, precisam apresentar a maior largura possivel, afim de bem canalizarem o movimento dos veículos.

Todos os engenheiros e arquitetos que trabalham nas cidades sabem que os proprietários, em geral, não se conformam com as exigências do urbanismo, muitas vezes em prejuizo próprio. Há uma grande tendência para a ocupação demasiada dos terrenos e para a construção de mais de uma habitação em um mesmo lote. Os limites estabelecidos pelos regulamentos de construção são em muitos casos postos de lado, graças à influência de que dispõem alguns proprietários. Sendo assim, é mais fácil obter-se a aceitação das exigências regulamentares impondo-se as obrigações por ocasião das vendas dos lotes.

As administrações municipais não devem aprovar os loteamentos de terrenos sem que as empresas ou firmas que os estão promovendo, se comprometam a, no ato da venda, impor como obrigações as principais disposições regulamentares, principalmente as relativas às alturas e aos limites das superfícies dos edifícios.

Muitos prolongamentos de cidades e inúmeros agrupamentos urbanos têm surgido sem o estabelecimento prévio da rede do abastecimento de água e das canalizações que dão saída às águas residuais e pluviais. Isto é, tais elementos que são reputados essenciais, têm sido omitidos em muitos projetos de loteamento aprovados e realizados, prejudicando-se enormemente os futuros habitantes, que não poderão viver em boas condições higiênicas e de conforto sem os referidos elementos. Há todo o interêsse para a coletividade em que se não consinta que tal fato se repita. E' necessário que todos os que intervenham nas cidades, e os múltiplos órgãos da administração pública façam cessar as facilidades que têm havido em se aprovarem projetos de urbanização de terrenos, sem que fique claramente garantido o estabelecimento das redes de água e de esgoto, em harmonia com a edificação dos terrenos e correspondendo às necessidades da futura população. Mister tambem se faz exigir-se a iluminação dos logradouros, sem o que não devem ser aceitos e incorporados à cidade a que tiverem de pertencer.

Com relação às ruas e praças, no caso de constituirem prolongamento da parte suburbana das cidades em que se encontrarem, devem receber calçamento moderno e corres-

pondente ao tráfego que tiverem de suportar. Nas ruas que tiverem de receber tráfego maior, é indispensável que se imponha o tratamento superficial da parte carroçável, de modo que se evite a poeira.

Nos logradouros novos, que não tiverem declividade suficiente, para o escoamento das águas pluviais, é necessário o emprêgo de galerias para receber tais águas com o número de ralos e bocas de lobo que forem necessários. Os projetos de divisão de terrenos precisam indicar como será feita a arborização de todas as ruas e praças, devendo haver no mínimo dois renques de árvores em cada rua, sendo necessário que as árvores se afastem no mínimo 50 cm do meio fio que limita o passeio em que se encontrarem.

No sentido de se evitarem abusos e para orientação dos compradores dos lotes, nas plantas relativas à divisão de terrenos precisam figurar a posição dos futuros prédios, indicando-se a posição da fachada e a das paredes laterais, o que dará uma ideia da taxa de edificação, que não pode exceder de 30 %, no caso de prédios para habitação. Todos os projetos devem indicar um recuo mínimo de 4 m da fachada principal em relação ao alinhamento quando se tratar de rua propriamente residencial. Quando a via fôr destinada a grande tráfego, o recuo mínimo deve ser 5 m. Quanto á posição das paredes laterais, as plantas devem indicar uma distância que permita a ventilação e a insolação das referidas paredes laterais.

No caso de lotes com mais de 15 m, podem permitir-se duas habitações geminadas sob o mesmo teto e com a mesma fachada, apresentando-se separadas por uma parede longitudinal.

Como acima dissemos, a taxa de edificação de cada lote não deve exceder de 30 %, exceto quando se tratar de um terreno em esquina, onde se podem permitir 40 %. As casas de apartamentos podem tambem cobrir 50 % dos terrenos em que forem levantadas.

As construções destinadas a garage, a fins comerciais e a indústrias, que se possam tolerar nas vizinhanças das habitações, devem ser situadas em tôrno das praças e dos jardins

públicos, bem como ao longo das vias largas, e destinadas a maior circulação.

Relativamente às dimensões dos lotes, é mister que se não permitam mais os lotes estreitos, e os que têm profundidade excessiva. Quando os lotes são estreitos, os prédios são construidos encostados uns aos outros ou separados por pequenas faixas de terreno, o que prejudica os compartimentos interiores quanto à iluminação e à ventilação. Outra consequência dos lotes estreitos, as habitações surgem com mais de duas ordens de peças segundo uma mesma secção longitudinal, o que contraria e dificulta a renovação do ar no interior dos edifícios, bem como a penetração da luz solar. Portanto, as parcelas de terreno precisam ser suficientemente largas para que as contruções destinadas a habitações sejam levantadas separadas uma das outras, apresentando entre si um espaço por onde os vãos, que para aí se abrem, possam receber ar e luz suficiente.

Para que os edifícios possam ter vãos de ventilação e iluminação por todas as faces, requisito reclamado pela higiene moderna, é indispensável que os lotes tenham no mínimo 11 m de largura, quando a dimensão normal ao alinhamento da rua fôr orientada segundo a linha norte-sul ou formando com ela ângulo no máximo de 30 graus. Quando o ângulo fôr maior, a cada 15 graus acima de 30 graus deve corresponder um aumento de 50 cm na largura mínima de 11 m, antes apontada.

A tendência nas cidades em que a educação social se tem desenvolvido, é para a supressão dos muros divisórios e das vedações, que recordam as épocas em que se considerava o vizinho como capaz, sem o obstáculo dos muros, de nos invadir a propriedade. A época dos castelos fortificados e das separações intransponíveis entre os prédios, já não está de acôrdo com o grau de sociabilidade que atingimos. Devemos, pois, dar às vedações, quando formos compelidos a empregá-las, o carater de uma simples separação de propriedade. Em lugar dos muros de alvenaria, em geral inestéticos, podem empregar-se as cêrcas vivas que contribuem para a purificação do ar e não impedem a ventilação superficial dos pátios, como os muros que se fazem com pedras ou tijolos.

CONCLUSÕES

1.ª conclusão — Nos loteamentos projetados, a superfície destinada às avenidas, ruas, parques, jardins e terrenos para esporte, deve variar entre 26 e 32 % da área total, destinando-se a parte restante às edificações e espaços livres privados. Da parte destinada a domínio público, 20 % se reserva para as vias que canalizarão a grande circulação, 40 % para as ruas residenciais, 35 % para parques e jardins e 5 % para campos de esporte.

2.ª conclusão — Devem ser evitadas, nos projetos de loteamentos de terrenos, as ruas paralelas à linha este-oeste, ou formando com ela ângulo inferior a 30°.

3.ª conclusão — Em toda a rua deverá haver duas filas de árvores plantadas ao longo dos passeios a 50 cm no mínimo do meio fio correspondente. As árvores devem ser de raizes pivotantes e corresponder, sempre que fôr possível, às divisas laterais dos lotes, sendo algumas floríferas. A distância mínima de cada árvore ao prédio mais próximo deve ser de 5 m.

4.ª conclusão — A largura das ruas destinadas a maior circulação deve ser no mínimo de 18 m e as das ruas residenciais variará de 9 a 12 m, conforme a sua orientação e o recuo mínimo dos prédios, não se admitindo rampa superior a 6 % nas primeiras e 12 % nas outras.

5.ª conclusão — As ruas, projetadas ou a abrir, serão dotadas de meios fios com as respectivas sargetas impermeáveis, calçamento compatível com o tráfego, não permitindo a formação de poeira. As ruas devem também ser dotadas de galerias para as águas pluviais.

6.ª conclusão — As praças e jardins não devem distar entre si mais de 600 m, devendo aquelas ser atravessadas no mínimo por uma das ruas destinadas a maior circulação.

7.ª conclusão — Nos cruzamentos das ruas destinadas a grande tráfego, os cantos serão quebrados, devendo a linha que interceptar os alinhamentos em cada esquina, ser a base de um triângulo isósceles, cujo ângulo oposto tenha para vértice o cruzamento dos eixos das ruas, e cujos lados meçam no mínimo 38 m.

8.ª conclusão — Os lotes de terreno, cuja dimensão normal ao alinhamento fôr paralela à linha norte-sul, ou formar com ela no máximo um ângulo de 30 graus, terá a largura mínima de 11 m. Quando o ângulo fôr maior, a largura anterior terá um aumento de 50 cm por cada 15 graus acima de 30 graus.

9.ª conclusão — As plantas dos loteamentos devem indicar a situação e os limites das futuras construções, devendo todos os prédios, destinados a habitação, ser recuados no mínimo de 4 metros nas ruas residenciais e de 5 no mínimo nas ruas dominantes ou destinadas a grande circulação. Quando os eixos dos lotes formarem com a linha norte-sul um ângulo variando de 0 a 30 graus, o espaço entre os prédios destinados a habitação será no mínimo de 4 metros, devendo-se dar ao referido espaço um aumento de 50 cm por cada 15 graus acima de 30 graus.

10.ª conclusão — Nos lotes de largura superior a 15 metros são permitidos os prédios geminados, desde que os compartimentos destinados a habitação noturna tenham vãos de iluminação e ventilação no mínimo por duas faces.

11.ª conclusão — A edificação dos lotes destinados a residência não deve exceder de 30 % de cada um dêles. Quando se tratar de lotes situados em esquinas, a taxa de edificação pode subir a 40 %. Quando se tratar de edifícios destinados a fins comerciais ou a indústrias, que se possam tolerar nas vizinhanças das casas de habitação, a taxa pode ir também a 70 %.

12.ª conclusão — As casas com mais de 6 apartamentos, os hotéis, bem como os edifícios destinados a garages, a fins comerciais ou a indústrias, que se tolerem perto das habitações, devem ser construidas em tôrno das praças ou dos jardins públicos.

13.ª conclusão — No traçado de novas ruas e nos loteamentos não se deve deixar de tirar todo o partido da configuração dos terrenos de maneira que se facilite o estabelecimento das canalizações destinadas às águas residuais e pluviais.

14.ª conclusão — Os lotes edificados não devem ser separados por muros de pedra ou alvenaria, sendo preferível que as vedações sejam constituidas por cêrcas vivas.

15.ª conclusão — Nenhum plano de abertura de ruas ou de loteamento de terrenos deve ser aprovado pela administração da cidade de que se tratar, sem que venha completado pelo projeto do respectivo abastecimento de água potável e da rede correspondente, do da rede de esgotos e de iluminação pública. A aceitação final do loteamento, e das ruas, só será concedida, e as licenças para edificações só podem ser dadas, depois de construidas e aprovadas as redes mencionadas e satisfeitas todas as exigências relativas aos logradouros públicos.

16.ª conclusão — As garages e os edifícios públicos de primeira categoria devem ser situados em praças, devendo êstes últimos ficar voltados para as ruas mais largas que daí partem.

17.ª conclusão — Os hospitais e as escolas devem ser de preferência construidos em ruas de pequeno tráfego e isolados dentro dos lotes correspondentes. Os hospitais devem apresentar um recuo mínimo de 15 m do alinhamento e um afastamento mínimo de 10 metros dos prédios vizinhos. As escolas devem ser recuadas no mínimo 8 metros do alinhamento e apresentar-se separadas dos prédios vizinhos por um espaço mínimo de 6 metros.

O verdadeiro saneamento

O verdadeiro saneamento

SETEMBRO DE 1931

A influência desta cidade sôbre as outras do Brasil, influência já regular, tende a crescer por motivo de se aperfeiçoarem continuamente os meios de comunicação. As soluções que dermos aos problemas que aquí surgirem, serão imitadas e copiadas pelas administrações dos outros centros de população de nossa terra. Em razão disto, as responsabilidades dos que governam esta capital, são maiores do que se não se verificasse tão natural e compreensível influência. O Rio de Janeiro deve, pois, fazer tudo para dar bons modelos e impressionantes exemplos às outras cidades nacionais. De várias cidades do interior já têm chegado pedidos do folheto da nova lei sôbre abertura de ruas e loteamento de terrenos, lei que representa inapreciável e extraordinário serviço prestado pelo atual interventor a esta urbs, serviço que se estenderá a outros centros urbanos, pois muitos dêles acabarão incorporando à sua legislação aquela lei.

Mais de uma vez, nas curtas e ligeiras palestras, que venho fazendo por meio deste microfone, graças à amabilidade da Rádio-Sociedade Mayrink Veiga, tenho dito que abandonámos vários dos nossos problemas fundamentais, para dissipar energias preciosas no vão esfôrço de resolver outros de ordem secundária, cuja solução racional e completa depende das que encontrarmos para os primeiros. Há outro mal que nos tem feito sofrer em demasia: querermos solucionar rapidamente e de afogadilho, em curto período, questões mal estudadas, as quais só podem ser resolvidas através de vários anos. Que decepções temos experimentado e que

desastres temos padecido, por não havermos atacado os problemas na sua ordem de dependência e após um estudo completo e sereno, sem as perturbações do temor de descontentar êste ou aquele administrador, que por vaidade, ou para cortejar a popularidade, e muitos por incompreensão, não querem submeter-se à orientação dos que colocam acima de tudo o interêsse geral, ambicionando apenas obter os mais perfeitos resultados !

Nada melhor para patentear o que dissemos, do que a história das grandes realizações, que os governos federal e municipal têm levado a efeito no Rio. Tais realizações, é inegável, na sua maioria, exigiram uma alta dose de energia e grande amor à cidade. Além do mais, elas puseram em evidência uma extraordinária vitalidade de que é dotada esta capital, o que prova, à saciedade, estar ela em condições de desenvolver vigorosos esforços e de iniciar e ultimar os maiores cometimentos. Entretanto, fomos irrefletidos e não agimos com método. Gastámos somas fantásticas, sem havermos começado por aquilo que o bom senso elementar indica. Em consequência de não termos calculado e construido convenientemente os alicerces do grande edifício da cidade, êle apresenta indícios de ruina em vários de seus elementos, graves defeitos, lacunas lamentáveis, e não está correspondendo aos seus fins em várias das suas partes. É que não sondámos o terreno com os necessários cuidados, afim de lhe determinar a resistência, e não escolhemos convenientemente os materiais, nem os associámos, conforme indica a técnica.

Preciso outra vez repetir com o fim de impressionar os que por ventura me ouvem e têm a responsabilidade de se achar à frente de administrações municipais, — repetir que, por motivo dos conhecimentos, adquiridos pela nossa espécie, e dos progressos, realizados por ela, é hoje um crime deixar-se uma cidade ou um bairro sem água potável em quantidade suficiente, esgotos sanitários e pluviais. Se o governo de um núcleo de população fica indiferente diante da ausência de tais elementos, não está compreendendo a sua missão e não se acha ao nível de sua época. O seu principal dever, em tão dolorosa conjuntura, é voltar o pensamento para tais problemas, empenhando tudo para resolvê-los. Não há saneamento

possivel sem uma boa rede de água, abrangendo todos os logradouros nas suas malhas, e sem canalizações de esgotos, para as águas residuais e pluviais, ao longo de todas as vias públicas.

Para se resolverem tais problemas, a primeira coisa por se fazer é recolher todos os elementos e dados necessários para bem solucioná-los. Neste país, em razão de quererem atacar rapidamente certos serviços, sem se haver antes organizado com método o respectivo plano, têm sido dissipadas, sentindo-se-lhes hoje a grande falta, centenas de contos. Alguns problemas ficaram como que desmoralizados e muitos administradores não têm já ânimo para atacá-los.

Em relação ao nosso tão precário abastecimento de água e à nossa rede de esgotos, cumpre-nos dizer que é indispensável organizarem-se com maior método os respectivos projetos e votar-se todos os anos uma determinada soma, que permita realizar, por partes, as obras correspondentes, ultimando-as ao cabo de certo número de anos.

O Brasil, sendo um país que já produziu um número regular de higienistas notáveis, havendo já os nomes de alguns transposto as nossas fronteiras e havendo-se imposto ao apreço de outros povos, — é singular que nele se tenha descurado de problemas capitais de saneamento, como o do abastecimento de água e o dos esgotos das suas principais cidades, a começar pelo Rio de Janeiro. Urge que todos aqueles que têm a verdadeira noção da higiene moderna, e se preocupam com o bem público e a saúde geral, se ponham a campo, afim de obter que, nos nossos mais importantes núcleos de população, sejam atacadas, o mais depressa possível, as duas questões a que me venho referindo, sem cuja solução não pode haver saneamento real. Que soma de energias temos gasto e vivemos a dissipar com problemas secundários e questiúnculas, pondo de lado aspectos importantes de nossa civilização! A última revolução veio revelar um estado superior de alma das nossas massas populares, nas quais se não acreditava, tendo sido uma surpesa agradável para os que amam a nossa terra e se preocupam com o seu porvir. Devemos, pois, tirar todo o partido de tais condições para realizar aquilo que se torna indispensável e é essencial ao

bem-estar de todos. Concentremos os nossos esforços, afim de elevar o nível de nossa civilização ao das principais conquistas feitas nos fins e no comêço dêste século.

Estou certo que os prefeitos de real valor, que esta capital tem tido, puseram de lado alguns problemas básicos, não só por terem sido embaraçados pela estreita politicagem de alguns representantes cariocas e pelas péssimas condições do erário municipal, sendo também por não haverem tido o tempo necessário para estudar tais problemas, por causa da anacrônica organização do mecanismo administrativo, que força e compele o chefe do governo municipal a despachar uma papelada volumosa e a preocupar-se com uma multiplicidade de questões, que podiam ser solucionadas pelos seus subordinados. O atual interventor, o ilustrado Dr. Bergamini, já compreendeu a necessidade de remodelar a velha máquina, tendo o elevado propósito de dar ao prefeito o tempo necessário para se preocupar com os principais problemas e percorrer a miude a cidade, afim de sentir de perto as suas necessidades máximas. Se os bons e grandes administradores, que passaram pela Prefeitura, tivessem tido o tempo necessário para examinar as monstruosas quadras desta Capital, teriam sentido a necessidade de saneá-las, legislando no sentido de corrigir os seus defeitos, de modo que se obtivesse que a luz solar penetrasse melhor no seu interior, e que espaços livres nelas se abrissem, para a sua indispensável ventilação, tanto mais necessária quanto mais quente e húmido fôr o clima.

Entre as obras de vulto e importância que ainda não atacámos convenientemente, e que com grandes prejuizos adiámos, figura a da canalização dos numerosos córregos e riachos que existem nesta Capital. Estou certo que, se os nossos higienistas e administradores tivessem o tempo necessário para percorrê-los, as obras a que me venho de referir, já teriam sido realizadas em grande parte. Outra seria a situação e um conjunto de providências teriam sido tomadas, se fossem conhecidas as péssimas condições dos referidos cursos de água, cuja secção de vasão tem sido estrangulada em vários pontos, havendo alguns deles sofrido desvios criminosos. É de horrorizar o estado de alguns, mesmo na parte

urbana. As obras de canalização do Maracanã, que representam um belo serviço da administração Carlos Sampaio, não foram concluidas, achando-se, em consequência, o trecho que fica entre o leito da Central e o canal do Mangue, nas mais clamorosas condições. Tal parte dêsse córrego se nos apresenta no maior contraste possível com as edificações, calçamento das ruas e iluminação, existentes no local. Tem-se a impressão, quando se vê o mencionado riacho, que nos achamos em uma cidade que não dispõe da mais rudimentar organização sanitária. Em condições análogas se encontra o rio da Joana, cujas águas foram desviadas do seu antigo leito para serem lançadas, depois de receber as do riacho denominado Cachorro, no rio Maracanã. De tal desvio têm resultado várias inundações, de que tem sido vítima uma parte regular da nossa população.

A situação chegou a ponto tal que se não pode mais adiar a solução do problema de que me estou ocupando. É urgente que tudo façamos no sentido de obter que os governos federal e municipal conjuguem esforços para que se resolva tal questão. Não pensemos em construir grandes canais para separar as águas da montanha das da parte baixa. Onde iríamos buscar recursos para executar projetos cujo orçamento monta a cento e tantos mil contos, havendo alguns que exigem cerca de duzentos mil contos ?

Devemos começar executando obras, que se deveriam realizar qualquer que fosse o projeto adotado. Uma das providências mais urgentes é a drenagem mecânica do canal do Mangue, onde desembocam inúmeras galerias, cujas bocas têm a sua secção, em parte, diminuida pela lama acumulada no canal. Outra obra que executar, e cujo estudo se iniciou quando estive à testa do escritório técnico, é o restabelecimento do rio da Joana no seu antigo leito, fazendo escoar parte das suas águas através da Quinta da Bôa Vista e a outra parte através do Campo de São Cristóvão, convenientemente canalizadas. É indispensável também que se completem as obras do Trapicheiro, bem como é necessário que se suprimam os estrangulamentos sofridos em numerosos pontos por vários córregos, que outrora, mesmo nos dias dos mais

violentos aguaceiros, não deram lugar a inundações. Devemos começar por tais obras, pois são necessárias.

E' para se lamentar que alguns dos córregos desta Capital tivessem a sua secção de vasão diminuida por canalizações da Companhia do Gás, da City ou das Obras Públicas. Isto tem acontecido e continuará a acontecer enquanto não se estabelecer, nesta cidade, a coordenação dos serviços urbanos. É indispensável que todas as repartições, empresas e companhias, que realizam obras públicas, nesta cidade, se entendam antes de iniciarem qualquer obra. Foi por assim não se fazer que o Riacho Timbó teve o seu curso barrado pelo estabelecimento de mais duas linhas no leito da Central. De tal fato grandes males resultaram para uma parte considerável da população dos subúrbios e somas elevadas não só já se gastaram, mas ainda se terão que dispender, para se minorarem as consequências desastrosas que motivou o desvio de mais um córrego do seu leito natural.

Há também para se lamentar o fato de alguns proprietários haverem construido edifícios sôbre valas existentes nos seus terrenos, sendo escoadouros naturais de águas pluviais. Além de terem causado um grande mal aos seus próprios edifícios, diminuindo-lhes o valor, os que assim procederam, diminuiram a secção de vasão das valas, prejudicando-se a si e aos vizinhos.

Ainda há pouco tempo me foi apresentado um projeto para a construção de um conjunto de casas, por baixo das quais passava uma vala, cuja secção estava longe de corresponder às necessidades da respectiva bacia hidrográfica.

Em consequência de se não terem podido evitar tais absurdos em vários lugares desta Capital, inundações se têm observado em zonas onde há anos passados semelhante fenômeno não se registrava. Na praça Saenz Peña, a casa de um ilustrado oficial superior de nosso Exército, por ocasião de grandes chuvas, é invadida pelas águas pluviais, por motivo de se haver diminuido consideravelmente a secção de vasão de um riacho que por aí passa, e sobre o qual, poucos metros a jusante, foi construido um prédio. No dia em que se cor-

rigirem tais defeitos as inundações não se reproduzirão nos referidos pontos. Preciso frisar que absurdos como êste se têm dado em consequência da péssima organização dos nossos serviços técnicos, os quais se encontram mal coordenados.

Muitas questões não podem ser estudadas convenientemente em virtude da falta de dados, pela ausência de estímulo aos que são aplicados, e por se não haver estabelecido um plano de conjunto para se solucionarem os diferentes problemas.

Preciso referir-me a outro fato, que muito tem contribuido para as inundações de que tem sido vitima esta cidade. Em várias partes desta Capital se têm observado inundações, em consequência de se haverem despido de vegetação alguns dos morros da bela e majestosa cinta orográfica do Rio. Na base do môrro de São Carlos têm ocorrido inundações, principalmente por se haver destruido a arborização que o revestia, a qual não só retardava a descida das águas da chuva, mas também protegia as encostas contra a ação erosiva das impetuosas correntes pluviais. Penso, pois, ser indispensável o reflorestamento de tais morros, sobretudo dos que são ingremes, como o que acima mencionei. As encostas que apresentam forte declividade, não podem ser economicamente urbanizadas. Devem ser destinadas a reservas florestais. A arborização lhes dá um belo aspecto, evitando também o mal que acima apontei. Haja visto o belo resultado que se conseguiu com o reflorestamento do môrro dos Telégrafos, graças aos esforços e à sadia orientação do Dr. Oliveira Filho, na administração Prado. O reflorestamento do môrro dos Telégrafos foi realizado em curto período e não absorveu somas elevadas. O volume das águas e o das terras, arrastadas nos dias de fortes aguaceiros, diminuiram consideravelmente, não causando mais as perturbações e os inconvenientes que antes se observavam.

Como a saúde resulta da harmonia entre o meio e o sêr que nele vive, é indispensável, afim de se conseguirem boas condições de vida, que tudo façamos no sentido de se dar rápido escoamento às águas poluidas, que são as que saem

das casas, as que correm pela superfície dos logradouros públicos e dos terrenos públicos e privados. Tais águas se acham tanto mais contaminadas, quanto mais povoadas são as cidades. Se elas não encontram facilidade de escoamento, as condições sanitárias não podem ser boas. É o que se verifica nesta Capital e se há de verificar sempre, enquanto não resolvermos o tão debatido e adiado problema da canalização dos vários riachos que atravessam esta cidade.

A cidade-jardim

A cidade-jardim

OUTUBRO DE 1931

As grandes transformações sociais, resultantes deste ou daquele acontecimento, desta ou daquela descoberta, e que são de ordem a assinalar uma época, sempre se refletiram na composição, no aspecto e no desenvolvimento das cidades. Na sua estrutura e na sua vida se vão projetando através dos tempos todas as conquistas e todos os aperfeiçoamentos de ordem coletiva. Daí as grandes diferenças entre os centros urbanos da antiguidade e medievais e os da atualidade. A tração a vapor e o elétrico, a iluminação de gás e a elétrica, o automovel, a higiene com as suas múltiplas exigências, os calçamentos determinados pelo veículo automotor, a educação esportiva generalizada, as piscinas, o concreto armado, as majestosas avenidas, etc., tiveram uma influência formidável sôbre as cidades e lhes deram uma organização bem diferente da dos tempos idos. Devo assinalar que a evolução foi muito mais rápida nos últimos decênios, podendo-se mesmo dizer que o progresso urbano nos últimos quarenta anos foi muito maior que em todo o passado anterior.

Há outro fato que preciso mencionar: os centros de população nos países cultos vão obedecendo mais ou menos aos mesmos princípios diretores. Isto se vai dando em virtude do caráter industrial da civilização atual, que está determinando as mesmas necessidades coletivas por toda a parte. Os problemas surgem nas cidades com idênticas relações e o mesmo aspecto, não podendo, portanto, variar as soluções.

As cidades modernas, em vez de possuirem o caráter mais ou menos parasitário que tinham outrora, isto é, em lugar de

se limitarem a só consumir os elementos que lhes vinham dos campos, passaram a ser centros de grandes atividades e de produção. Houve mesmo moralistas e pensadores que, por se abstrairem de certos aspectos da vida urbana, e se impressionarem com as longas horas de ócio e as preocupações de gôzo material das diferentes classes sociais, sobretudo as abastadas, apostrofavam e evitavam as grandes cidades e davam preferência ao campo. Hoje, graças à atividade espiritual, industrial e comercial que se nota nas aglomerações humanas progressistas, não poderá já haver pensador ao nível do seu tempo, que desconheça o papel civilizador e a inegável utilidade social das cidades.

O que domina hoje e preside à vida urbana, é a idéia de rendimento. Há uma tendência geral, mercê da influência crescente dos resultados científicos e dos ensinamentos da indústria, para o arranjo econômico e o desenvolvimento metódico das cidades. A preocupação de conjunto e de harmonia vai dominando e orientando os que governam os centros de população e regulam a sua expansão. A cidade moderna vai refletindo cada vez mais as tendências de aperfeiçoamento social, cuja influência é preponderante por toda a parte.

O que caracteriza a expansão atual dos antigos centros de população e a formação dos que vão surgindo, é o esfôrço no sentido de se obter para os seus habitantes o maior grau possível de bem estar. Tudo se faz, hoje, nos países adiantados com o objetivo de obter, nos núcleos de população, a maior higiene possível, transportes rápidos, boa iluminação, casas confortáveis, mercados asseados e bem situados, alimentação sã para todos, escolas, hospitais, centros de diversão, jardins acessíveis a todas as classes. Isto indica que as administrações municipais modernas se encontram cada vez mais dominadas pela idéia de bem servirem à vida coletiva.

Além das preocupações de ordem sanitária e de bem estar social, há também a de se estabelecer o maior contacto entre o habitante da cidade e a natureza. Nas cidades antigas, bem como nas da Idade-Média e Moderna, até os fins do século passado, sobretudo nos bairros pobres, o homem se subtraiu à salutar influência dos elementos naturais: à luz solar, ao ar e ao bosque, isto é, aos fatores que caracterizam

a vida ao ar livre. Nos últimos decênios, uma reação benéfica se operou contra tão lamentável fato, que determinou por toda a parte um aumento considerável da letalidade, principalmente entre os sêres de tenra idade. Teve início a volta à natureza do habitante da cidade. Os parques e os jardins foram surgindo e multiplicando-se nos diferentes distritos das grandes urbs da Europa e dos Estados Unidos.

Inúmeras quadras, em várias vilas importantes do Ocidente foram demolidas à custa de somas fantásticas, e no seu lugar se criaram e se desenvolveram jardins atraentes e formosos, com todos os encantos que a arte do grande Le Notre, o autor do parque de Vaux e dos Jardins de Versailles, pôde realizar. A arquitetura das cidades, que outrora só tinha como elementos principais a pedra e o tijolo, foi em parte substituida por outra mais risonha, cujas formas, mais empolgantes e variadas, só a natureza, nos mistérios da sua criação, sabe compôr e realizar.

Foram as tendências que venho de assinalar, que fizeram surgir a cidade-jardim, a qual, pode-se afirmar, constitue a mais perfeita e a mais completa criação urbanista da época que atravessamos. A sua eclosão e o seu surto resultaram da pressão cada vez maior do problema social, cuja solução reclama para as classes proletárias, como um dos principais elementos indispensáveis à sua existência, habitações salubres e confortáveis.

O aparecimento da cidade-jardim se filia ao surto industrial dos tempos modernos. E foi em virtude de tal filiação que ela surgiu em primeiro lugar na Inglaterra. Tal fato é de fácil compreensão. Com efeito, a grande atividade industrial que dominou o século passado, teve o seu início e o seu máximo desenvolvimento na pátria do grande Newton. Condições especiais, entre as quais o comêço da exploração das suas riquíssimas jazidas de carvão, puseram o problema da máquina de vapor, atacado primeiramente com pequeno êxito por Newcomb e resolvido de maneira genial por Watt. Tal descoberta, bem como a invenção das máquinas de fiar e de tecer por filhos da mesma terra, determinaram uma atividade industrial considerável nas principais cidades inglesas, sobretudo nas que ficavam nas vizinhanças de ricas jazidas

de carvão e estavam à beira mar ou à pouca distância da costa. Em consequência de tal expansão, as vilas da Grã-Bretanha começaram a se desenvolver e a atrair a população dos campos. Grandes massas proletárias foram-se acomodando cada vez mais nos povoados, onde as fábricas de tecidos se instalavam. A densidade de população em certos bairros de Londres, Manchester e Liverpool, se elevou muito além dos limites naturais. Os *slums* se foram multiplicando nos diferentes quarteirões, com todo o seu cortejo de imundícies, de privações e de miséria moral e física.

Diante de tão degradante espetáculo, cada vez mais doloroso e ameaçador, almas generosas e nobres se revoltaram, começando-se, então, uma forte propaganda contra a habitação malsã, propaganda que se iniciou nos salões e clubes, e que logo invadiu as colunas dos jornais, o romance, os livros de versos e o teatro. Mercê de tal movimento, de tão empolgante alcance social, os industriais e os políticos voltaram o pensamento para o importante problema do alojamento dos operários.

O melhor fruto de tão humanitário movimento foi a criação da cidade-járdim, cujo principal fim é dar abrigo às classes pobres, proporcionando-lhes todo o confôrto moderno e permitindo a vida de família nas melhores condições possíveis. Como a palavra bem o indica, na concepção e na execução do tipo de cidade de que ora me ocupo, tudo se fez no sentido de criar um verdadeiro ambiente de bosque em tôrno das habitações, arborizando-se racionalmente todas as praças, avenidas e ruas, formando jardins na frente das casas, pomares e pequenas hortas nos pátios.

Quem teve a idéia e a verdadeira concepção da cidade-jardim foi um publicista inglês, cujo nome, Ebenezer Howard, sempre pronuncio com grande emoção e real veneração. Ele imaginou a cidade em questão, não só com o objetivo de dar bom alojamento às famílias dos operários, mas também — o que revela o seu elevado ponto de vista, o aperfeiçoamento moral do proletariado. Foi tal idéia que o conduziu a estabelecer, como uma das principais condições a realizar, não se permitir nas cidades-jardins habitações coletivas, tão prejudiciais à vida e ao recato das famílias. As casas devem ficar

isoladas umas das outras, com o afastamento necessário, recebendo ar e luz por todas as faces. No sentido de evitar a monotonia e a repetição das mesmas formas, exigiu que os arquitetos projetassem tipos diversos e os distribuissem do melhor modo possível, de maneira que se oferecesse à vista do observador uma sucessão agradável.

Outro cuidado foi o de proibir casas de bebidas e de diversões que pudessem ser nocivas à educação e à formação moral dos habitantes. Substituiu-as por salões destinados a concertos, a conferências e a cursos. Estabeleceu creches, hospitais e escolas, de acôrdo com o número de habitantes. Determinou que se desse a maior atenção à educação física da mocidade por meio de campos esportivos, convenientemente situados.

No sentido de se obter dos moradores a maior solicitude possível, estabeleceu obrigações e favores que estimulassem os habitantes a se conduzir do melhor modo possível. A administração da cidade, de acôrdo com a sua concepção, é confiada a um *comité* de moradores.

A felicidade de Ebenezer Howard foi encontrar um urbanista em condições de bem traduzir e realizar as suas idéias, completando e desenvolvendo algumas. O profissional que efetuou e realizou a primeira cidade-jardim, digna de tal nome, foi Raymond Unwin, que é hoje na Inglaterra a maior autoridade em assuntos de urbanismo. O admirável fruto da sua colaboração com Howard foi a célebre e tão apreciada Letchworth, vila operária, que foi edificada a cinquenta milhas de Londres, em uma vasta área que foi adquirida pela sociedade constituida sob a direção de Howard. A cidade em questão foi projetada para comportar no máximo 30 mil habitantes, constituindo uma verdadeira cidade satélite de Londres. Nela funcionam hoje várias fábricas e vivem alguns milhares de operários. Todos os elementos indispensáveis à vida urbana foram projetados e realizados da maneira mais perfeita. As redes de água, de esgôto, de luz, de fôrça, de gás, de telefone, abrangem todas as quadras e correspondem perfeitamente à densidade da população. Graças às excelentes condições de vida a mortalidade é mínima, os habitantes gozam boa saúde, são assíduos ao serviço, fazendo jus aos

seus salários, pelo que produzem e não se metem em greves, isto é, os resultados que Letchworth está proporcionando, correspondem perfeitamente às esperanças de Howard e aos seus fins sociais.

O exemplo de Letchworth foi deveras impressionante, havendo encontrado eco e imitação em outras cidades e centros industriais. Em vários países da Europa e nos Estados-Unidos inúmeros projetos de cidades-jardins foram logo elaborados, alguns dos quais já se acham realizados. Tive ocasião de visitar duas pequenas cidades, Suresnes e Robinson, destinadas somente às famílias de pequenos empregados e de operários. Elas se encontram nos arredores de Paris e foram construidas por iniciativa e sob a direção do *comité* do Departamento do Sena. As habitações oferecem todo o confôrto moderno, apresentando algumas pequenos jardins na frente e todas têm hortas nos fundos. São alugadas a preço baixo, de acôrdo com os salários dos moradores e de maneira que se proporcione um pequeno juro ao capital nelas empregado.

A influência de Letchworth foi considerável também sôbre a expansão de outras cidades, determinando o aparecimento de bairros-jardins, já havendo, disso, interessantes exemplos entre nós.

Preciso frisar e lembrar que o objetivo do eminente homem que concebeu a cidade-jardim, foi de ordem a afastar logo qualquer idéia de exploração das classes pobres. Esteve sempre longe do seu espírito a preocupação de lucro. Seus fins foram sempre humanitários. Em tôrno de tão bela e altruística criação tem havido algumas sórdidas explorações, com o único objetivo de colocar diante de pobres chefes de família a perspectiva de uma casa, vendendo-lhes por quantias altas, minúsculas parcelas de terreno que mal comportam uma pequena construção, e que foram comprados por soma bastante inferior. Dê-se outro nome a tais explorações, menos o de cidade-jardim, criação puramente altruística, cujo principal objetivo foi contribuir para se resolver a questão social, proporcionando às famílias proletárias moradas com todo o confôrto moderno.

O problema da habitação

O problema da habitação

OUTUBRO DE 1931

AS EXIGÊNCIAS DE ORDEM FÍSICA E DE ORDEM MORAL

Vamos hoje ocupar-nos do problema da habitação, cujo alcance ainda não foi convenientemente compreendido pelos povos civilizados e cuja solução satisfatória ainda se não obteve de maneira a se impôr à maioria dos espíritos. E' preciso, entretanto, reconhecer que, atualmente, mais que em qualquer época anterior, tal questão vai sendo agitada e estudada com bôa orientação em quasi todas as nações da Europa e da América. Várias soluções têm sido propostas e algumas vão sendo postas à prova em diferentes cidades. Nos dois últimos decênios, alguns congressos de técnicos se reuniram para tratar de tão magno assunto. A explicação de tal fato está em que já se começou a compreender o papel preponderante da casa sobre o conjunto da evolução humana e que da solução de tal questão dependem, em grande parte, a saúde e o bem estar da nossa espécie, cuja maioria ainda não dispõe de abrigo conveniente, achando-se sob tal aspecto em condições bem precárias.

Mostrei na minha palestra anterior que o problema da habitação higiênica para as famílias proletárias surgira na Inglaterra em consequência de haver começado neste país a grande expansão industrial que dominou o século passado. As classes operárias não encontraram nas cidades inglesas alojamento conveniente para as suas famílias, o que determinou as miseraveis e deshumanas condições em que tiveram

de viver por inúmeros anos. Para se pôr termo ao doloroso espetáculo que apresentavam os bairros pobres nas cidades inglesas, iniciou-se, como já disse, uma enérgica propaganda, que não cessou até hoje, e que deu lugar à criação da cidade-jardim, solução que, não obstante ser satisfatória, sob o ponto de vista moral e higiênico, não se generalizou em consequência das perturbações econômicas determinadas pela grande guerra.

Não se pode estudar o assunto de que ora me ocupo sem se considerar o que a respeito se passa na Inglaterra, por ser o povo britânico o que melhor sentiu e compreendeu o destino e a importância da casa. Todos nós sabemos o culto que o inglês alimenta pela sua casa, e que ninguem melhor que ele teve a verdadeira concepção do que deve ser o lar. Generalizou-se entre nós o preconceito de julgar os povos pelas suas realizações de ordem material, pondo-se de lado aspectos que dizem respeito à cultura real, que só se manifesta no elevado domínio dos fatos sociais e morais. E' aí que encontramos dados e elementos para bem aferir do grau de civilização de um povo. Se a Inglaterra sob o ponto de vista da organização industrial está aquem de outros povos, ela, entretanto, se avantaja a quasi todos, pelo superior ponto de vista e à sadia orientação conservadora das massas populares, pela sua disciplina social, pelo seu culto bem compreendido do passado e pela maneira elevada por que naquele país se faz a educação da mocidade. Foi tão feliz orientação que levou o povo inglês a dar máxima atenção à organização do lar. Por tal motivo é que ele procurou evitar as habitações coletivas e resolveu o problema do alojamento por meio das "single-family-houses", isto é, das casas para uma só família.

Preciso mencionar que há algumas cidades populosas norte-americanas em que se nota a mesma tendência. Filadelfia e São Francisco, por exemplo, evitaram as habitações coletivas. Aquela conta 487 mil habitações, sendo 484 mil para uma só família. As casas para várias famílias representam menos de um por cento.

Devemos lembrar a função altamente decisiva que desempenha a casa sobre o conjunto da nossa existência. E' sob a sua proteção que se escoam dois terços da nossa vida. As

nossas impressões mais indeleveis, bem como as que despertam as nossas faculdades superiores, recebemos na casa dos nossos pais. E' aí que os nossos corações são modelados pelas mãos maternas, que o nosso espírito recebe os primeiros clarões e a alma se empluma para os seus grandes vôos. A primeira parte da nossa educação, que é a principal, por servir de base à que recebemos depois, nos é dada na casa paterna. Daí a belíssima sentença do imortal Bossuet em que ele afirma já ter a criança, ao atingir aos dez anos de idade, o seu destino moral escrito na testa pelo dedo materno.

Se assim é e se a casa desempenha tão elevada função, devemos tudo fazer para aperfeiçoá-la o mais que fôr possivel, torná-la bem confortavel e salubre e dar-lhe todos os encantos. Sendo a criança um sêr em formação e excessivamente delicado, mister é que ela se desenvolva num ambiente bem tranquilo e agradavel, onde todos os elementos se achem reunidos de modo a nada de essencial faltar aos cuidados maternos. E' indispensavel que a mulher, para bem exercer a função de formar convenientemente o moral de seus filhos e dar-lhes os primeiros ensinamentos, tenha todas as facilidades para levar a efeito sua tarefa máxima, da qual muito dependem a economia geral e o bem estar social. Tal tarefa não pode ser desempenhada senão na casa isolada, conforme mostram o estudo da vida de família e a experiência de vários povos. Não há o recato necessário, bem estar, nem boas condições de vida familiar, na promiscuidade e na mistura das habitações coletivas. A educação e as resistências orgânicas das crianças, bem como a tranquilidade dos pais, reclamam a casa individual. Aliás, a sabedoria popular sempre reconheceu isso, tanto que, por toda a parte, ela vem proclamando que quem casa quer casa. Uma *enquête* feita na cidade de Johnstown mostrou que nas habitações coletivas a mortalidade das crianças era seis vezes maior que a comum. Uma investigação feita na Escóssia revelou que as crianças que habitavam casas com apenas quatro compartimentos, pesavam mais seis quilos e eram mais altas algumas polegadas que as que viviam nos estreitos quartos das casas de cômodos.

A habitação para corresponder aos seus fins tem, pois, de ser isolada. Tal condição deve ser satisfeita, não só sob o

ponto de vista da moral privada, como tambem sob o ponto de vista higiênico e do conforto. Cada família deve dispor de um espaço próprio em que possa, em certas horas, ficar inteiramente separada das famílias vizinhas e inteiramente entregue às efusões que alimentam a união entre os seus elementos, e os carinhos que constituem o encanto da vida em um lar bem organizado. Quando temos de aconselhar ou admoestar um filho, não queremos ser ouvidos. Assim como a religião estabeleceu o retiro espiritual como um meio de aperfeiçoamento da alma humana, assim tambem há a necessidade, em certos momentos, do retiro doméstico, em que os elementos de cada unidade social se entregam, à vontade, às expansões que lhes fortificam os laços afetivos. Ora, isso não é possivel nas habitações coletivas, onde a todo o instante estamos sob o receio de incomodar o vizinho mais próximo ou de ser por ele observado ou perturbado. Não se pode palestrar, rir, ou exteriorizar qualquer sentimento à vontade sem que nos apoquente a idéia de que estamos sendo ouvidos pelo vizinho, ou tenhamos o pensamento de que estamos dificultando ou embaraçando o que se passa no apartamento contíguo ao nosso.

Há uma certa convergência entre as leis que regulam o nosso aperfeiçoamento e às vezes um determinado paralelismo entre as exigências de ordem física e as de ordem moral. Assim, por exemplo, se há a necessidade da habitação isolada sob o aspecto da bôa formação e da expansão das famílias, tal necessidade tambem se impõe sob o ponto de vista higiênico. Com efeito, a observação e o estudo das relações de dependência que subordinam o nosso organismo ao mundo exterior tem patenteado que a casa só pode ser salubre e, portanto, abrigar em bôas condições os que nela residirem, se todos os compartimentos se comunicarem, por intermédio de vãos bem situados, com o ambiente que os envolve. A nossa residência só pode ser iluminada e ventilada regularmente, de acordo com as exigências da higiene moderna, se as suas paredes externas se apresentarem com as aberturas necessárias e convenientemente afastadas dos prédios mais próximos. Os regulamentos de construção de muitas cidades toleram um afastamento inferior ao que reclama o estudo científico do as-

sunto. A condição ideal se verifica quando a distância que separa dois prédios é superior à mais elevada parede. Em consequência da lamentavel fragmentação de terrenos de que foram vítimas inúmeras cidades da Europa e dos Estados Unidos, em algumas delas se tolera entre os prédios vizinhos um menor afastamento. Veiller, na sua célebre obra "A Model Housing Law", em que se inspiraram os autores de muitos regulamentos de construção em vigor nos Estados Unidos, aconselha que, nas quadras existentes, o afastamento seja pelo menos igual a um terço da mais elevada parede. Porém, tal padrão não é o que ele indica para os bairros novos residenciais, onde ele acha que a distância mínima a se estabelecer entre os prédios vizinhos deve ser igual à parede mais alta.

Não basta que a casa residencial seja isolada e convenientemente afastada das que lhe são vizinhas. Há outra condição que a maioria dos nossos proprietários não compreenderam, e que é de capital importância. Quero referir-me à necessidade do recuo, em relação ao alinhamento da rua, com o que os edifícios destinados à habitação só podem lucrar. Os prédios convenientemente afastados do alinhamento, se tornam mais distintos, melhoram, em geral, sob o ponto de vista arquitetônico, adquirem outra imponência e constituem, de fato, uma residência mais tranquila por se acharem menos expostos aos ruidos, ao ar viciado e ao bulício que se observam nas ruas em razão da circulação. Em todos os bairros residenciais modernos da Europa e dos Estados Unidos, os prédios, geralmente, se acham afastados do alinhamento. Na Inglaterra e em outros países já se pede e se vai obtendo o recuo para as casas comerciais.

O problema da habitação

O problema da habitação

NOVEMBRO DE 1936

Um técnico de grande nomeada, resumindo tudo o que visa o urbanismo, mostrou que o seu objetivo dominante é a habitação, — problema máximo que a humanidade ora enfrenta em todos os países civilizados. Para a sua solução devem convergir os esforços de todos os que influenciam nos destinos da civilização e se preocupam realmente com o bem-estar e a elevação do nível moral das classes pobres. De tal problema, como o têm reconhecido e proclamado os grandes moralistas, está dependendo o aperfeiçoamento do homem e a solução da questão social, cada vez mais premente, conforme mostra o impressionante espetáculo da vida universal, bem doloroso e pungente para todas as almas bem formadas.

Na Inglaterra, nos E. Unidos, Holanda, França, Alemanha, Bélgica, etc., a convicção se estabeleceu e se generalizou, entre os políticos, os industriais e os intelectuais bem orientados — o que na língua inglesa se define por meio da expressão "Spiritcitizen men" — de que é urgente atacar-se e resolver-se o problema da habitação para as classes pobres. O movimento inspirado por tal convicção tem sido impressionante na Inglaterra, admirável sob tal aspecto pelo que vem realizando no sentido de se pôr termo e fazer desaparecer nas cidades inglesas os "slums", que são, como já mostrei em um dos artigos desta série, os distritos em que dominam as casas obsoletas. Casas obsoletas são as que deixam muito a desejar com relação à ventilação e iluminação dos compartimentos, aos revestimentos contra os insetos e à falta das instalações indispensáveis à salubridade e ao asseio doméstico.

Os homens de govêrno, à testa dos quais vem agindo com ardor o atual rei, mesmo muito antes de subir ao trono, sentiram que é indispensável, para a tranquilidade das massas proletárias e a evolução pacífica da civilização, tornar o lar do pobre atraente e agradável, isto é, um lugar propício às boas e salutares emoções da família. Para isso é necessário um espaço mínimo por pessôa e um grau elementar de confôrto. E' o único meio de se moralizar o operário e de furtá-lo às influências deletérias dos bares e tavernas, onde se lhe envenenam o corpo e o espírito.

Uma prova dos salutares efeitos da casa, com certo grau de confôrto, temos na vida das cidades-jardins construidas em vários países do mundo, a primeira das quais surgiu na Inglaterra. Nas referidas cidades, destinadas a famílias proletárias, a mortalidade é menor que nos outros centros de população, havendo nelas a criminalidade e as greves quasi desaparecido.

E', por tal motivo, que o exemplo das cidades-jardins inglesas está sendo seguido em outros países do Ocidente, figurando, a tal respeito, no primeiro plano, os povos das pequenas nações do norte da Europa, que, com razão, pela sua evolução tranquila e pelo belo espetáculo de sua vida coletiva, foram classificados como super-civilizados com relação às outras, mais atrasadas política e socialmente falando. A Suécia, a Noruega, a Dinamarca, a Holanda e a Finlândia vão a pouco e pouco suprimindo as grandes chagas sociais e trazendo o proletariado ao nível da vida moderna, dando-lhe o que é essencial para a movimentação em boas condições de seu lar e a educação dos filhos. As referidas nações vão dando provas das grandes vantagens sociais da obediência aos princípios do urbanismo, sem o que não é possível a solução dos grandes problemas referentes à existência coletiva. Os países do norte da Europa, citados neste, estão proporcionando às classes pobres cidades ou bairros-jardins com todos os elementos indispensáveis, como abastecimento de água, esgôtos, iluminação, arborização, jardins, parques, "play-grounds", escolas, etc.

Outros países, embora menos intensamente, vão imitando os belos exemplos vindos do norte. Entre êles se destacam a Alemanha, a Áustria e a França.

Eu tive ocasião de visitar algumas cidades-jardins que foram construidas nos arredores de Paris, destinadas às classes pobres. Observei-as na companhia do Sr. Alfred Agache, que foi encarregado da administração de algumas pelo "Comité" do Departamento da Suissa. Tive ocasião de penetrar em algumas habitações de Suresne e Robinson, todas com boa arquitetura, e dispondo de um pequeno jardim e uma horta. A mesma coisa se observa em Tergnier, outra cidade-jardim construida para empregados de estrada de ferro, no norte da França. Nas cidades-jardins européias e norte-americanas o princípio dominante é o da casa para uma só família, com os indispensáveis espaços-livres. Na Inglaterra e outras dos referidos países só se recorre à habitação coletiva nos terrenos de preço alto. Os ingleses, entretanto, quando não podem evitar a habitação múltipla, em geral, destinam cada um dos seus pavimentos a uma só família, buscando sempre impedir a promiscuidade e obter um certo grau de privacidade.

A Inglaterra, como o atual govêrno dos E. Unidos, bem como outras nações, convenceram-se, através de várias tentativas desastrosas, de que o Estado, na solução do problema em apreço, deve agir indiretamente, não devendo nunca meter-se a construir. A fórmula mais seguida é a dos empréstimos a juros baixos, a subsídios ou a dinheiro, como se está fazendo na Inglaterra, quando a pequena habitação preenche determinados requisitos.

Há cerca de dois anos o prefeito Pedro Ernesto nomeou uma comissão de técnicos para estudar o problema da casa de baixo custo. A comissão de que tive a honra de ser presidente, fez uma regulamentação reduzindo as exigências ao mínimo, sem nenhum sacrifício, para a higiene e para o confôrto elementar. Ela verificou, tendo em vista as nossas condições de clima, que não há nenhum inconveniente na construção da casa sem fôrro, com telha vã, solução adotada pelos ingleses nas cidades das suas colônias da zona tórrida. Outro meio de se baratear a casa é o recurso às paredes externas de frontal, que duram dezenas de anos e não apresentam desvantagem séria. Posso provar isso por ter morado muitos anos em um prédio com paredes de frontal.

A pequena habitação, sem fôrro e paredes de frontal ao baixo, pode custar no máximo cinco contos e pouco, segundo informações últimas obtidas. No caso de se construir um grande número de habitações, o custo é susceptível de ser reduzido. Portanto, os bairros proletários podem ser construidos sem exigir as somas astronômicas que estão gastando outras nações.

A comissão, a que acima me referi, no seu relatório ao prefeito, mostrou que a habitação mais barata e modesta tem direito à rua, ao pátio e ao jardim.

Com efeito, em face da observação e dos estudos feitos por técnicos notáveis do problema em foco, a sua solução completa, tendo em vista as exigências da moral, da higiene e do bem-estar coletivo, não é possível sem se darem à habitação os três elementos apontados. A casa sem a rua, o pátio e o pequeno jardim, não preenche os requisitos mínimos da habitação moderna.

A questão social das pequenas habitações no Rio

A questão social das pequenas habitações no Rio

SETEMBRO DE 1925

Uma das questões que mais dizem respeito ao bem-estar da maioria da nossa população é a do alojamento. Tal questão é de uma importância social e moral que não tem sido bem avaliada pelos nossos dirigentes e proprietários, pois, se assim não acontecesse, medidas e providências convergentes já teriam sido iniciadas no sentido de uma solução, que se não pode mais adiar.

Estamos certos, — dadas as qualidades de coração da maioria dos nossos homens de govêrno e de boa parte dos nossos proprietários, — que, se as péssimas e aflitivas condições das classes pobres, em matéria de alojamento, fossem bem conhecidas, um vasto programa já se haveria organizado visando o objetivo de diminuir tão grande mal.

Apenas quem como eu, por dever inherente ao cargo de engenheiro municipal, se vê obrigado a percorrer as habitações coletivas, as denominadas estalagens e as toscas casinhas que coroam as colinas e morros desta Capital, — pode ter uma idéia da falta de confôrto, de higiene e de espaço que se nota na maioria das habitações destinadas aos pequenos empregados e aos operários.

Quem quiser ter uma idéia de tão dolorosa situação basta percorrer os morros da Providência, do Pinto, de São Carlos, Itapirú, etc., ou visitar os inúmeros cortiços espalhados pela Cidade, sobretudo nos Distritos de Gambôa, Santa Rita, Sant'Ana, S. José e Santo Antônio. Há pequenas casinhas de avenida dando abrigo a mais de uma família numerosa, onde se nota a mais impressionante promiscuidade, fato

de grandes inconvenientes de ordem moral: há velhos casarões em que se encontram os membros de uma família vivendo em corredores ou em pequenos compartimentos destinados a uma só pessoa; existem quartos de 8 metros quadrados com três leitos e salas acanhadas com sete e oito camas. Tenho encontrado grupos de casas, para onde a água destinada à mais elementar higiene é carregada em baldes, de pontos mais bem abastecidos e com cotas muito inferiores, exigindo um enorme dispêndio de energia com tal trabalho.

Dadas tais condições, pode-se dizer que não é bom, sob aspecto higiênico, o modo de vida de nossa população.

Além disso, devendo-se à ausência de um plano geral de melhoramentos que presidisse e bem orientasse à expansão desta Capital, ela se desenvolveu de modo irregular, se espalhou ao capricho do acaso, sem que certos requisitos indispensáveis fossem preenchidos.

Ruas e avenidas se foram abrindo sem se cuidar prévia e suficientemente do seu abastecimento de água, gás e eletricidade, do seu calçamento, do seu esgôto e de sua limpeza sistemática. Abstraiu-se integralmente, nas quadras novas, de regular a fragmentação dos terrenos. Em consequência encontra-se água estagnada em muitos pontos, falta de água, de esgôto e de limpeza em muitos logradouros, ausência de ventilação no interior dos lotes, não permitindo hoje a renda da Prefeitura, nem que fosse duas vezes maior, melhorar e corrigir tal estado de coisas.

Do que vale a Saúde Pública exigir continuamente obras de asseio nos edifícios da parte baixa e menos irregularmente construidos, se nos lugares elevados da cidade, onde as favelas se multiplicaram, não há água ou se a há, — a sua quantidade é insuficiente, e se em tais pontos não se dá vasão à que já foi servida ?

Enquanto existirem cortiços na nossa Capital, barracões toscos e construções miseráveis, espalhadas pelas encostas dos morros, enfeiando as nossas lindas colinas, a ação da Saúde Pública com relação às habitações ficará reduzida a muito pouca coisa, não obstante a sua direção superior e os esforços de seus agentes.

Para melhorar as condições de vida da população pobre, para lhe diminuir o estado de desânimo e de abatimento em que vive, para lhe dar outro vigor físico, para lhe elevar a moral e, portanto, para influir em sua saúde, é preciso antes de tudo fazer o que fôr possível para que cada pequena família possa ter e construir o seu lar. Tal preocupação por parte de industriais de coração e bem orientados, assim como de alguns administradores de cidades, foi que determinou o aparecimento e a construção das cidades-jardins, como Letchworth e Tergnier, onde a letalidade é muito menor que nas mais higiênicas cidades, e onde se notam surpreendentes resultados sociais.

Não obstante a afirmativa contrária dos pessimistas e descrentes, é preciso reconhecer que a solidariedade humana cresce em toda a parte, e que nas cidades industriais, formadas nos últimos anos, não se pouparam esforços para que as mais humildes famílias tivessem residências condígnas.

Aquí o movimento já teve início, quer por parte do Estado, quer dos particulares, não se havendo, entretanto, organizado um programa conveniente para tal fim. E' necessário que, se quiserem sanar o grande mal a que nos referimos, o Estado não concorra com os particulares, isto é, não se meta a construir, como já o fêz, quer por iniciativa do Prefeito Passos, quer por iniciativa do Marechal Hermes.

O Estado tem que proceder indiretamente, facilitando e amparando por meio de certos favores a ação dos proprietários.

Enquanto não se facilitar a construção das pequenas habitações, não se resolverá o problema do alojamento confortavel para a maioria de nossa população, nem se fará desaparecer o aspecto miseravel, degradante e doloroso que apresentam os morros desta Capital, onde se instalaram e alojaram as classes pobres, amontoando-se em velhos edifícios, ou aí improvisando-se moradias, muito inferiores às destinadas aos colonos no interior.

Em que pode facilitar o Estado a construção de pequenas casas? Pode fazê-lo sob muitos aspectos. Mostremos o muito que poderá fazer.

Desapropriar terrenos para a abertura de ruas nos subúrbios da nossa Capital, destinados somente a pequenas habitações isoladas. Fragmentar os terrenos correspondentes e vendê-los em leilão com a obrigação de não permitir senão a construção de edifícios com as proporções e condições necessárias para que só sejam utilizados por operários e pequenos empregados. Dispensar tais construções do impôsto de construção e do predial durante certo período, ou então reduzir tais impostos. Abastecer de água essas ruas e dotá-las de esgôto. Entre as obrigações a impôr, lembro a de não permitir que haja prédios contíguos, o que os urbanistas estão condenando. Por meio do Banco do Brasil ou de emprêsa idônea que se organize, poderá ser feita a construção dos lotes, assim como a venda a prestações dêstes e dos edifícios feitos, a operários, empregados públicos e servidores do Estado de categoria inferior.

Além do mais, deverá ser reduzido o impôsto de construção, assim como o predial, durante certo número de anos para todo o edifício destinado a pequenas famílias dos bairros pobres e modestos desta Capital.

Lembro, como uma medida que influirá para o aproveitamento de grandes porções de terrenos não edificados, o permitir-se a construção de avenidas particulares com ruas de quatro metros, dos dois lados, desde que sua altura não exceda de 3,m50.

Tal idéia propus à comissão que elaborou comigo o projeto do atual Código de Construções.

Infelizmente, não obstante a aceitação por parte da comissão, tão importante concessão feita aos proprietários não vingou, o que teria determinado a edificação de um grande número de casinhas com o confôrto e a higiene necessária para a constituição de regular alojamento de famílias modestas.

Tal largura, mesmo no caso de péssima orientação, permite regular e suficiente insolação. Com efeito, multiplicando a altura de valor igual a 3,m50 pelo coeficiente de 1,50, que corresponde à latitude desta Capital, vê-se que o produto é inferior à largura permitida, o que dá lugar à insolação mesmo no dia mais curto do ano.

Progressos no domínio da arquitetura

Progressos no domínio da arquitetura

SETEMBRO DE 1931

A época atual se caracteriza, sob o ponto de vista mental, por uma pronunciada tendência a discutir, sem calma, nervosamente, toda sorte de problemas, sem entretanto se mostrar nenhuma firmeza para se pôr à prova as soluções que mais se impõem. Nunca surge um rumo que a maioria siga. E' comum ouvir-se negar a utilidade de instituições que já tiveram a consagração dos séculos e se vêm aperfeiçoando através deles. A desordem nos espíritos chegou ao extremo de existir homens de alta capacidade intelectual que julgam possivel o rompimento com o passado, o qual, entretanto, nos vai dominando cada vez mais. Parece-me que tal desvio provem do deslumbramento determinado pelos fantásticos progressos levados a efeito pela nossa espécie nos últimos lustros. Não há dúvida que a soma das realizações efetuadas neste século, sob o ponto de vista material, como que eclipsa em parte a obra anterior, tão opulentos têm sido os resultados colhidos, nos últimos trinta anos, pelo homem no seu esforço incessante para dominar o mundo, possuí-lo e explorá-lo em todos os sentidos. E mistér, entretanto, proclamar-se que tudo o que vamos colhendo representa os frutos de um série de pesquisas, de indagações e de tenazes labutas das gerações que se foram, e que, todavia, não tiveram a ventura de contemplar o empolgante espetáculo que a ciência atual oferece aos nossos olhares, e o grandioso panorama que a indústria moderna apresenta em vários domínios.

Quem, entretanto, estuda a história das diferentes ciências e o desenvolvimento industrial tem que se genufletir

diante do passado. Porque é dele, do seu desdobramento sucessivo que nos vieram as leis, as descobertas capitais e os princípios que estão servindo de base e de fundamento ao grandioso e monumental edifício da civilização atual. Não se pode hoje resolver nenhuma questão, nem fazer qualquer aplicação em matemática, astronomia, física, etc., sem empregar o que nos vem dos séculos anteriores, nem recorrer ao que nos legaram gerações que nos precederam.

A nossa subordinação ao passado se verifica não somente nos departamentos da ciência e da indústria, como tambem no da arte, cuja história a todo instante nos orienta e nos inspira através de inúmeras obras que o próprio tempo respeitou.

Vejamos como procede o espírito humano nas suas concepções artísticas. Ele primeiro contempla o mundo exterior e depois associa as imagens relativas ao aspecto sob que encara a realidade, buscando sempre idealizá-la. Toda obra de arte apresenta três fases: na primeira o artista observa, na segunda concebe e na terceira ele exprime. Portanto, quer se trate de pintura e escultura, ou de música e arquitetura, o artista tem que se subordinar aos materiais que o mundo lhe oferece e às impressões que lhe chegam ao cérebro por intermédio dos sentidos, de acordo com a célebre lei de Aristóteles que, não obstante ter vivido há mais de vinte séculos, ainda nos orienta em vários departamentos do espírito humano.

Se tal é a verdade científica, isto é, se a realidade exterior continua mais ou menos a ser a mesma, se o cérebro e os sentidos do homem continuam a apresentar a mesma constituição e a funcionar do mesmo modo, coisa inteiramente nova não é possivel dos diferentes domínios da arte. Os modelos e as suas respectivas atitudes, o aspecto das coisas, bem como as côres a que recorrem os pintores nas diversas composições, se encontram dentro de limites intransponiveis e em um campo bem explorado. Os escultores, cuja arte é mais concreta, operam em domínio mais limitado que o da pintura. Onde porém, a restrição é maior é na arquitetura. Aí o artista goza de muito pouca liberdade, e sua imaginação se vê sobremaneira manietada, por se tratar de uma arte que

no fundo é utilitária e que sobremodo depende dos materiais que o mundo oferece ao homem.

A liberdade de movimento na arquitetura está bem reduzida, pois o autor de todo e qualquer edifício tem de se subordinar ao meio, ao programa estabelecido, bem como aos ensinamentos da mecânica aplicada e à estrutura dos diferentes materiais. E é por tal motivo que a arte em questão é de todas a mais técnica. Tanto isso é verdade que arquitetos de nomeada como André Lurçat, Allen, Shreve, etc., reconhecem que os progressos realizados no domínio da arquitetura nos fins do século passado e no atual são devidos mais à engenharia e à indústria moderna. Que de horizontes novos não romperam para a arquitetura os sistemas construtivos que surgiram com o concreto armado, os aços especiais, as ligas metálicas, a luz artificial, a ventilação automática, os ascensores modernos, os excelentes produtos da indústria do vidro, etc. Graças aos materiais novos e aos possantes meios de construção já se erguem a alturas de centenas de metros, em pouco mais de um ano, edifícios podendo abrigar dezenas de milhares de pessoas. Mercê da iluminação moderna, a vida arquitetônica, que à noite como que se apagava e se eclipsava nos seus paramentos externos hoje é mais intensa e fulgurante depois que se extingue a luz solar. A beleza arquitetônica não se interrompe à noite, vivendo através dela com mais fulgor.

Os progressos em arquitetura dizem mais respeito ao interior dos prédios. O conforto e as condições higiênicas melhoraram consideravelmente devidos em grande parte aos estudos recentes relativos à iluminação e à ventilação. Hoje, a distribuição da luz é feita com a máxima preocupação de economia e de conforto. O objetivo, quando se projeta a iluminação natural da casa moderna, é situar os vãos de modo a obter-se que a luz solar banhe todos os compartimentos e aí se espalhe pela difusão, projetando-se principalmente nos pontos onde o estacionamento das pessoas é mais demorado. E' indispensavel dizer que o arquiteto criterioso evita o excesso de luz, o qual é nocivo à vista e não permite o trabalho humano em regulares condições, principalmente nas regiões tropicais.

Quanto à iluminação artificial é necessário conhecer-se bem a técnica correspondente. Os focos de luz devem ser calculados, distribuidos e situados com muito critério. A tendência hoje é para a luz indireta, por permitir os mesmos resultados sem as perturbações da que se dirige diretamente e por encaminhar melhor os raios luminosos de maneira a procurarem as zonas em que a sua ação se faz indispensavel. A iluminação racional é mais econômica, de mais efeito e não prejudica a vista.

Quanto à ventilação, precisamos pôr em destaque o papel que ela hoje desempenha no interior dos edifícios. Nenhuma casa pode ser considerada moderna se nos seus compartimentos, ou em parte deles, haja ar estagnado. Os estudos interessantes e as inúmeras observações feitas nos Estados-Unidos patentearam de maneira insofismavel e concludente que o nosso organismo só se sente e funciona bem se o meio atmosférico que o envolve se renova constantemente. E' preciso que os produtos resultantes da respiração, que o corpo humano emite pela expiração, não volte a ser inspirado. Além disso, nos climas quentes se o ar que nos envolve, não é substituido, a sensação de mal estar é de ordem tal que nos força ao deslocamento de um ponto para outro ou a recorrer a um meio qualquer que produza uma ventilação superficial. Portanto, todo o edifício que não fôr construido de modo a permitir a substituição contínua do elemento gasoso que nos cerca, é antiquado, não está ao nivel da sua época.

E', pois, indiscutivel que a casa para ser científica deve ser construida de acordo com as condições climatológicas — latitude, altitude, gráu higrométrico, direção de ventos, proximidade do mar, etc.; ser ventilada e iluminada racionalmente; ser equipada de todos os elementos indispensaveis e dividida de maneira a permitir aos que nela residem a maior soma de resultados com o mínimo de esforços. Uma das condições para se realizar a tailorização da casa é dividí-la de modo que a senhora que assumir o seu governo não seja obrigada, na sua tarefa doméstica, a fazer grandes percursos. O arquiteto deve estudar a distribuição dos compartimentos com o objetivo de reduzir ao mínimo os trajetos e determinar os locais dos diferentes elementos do mobiliário, utilizando-se, para alguns,

de certas partes da estrutura interior onde possam ser integrados, tudo fazendo no sentido de conseguir para os habitantes o maior espaço utilizavel que fôr possivel.

Atualmente se está generalizando o emprego da ventilação artificial. Isto se vai dando em virtude da inegavel tendência da parte progressista da família humana para se cercar do máximo conforto. Num dos últimos congressos de frio realizados na Europa, várias soluções interessantes foram apresentadas para o problema do abaixamento da temperatura no interior das casas. Dentro em breve os hotéis, as casas de apartamento e de escritórios, os cinemas e os teatros poderão apresentar um ambiente agradavel e fresco nos dias quentes sem ter de recorrer a grandes despesas.

Entre os materiais que começam a ter aplicação crescente na construção dos edifícios figura a liga metálica denominada enduro KA_2, cuja fórmula se deve ao engenheiro Strauss, técnico dos laboratórios da casa Krupp. Tal liga, pelas inúmeras e magníficas propriedades, pode desempenhar várias funções na feitura dos prédios, sobretudo a de revestir os paramentos externos das paredes, sendo inatacavel pelos agentes atmosféricos, e de belíssimos efeitos, tanto sob a incidência dos raios solares, quanto da luz elétrica.

Quanto à parte artística do problema arquitetônico, pode-se dizer que os melhores resultados se observam na decoração interior, concorrendo para isso, com elementos de sucesso, a iluminação artificial, a pintura e os revestimentos modernos, e os aperfeiçoamentos realizados na arte de aparelhar a madeira. Relativamente aos efeitos exteriores, nada de verdadeiramente original e de novo, visto não haver mais formas que não hajam sido exploradas. O próprio estilo vertical surgiu, por se não justificarem mais ornatos e motivos horizontais deante de grandes alturas. A arquitetura do arranha-céu se animou e se movimentou um pouco, abandonando a forma prismática, o que se deve às exigências de ordem higiênica e não as de ordem artística. Foi a necessidade do recúo dos andares superiores, para sua melhor iluminação, que veio comunicar mais vida à arquitetura dos "sky-scrapers".

Os problemas da ventilação e iluminação na habitação

Os problemas da ventilação e iluminação na habitação

OUTUBRO DE 1931

Na nossa última palestra, mostramos a conveniência que há em se isolarem as habitações, isto é, em se separarem uma das outras por meio de espaços livres. Tal conveniência existe e se verifica não só sob o ponto de vista da saúde física, como tambem sob o ponto de vista da saúde da alma. Toda família deve ter a sua casa regularmente afastada das construções vizinhas e recuada do alinhamento da rua. A nossa habitação é tanto mais salubre quanto mais facilmente ela recebe ar e luz por todas as faces. Além disso, é preciso que todos os compartimentos, em que a nossa permanência é necessária durante horas, como sejam salas, quartos e escritórios, tenham vãos destinados à ventilação, ao menos em duas paredes opostas. Os modernos códigos de construção exigem a ventilação em cruz, isto é, pelas quatro faces dos compartimentos e, quando a casa é contígua às que lhe são laterais pedem a ventilação transversal, isto é, por duas paredes.

Vejamos como se deve resolver o problema da ventilação natural dos quartos e salas. Para se realizar tão util *desideratum*, uma das condições é rasgar as janelas até ao teto ou dele aproximando-se o mais que fôr possivel, e colocar na parte superior de cada vão uma bandeira basculante. A bandeira corresponde melhor a seus fins, quando o eixo em torno do qual gira, fica na parte inferior ou à altura média da abertura correspondente, permitindo-lhe lançar o ar exterior no teto do compartimento. Deve apresentar um dispositivo por meio do qual se possa regular a abertura. Graças à ban-

deira, mesmo fechadas as folhas de segurança das janelas, o que impede a entrada do ar por elas, pode-se obter a ventilação pela parte superior. Outra condição a preencher é saber situar-se bem a janela de maneira que desempenhe a sua dupla função de iluminar e ventilar. Se o vão é aberto junto a um dos cantos da peça, a ventilação e sobretudo a iluminação não se fazem bem.

E' necessário que na parede oposta à do vão aberto para fora haja aberturas, de preferência situadas na parte superior, que permitam a saida do ar quente. Se o compartimento a ventilar só se comunica com o exterior por uma face, as outras aberturas podem ser feitas nas paredes divisórias, devendo-se praticá-las no alto dos vãos interiores destinados à circulação. Tais aberturas, combinadas com as bandeiras basculantes, dão lugar à renovação do ar, coisa indispensavel à nossa saúde e ao nosso conforto. Em inúmeros salões de clubes e de hotéis desta Capital, as janelas não foram convenientemente situadas e muitas não foram acompanhadas do seu complemento necessário — a bandeira basculante. Além disso, às aberturas para o exterior não correspondem outras nas paredes opostas, situadas de maneira que dêm lugar à formação de correntes de ar junto ao teto, que permitam a renovação de ambiente e a saída do calor emitido pelo corpo humano e pelas lâmpadas elétricas, o qual tende a se acumular nas camadas gasosas mais elevadas, de acordo com os princípios da física. No nosso clima, muito sujeito a variações bruscas de temperatura e a pesados aguaceiros, principalmente no verão, é necessário que se projetem os salões, teatros e cinemas de maneira a se facilitar a saida do ar quente pelo teto ou pela parte superior das paredes. Em geral, quando se precipitam fortes aguaceiros ou começam a soprar ventos que incomodam, sob o receio de resfriamentos, as pessoas que se encontram em frente às janelas providenciam logo para o seu fechamento, o que é natural. Fechadas as janelas, se não existem bandeiras que possam ser facilmente abertas, cessa a renovação do ar e dentro de poucos minutos o ambiente se torna irrespiravel e excessivamente quente, o que se observa constantemente nos edifícios do Rio.

Nos Estados-Unidos e na Europa, onde não se registram os longos verões como os do nosso clima, tudo se faz no sentido de se conseguir a renovação do ar. Os cinemas mais modernos e os teatros de Nova York e de outras cidades norte-americanas foram construidos com um aparelhamento perfeito para realizar a ventilação racional. A ventilação se faz sem ruido, sem correntes e lufadas de ar que possam incomodar. O grau de umidade nas salas de espetáculos corresponde bem à temperatura média que oscila em torno de vinte e um graus o ano inteiro, tanto no inverno como no verão.

Muita gente vai ao cinema para respirar ar puro e gozar, durante algum tempo, uma temperatura agradavel. Nos hotéis, em inúmeras usinas, restaurantes e hospitais já se vai fazendo a mesma cousa.

Várias experiências foram feitas nos Estados-Unidos para se verificar bem a subordinação do nosso organismo ao meio gasoso em que ele vive. Ainda há pouco tempo o Dr. R. Sayer, no Bureau of Mines, chegou às mesmas conclusões que Hill. O nosso bem estar não depende tanto quanto se supunha da quantidade de oxigênio e da proporção de gás carbônico. Se a quantidade de oxigênio diminue, o nosso organismo reage aumentando o número de respirações. Antigamente havia a preocupação de grandes volumes de ar. Hoje, graças aos estudos modernos, a preocupação máxima visa a renovação do ar, porém, feita de modo a não ser nociva à nossa saúde.

Do que acabamos de dizer se conclue que se devem fazer aberturas nos vãos das portas e janelas de modo a se ter uma renovação contínua do ar no interior dos aposentos. Se existem aberturas convenientemente situadas, haverá sempre deslocamento de ar de uma parte para outra, provocado pela diferença de temperatura entre o interior e o exterior. O ar quente se eleva buscando sair pelo alto e o ar de fora tende a entrar pelas aberturas que devem ser estabelecidas nas partes baixas dos vãos.

Com relação à casa média, isolada, precisamos dizer que a largura mínima do lote do terreno que lhe é destinado, oscila entre onze e doze metros. No caso do eixo do lote estar orientado segundo a linha norte-sul pode-se admitir a largura de onze metros, pois, em tal situação, a sombra mínima

se inscreve nas áreas laterais ou passagens, isto é, os raios solares osculam, durante certo tempo, o chão das áreas se a dimensão transversal, isto é, o afastamento dos prédios fôr estabelecido de acordo com a altura das paredes. No caso geral convem adotar-se a testada mínima de doze metros.

Justifiquemos tal largura para o caso da casa média isolada. O tipo normal da casa média, de acordo com a decisão dos congressos de técnicos e os estudos recentes, deve apresentar dois compartimentos de permanência na frente e dois nos fundos. Adotando-se a dimensão transversal mínima de 3m,50 para os compartimentos e cerca de 70 cm para a soma das espessuras das duas paredes laterais e da divisória, dois metros e oitenta centímetros para uma das passagens laterais e 1m,50 para a outra, tem-se um total de doze metros.. Uma das passagens laterais deve permitir a entrada de um automovel, devendo, portanto, ter a largura mínima de 2m,80.

Como já disse antes, convem que os quartos e salas tenham comunicação com o exterior, no mínimo por duas paredes. Logo, entre a parede da frente e a dos fundos não deve haver mais que quatro compartimentos de permanência diurna e noturna, convindo, pois, que tais peças fiquem contíguas às referidas paredes. Os compartimentos secundários, onde a permanência é rápida ou pouco duravel, devem ter uma situação intermédia entre os da frente e os dos fundos, pois lhes basta a ventilação por uma só face.

No nosso clima onde as superfícies externas das paredes, se não são protegidas, estão sujeitas durante a maior parte do ano à forte insolação, bem como a violentos aguaceiros, é necessário recorrer-se a beiradas com regular balanço para se pôrem, em parte, ao abrigo dos raios solares e das fortes chuvas. As paredes lisas, que se observam em muitos edifícios modernos, não se harmonizam com as nossas condições climatológicas. As beiradas são para as casas o que o guarda-chuva e o guarda-sol são para nós. Nos climas tropicais, tanto o nosso corpo como os prédios precisam ser protegidos contra a canícula e as violentas precipitações pluviais.

E' aconselhavel tambem que façamos a nossa residência com dois pavimentos, destinando-se o primeiro às salas de espera, de visita e de jantar, bem como à cozinha e peças

secundarias ou de permanencia rápida. Os dormitórios devem ficar situados no andar elevado, afim de que, à noite, sem receio, possamos entreabrir as janelas e respirar um ar mais puro. Entre nós, há a tendência para se construirem casas de moradia com um só pavimento. E' mais higiênico e confortavel empregar-se a mesma superfície utilizavel em dois pisos. A casa com dois pavimentos é mais salubre, tem melhor aspecto e custa mais ou menos a mesma quantia, que se tivesse igual superfície habitavel em um só piso. Além disso ocupa menos terreno e permite, portanto, que seja cercada de espaços livres com maiores dimensões, o que lhe aumenta o valor e o conforto.

A urbanização dos morros

A urbanização dos morros

OUTUBRO DE 1931

Não é necessário possuir-se conhecimentos técnicos para fazer-se idéia das inúmeras dificuldades que oferece, tanto ao engenheiro, quanto ao arquiteto, a urbanização dos morros. O traçado das ruas, a fragmentação dos terrenos e os planos de prédios, são tanto mais difíceis, quanto mais acidentados são os outeiros. Em primeiro lugar é indispensável dispôr-se de uma planta topográfica exata e completa, bem como de todos os dados relativos ao sub-solo dos terrenos montanhosos, para que se possa bem conceber e realizar o projeto da sua urbanização, o qual, em muitos casos, pede investigações locais, que muito auxiliam a elaboração do plano, quando o técnico sabe bem escolher os pontos de vista que lhe permitem orientar-se do melhor modo possível. As dificuldades que as encostas acidentadas oferecem, são às vezes, por tal modo insuperáveis, que a melhor solução, em certos casos, é pôr-se de lado a idéia de querer edificá-las com objetivos econômicos, sem grandes dispêndios de capital e de acôrdo com as leis da estética urbana. Em tais casos, há maior proveito, para a coletividade em transformar os terrenos em parques ou destiná-los a reservas florestais. O que se não deve admitir é a supressão de vegetação, mal de que teem sido vítimas várias das formosas colinas que se encontram nesta Capital.

A verificação do que afirmei no começo desta despretenciosa palestra, relativamente ao traçado de ruas nas encostas dos morros, pode ser feita analisando e comparando as partes planas desta cidade, com as que se desenvolveram em terrenos acidentados. Não obstante o Rio ter-se formado

e expandido sem subordinação a um plano de conjunto, houve mais ordem e lógica na parte baixa da cidade, não só relativamente à orientação dos logradouros públicos, como também quanto à decomposição dos terrenos e à sua edificação. Os prédios foram construidos apresentando entre si, sob certos aspectos, menor desharmonia que nos lugares acidentados. Isso se deu em virtude de exigir o problema urbano mais atenção nos morros, onde são mais fortes e preponderantes as influências recíprocas entre os edifícios.

Se as dificuldades são consideráveis, quando só se tem em vista construir nas encostas prédios pequenos, com dois ou três pavimentos no máximo, elas se multiplicam e se agravam para os conjuntos de edifícios constituidos por maior número de andares. Isso se compreende imediatamente, quando o nosso pensamento se volta para a equação urbana, em que se acham relacionados os seguintes elementos: a altura do imóvel, a superfície dos pavimentos, a largura da rua e o tráfego. O mal de inúmeras cidades atuais, mal que, relativamente a muitas, os urbanistas procuram combater por meio de planos de remodelação, — está no contínuo conflito e na discordância em que se encontram aqueles elementos, sobretudo nos bairros centrais e mais densos. Por ser o urbanismo um ramo da sociologia aplicada, temos de nos contentar com aproximações grosseiras, quando tentamos descobrir e apanhar a relação que prende dois ou mais dos elementos, que se destacam na vida das cidades.

O fenômeno urbano é sobremodo complicado para que esteja ao nosso alcance descobrir suas relações com a exatidão que só é possível em matemática, astronomia, física e química. O êrro das nossas apreciações cresce à medida que se complicam os fenômenos. Não obstante, é-nos dado, graças à observação e à experimentação, contentando-nos com os limites que resultam da natureza dos fatores em apreço, obter indicações e resultados de grande utilidade para regular a nossa ação no mundo. Que de observações importantíssimas se encontram hoje nos tratados de urbanismo, observações que se fossem conhecidas dos técnicos que presidiram à formação das grandes cidades, a sua situação, sob múltiplos pontos de vista, estaria hoje bem mais de acôrdo com as exigências da vida moderna! Se os que traçaram e projetaram

as principais ruas desta Capital tivessem, a exemplo de L'Enfant, quando concebeu o plano de Washington, ampliado mais a sua largura, que facilidade de circulação e que de economias não resultariam para a população desta cidade!

Se, nas encostas dos morros, quisermos admitir edifícios altos, devemos consultar as condições do sub-solo, a dimensão das ruas, as possibilidades da rêde de água, dos esgôtos, etc. As dificuldades que nos oferece a remodelação do Rio, quasi sempre de se haver feito abstração das relações que existem entre os prédios e os elementos que citei. Os imóveis altos, com elevada superfície de pisos, exigem obras de fundação caras; precisam ser bem estudados sob o ponto de vista arquitetônico, por ficarem em grande evidência e de modo que sejam vistos por várias faces; finalmente, reclamam ruas largas, cuja construção nas encostas exige muralhas de sustentação dispendiosas, em geral, tanto mais altas, quanto mais largas forem as ruas. Devemos também chamar a atenção para o fato de não ser econômica a edificação nos lugares elevados, em consequência do aumento de custo que de tal circunstância resulta para o transporte dos materiais. Outra grande fonte de despesas está nas obras de terraplenagem necessárias à sua edificação. E' indispensável, quási sempre, recorrer-se a muros de arrimo e a várias escadas para o acesso às partes altas, o que onera enormemente a edificação.

A fragmentação dos terrenos acidentados deve ser feita com o máximo cuidado e critério, afim de que as construções se façam nas melhores condições econômicas e arquitetônicas. A divisão da área a ser edificada só pode ser bem realizada quando, de antemão, já se conhece o programa das construções a serem efetuadas. E' mister que antecipadamente se conheça a altura e o volume dos prédios, afim de se fazer do melhor modo possível o loteamento. Um dos principais cuidados é procurar conseguir-se que os edifícios possam ser levantados separados uns dos outros e nunca ocultem os que ficarem em plano superior, os quais precisam ter, pelo menos, no andar mais elevado, o horizonte livre. Necessário se faz que os moradores de qualquer casa, por mais modesta que seja, disponham de ar, luz e vista. E' o que proclamam os que se teem ocupado com o problema do aloja-

mento e teem estudado a fundo tão importante assunto. Os códigos modernos de construção não admitem que prédio algum prive outro, situado nas suas proximidades, de ar, luz e vista, elementos indispensáveis à saúde do nosso corpo e do nosso espírito.

Se nas partes pouco acidentadas das cidades, é mister, por ocasião dos loteamentos, dar-se toda a atenção ao escoamento das águas, tanto pluviais, quanto residuais, com mais forte razão estes problemas devem merecer maior atenção nas regiões mais acidentadas. Que de acidentes, mortes e prejuízos têm havido em várias encostas desta cidade, por não haverem os seus proprietários dado a devida atenção ao escoamento das águas! Em consequência de escavações e de ruas clandestinas, traçadas "à la diable", as águas pluviais, em alguns lugares acidentados, foram desviadas do seu curso natural e lançadas em outra bacia, agravando as condições dos imóveis aí existentes. Vários blocos de pedra se têm desprendido por ocasião de fortes chuvas, determinando onde passam prejuízos e acidentes graves, em razão de escavações mal orientadas nos lugares onde se achavam, rolando através de várias propriedades. Não é possível às autoridades municipais controlarem tudo o que se passa na vasta superfície desta Capital. Os donos dos terrenos é que devem zelar melhor as suas propriedades e evitar prejuízos para os proprietários dos terrenos vizinhos, situados em nível inferior.

Para que o loteamento de um terreno proporcione ao seu proprietário os lucros visados, a primeira condição a preencher é tornar as diferentes parcelas accessíveis o mais facilmente que fôr possível. O critério a seguir é traçar as principais ruas, isto é, aquelas que são destinadas à maior circulação, e de que as outras são tributárias, de maneira que possam ser percorridas pelo veículo moderno, o automóvel, em *prise* direta. Para isso, é preciso que a declividade dominante seja no máximo de seis por cento. Um dos motivos, por que certas partes altas desta cidade não se expandiram e prosperaram, não obstante a magnífica vista que oferecem, e a excelente exposição às brisas do mar ou dos bosques, está em não serem servidas por vias que possam ser galgadas sem grande consumo de carburante, isto é, em *prise* direta. As ruas residenciais, nos morros, podem apresentar *grade* com

maior declividade que pode ir a 12 % em partes do alinhamento que não excedam de 100 metros, e mesmo a 15 % em trechos curtos. Quanto ao calçamento, é necessário que êle seja suficientemente resistente nas ruas de maior tráfego e ofereça o atrito necessário para que as rodas dos veículos não patinem. Nas ruas com fortes atividades não se deve empregar o macadame sem um aglutinante, nem o calçamento, a paralelepípedos sem encher as juntas com um *mastic*, de betume ou asfalto, ou com cimento. Aliás os calçamentos a paralelepípedos, sem tomada das juntas e o macadame simples, estão condenados pelo veículo auto-motor moderno. O concreto asfáltico ou o de cimento não deve ser empregado em rampas de mais de oito por cento. No caso de rampas mais fortes, é necessário recorrer-se aos paralelepípedos com as juntas tomadas a betume. As ruas com declividade superior a 15 % estão condenadas, não só porque desvalorizam os terrenos servidos por elas, como tambem não há solução aceitável e econômica para o seu calçamento e para o problema das canalizações, etc.

Quem percorre os arredores desta Capital, tem o desprazer de ver grandes áreas de terrenos em môrro, desvalorizadas em consequência de só serem accessíveis por vias traçadas com rampas, indo em muitos casos, além de 20 %. Há ruas novas, clandestinamente abertas, que se desenvolvem segundo a linha de maior declive. Nos subúrbios da Central e em algumas ilhas se observam terrenos, comportando um bom traçado, ostentando ruas excessivamente inclinadas, o que contribue para a sua desvalorização. Tais terrenos, por tal motivo, não podem ser economicamente ocupados. Os seus proprietários poderiam auferir lucros bem maiores, se entregassem a um técnico competente a orientação do loteamento. Como dizem os urbanistas, os planos bem estabelecidos são remuneradores.

Não se deve, como já disse, levantar nos morros edifícios muito altos. Os prédios construidos nas encostas precisam acomodar-se bem às suas declividades. Para isso, recorre-se a mais de um plano, para se terem as bases do edifício, de maneira que êle se desenvolva em degraus, o que contribue sobremodo para contrafortar e arrimar os terrenos. Tal dis-

posição proporciona a quem projeta, a ocasião de conseguir os melhores resultados arquitetônicos.

E' necessário fazer-se o tratamento artístico de todas as faces voltadas para as partes baixas. E' indispensável tambem que os prédios, nos morros, não surjam amontoados e muito unidos uns aos outros. Eles devem apresentar-se separados uns dos outros e os espaços livres serem arborizados e gramados.

Nas colinas desta Capital, em razão da ausência de um plano geral, as casas surgiram muito agarradas umas às outras, oferecendo à vista de quem as observa de baixo, justamente as partes que, de ordinário, nenhum cuidado arquitetônico merecem, e que são em geral, as destinadas às funções mais grosseiras, isto é, às das cozinhas, copas, gabinetes, etc. Aliás, na parte plana desta bela Capital, temos tolerado, em sítios pitorescos, dignos do maior carinho, edifícios com a frente situada em ruas secundárias, e os fundos, na maior evidência, voltados para logradouros de grande tráfego. E' que infelizmente, muitos proprietários ignoram que, situando mal os seus prédios nos terrenos que lhes são destinados, contribuem para a sua desvalorização. Todas as faces visíveis dos prédios devem receber tratamento arquitetônico.

O problema do tráfego através do plano de remodelação

O problema do tráfego através do plano de remodelação

1932

A principal e grande vantagem dos planos de remodelação está no fato de encararem os problemas urbanos em conjunto, não separando nenhum dêles dos restantes. Como bem afirmam os mestres do novo e vasto departamento da engenharia que se ocupa da transformação das cidades, os elementos de cada centro de população se ligam cada vez mais à medida que êles se desenvolvem e progridem. E', portanto, absurdo e irracional que se estude qualquer deles separadamente dos outros. Infelizmente, tal regime prevaleceu, com poucas exceções, por toda a parte, até o comêço dêste século, em cuja primeira década o urbanismo entrou de impor-se a todas as cidades adiantadas, constituindo as cidades alemãs o exemplo mais notável de tal fato. Hoje, graças à observação dos extraordinários resultados alcançados por inúmeros agrupamentos urbanos que adotam planos de conjunto, quási todas as cidades importantes dos Estados-Unidos, todas as de mais de 10 mil habitantes da Alemanha, Suiça, Inglaterra, Holanda, etc., puseram de lado e condenaram o prejudicial regime das soluções parciais; um número considerável delas está sob a égide de programas de transformações, em que o complexo problema urbano é encarado em todas as suas faces.

Entre os elementos que mais influiram para que algumas cidades fizessem elaborar planos de remodelação, encontra-se o problema do tráfego que, na opinião de muitos urbanistas, é o aspecto mais preponderante, entre os que se oferecem ao

nosso estudo, da vida e das transformações sucessivas das cidades. E' fácil perceber-se quanto a circulação, em um centro de população, depende de vários elementos. Com efeito, se meditarmos um pouco, perceberemos logo que as correntes do tráfego são função da altura dos edifícios, da superfície dos pisos, da largura, do traçado e calçamento das ruas, dos seus cruzamentos, da localização das praças, estações e cais, da composição dos bairros, etc.

Em um congresso de urbanismo, um notável profissional alemão, mostrou que a altura do edifício, a superfície dos seus pavimentos, a largura da rua e o tráfego formavam uma verdadeira equação, a qual deve dominar todo o programa de transformação de um núcleo de população. Entre as cidades que, para resolver o problema do tráfego, foram compelidas a encarar as demais questões, se encontra Havana. Fritz Malcher, notável urbanista austríaco, hoje uma das maiores autoridades no assunto em fóco, foi contratado especialmente para esse fim. Ele estudou por tal forma a circulação nas grandes cidades que chegou a estabelecer um novo tipo de cidade, que está servindo de modêlo para a cidade de Radburn, ora em construção em Nova Jersey, onde os veículos se deslocam em ruas em que não transitam pedestres, e êstes, por sua vez, só podem deslocar-se em vias próprias que só cruzam aquelas com separação de "grades", não havendo, portanto, possibilidade de desastres. Outro aspecto interessante da notável idealização urbanística de Fritz Malcher, a que os norte-americanos deram o nome de *cidade de amanhã* (city of to-morrow) ou da época do motor, é a constituição das quadras, as quais formam verdadeiras unidades independentes, por encerrarem tudo o que é indispensável à vida dos seus habitantes, reduzindo-lhes, ao mínimo, a necessidade de deslocamento.

Mostremos a grande dificuldade que apresenta o problema em fóco resultante do seguinte fato: o número de veículos nas cidades aumenta em progressão bem mais crescente que o das superfícies que se lhes destinam. Além disso, se o automóvel comum, parado, absorve cerca de dez metros quadrados, quando se desloca com velocidade média, êle ocupa

quarenta metros quadrados da via pública. Isto mostra que o veículo tem o volume físico muito menor que o volume dinâmico, isto é, o que tem quando se move, crescendo êste com a velocidade. Há outra circunstância importante que devemos assinalar: o homem, à medida que se civiliza, tende a viajar cada vez mais. E' por isso que as comissões de técnicos, encarregadas de estudar o tráfego de Londres, registraram 200 viagens por cabeça em 1905, 311 em 1914, 413 em 1919, no fim da guerra, 440 em 1924, 511 em 1929, e, finalmente, 518 em 1930. Portanto, a questão do tráfego é de solução difícil.

Devemos também, antes de entrar na apreciação da maneira por que o plano Agache encarou o problema em apreço, salientar que a economia dos centros de população depende enormemente do modo pelo qual os veículos neles trafegam. De fato, as paradas forçadas dos veículos que operam em uma cidade, e o congestionamento das ruas, nas horas de maior atividade, determinam consideráveis prejuizos, que montam a quantias consideráveis. Isto é fácil de se compreender. Toda a diminuição de velocidade dos automóveis, caminhões e "tramways" ou qualquer interrupção do trânsito em uma rua, se traduz por um menor rendimento das pessoas que são embaraçadas por tais fatos. Não são somente os transeuntes que se veem prejudicados. O comércio, a indústria, o serviço público, em suma, todas as formas de atividade social muito sofrem quando as condições de movimento nas avenidas, praças e ruas não correspondem às necessidades gerais. As várias comissões, organizadas nos Estados-Unidos para estudar os problemas das grandes cidades americanas, avaliam em quantias fantásticas os prejuizos, que está acarretando, para a progressista república do norte deste continente, o retardamento do tráfego nas horas vivas. Daí a coragem e a ousadia com que as administrações dos principais centros de população da referida nação se aventuram à execução de obras de formidável vulto, com o objetivo de facilitar a circulação. As somas nelas empregadas são compensadas largamente, por permitirem uma atividade mais eficiente.

O ESTUDO CIENTÍFICO DO TRÁFEGO PELOS TÉCNICOS AMERICANOS

Para pôr em evidência a significação que tem, sob o ponto de vista do urbanismo, o problema do tráfego e o critério científico com que êle foi estudado nos Estados-Unidos, mostremos algumas das conclusões a que chegaram as comissões de técnicos que abordaram o assunto em Dayton e em outras cidades norte-americanas.

Tais conclusões podem ser denominadas leis do tráfego, pois que são relações constantes observadas entre os elementos que variam e desempenham função importante no fenômeno social que estamos considerando. E' sôbre tais relações que se deve basear o estabelecimento dos projetos das vias destinadas à grande circulação.

1.ª) — O volume total do tráfego em uma cidade depende assim da sua superfície habitada como da distância e do tamanho dos centros populosos da região correspondente.

2.ª) — O tráfego ao longo de uma avenida radial varia na razão inversa do quadrado ou da potência de grau igual a 1,5 da distância ao centro da cidade. O tráfego dos veículos em trânsito determina um fator constante, largamente independente do tamanho do povoado e da distância do centro respectivo.

3.ª) — Há uma relação definida entre o volume do tráfego, em trânsito, proveniente de um distrito ou de um povoado, e o número de veículos automotores aí registrados.

4.º) — O tráfego não aumenta tanto quanto a matrícula ou o registro dos automóveis. Ao avaliar-se o tráfego futuro, pode-se admitir que a circulação veicular, fora dos centros congestionados, aumentará proporcionalmente à raiz quadrada dos acréscimos acusados pelo registro das viaturas, e na razão direta da potência de grau igual a 3/4, nas proximidades dos grandes centros.

5.ª) — O número de veículos automotores proveniente dos distritos comerciais ou industriais, com relação a inúmeras cidades norte-americanas, verificou-se que se representa por 0,1 por pé de testada das casas de negócio e por 1,0 para cada mil pés quadrados da área industrial.

6.ª) — Verificou-se que o tráfego, na hora de circulação máxima, variava entre 14 e 25,8 por cento do volume total observado entre 8 horas e 18 horas, isto é, durante dez horas.

7.ª) — O tráfego, durante a semana de circulação máxima, é aproximadamente o dôbro da média semanal durante o ano.

8.ª) — As ruas destinadas à circulação, nos distritos em que dominam os prédios para uma só família, não devem distar mais de novecentos metros umas das outras; nos distritos em que as casas são para duas famílias, a distância entre elas não deve exceder de 600 metros; nos distritos em que dominam os prédios para muitas famílias, as vias em questão não se devem afastar umas das outras mais de 375 metros. Nos distritos industriais o afastamento entre as ruas destinadas ao tráfego não deve exceder de 230 metros.

A observação do tráfego dentro de Nova York, nos seus arredores e em tôrno de várias cidades norte-americanas, sendo uma delas Cincinnati, mostrou que há uma relação constante entre o volume do tráfego registrado em um ponto de uma via-arterial, que se origina numa aglomeração urbana ou região servida por essa via, o número de veículos automotores das referidas aglomerações, ou região, e a distância do ponto de observação ao centro delas. A relação é expressa pela seguinte fórmula:

$$T = n \times \frac{R}{d}$$

Nessa fórmula *T* indica o volume do tráfego em 24 horas, *R* o número de veículos registrados e *d* a distância em milhas, sendo *n* o número de pessoas por veículo.

OS ELEMENTOS DADOS AO SR. AGACHE

O Sr. Alfred Agache não dispôs, para elaborar o seu plano de remodelação, dos elementos e dados que são indispensáveis para bem se resolverem os problemas de uma cidade. A administração Prado, que, inegavelmente, no meu obscuro parecer e

no de muitos colegas de renome, prestou um indiscutível serviço a esta capital, mandando elaborar o referido plano, não foi entretanto bem orientada, sob certos aspectos, no modo de encarar o problema. Quero referir-me à lacuna de não ter promovido a colaboração, no projeto Agache, de alguns técnicos nossos, para fornecer ao urbanista francês informações e dados que só um profundo conhecimento da cidade pode dar. O único engenheiro da Diretoria de Engenharia que teve maior contacto com o Sr. Agache, fui eu, havendo, entretanto, a minha função sido limitada a pouca cousa. Servi apenas poucos meses, tendo sido afastado antes da conclusão dos trabalhos, por motivo que até hoje não me foi dado saber. A falta de colaboração de um auxiliar bastante conhecedor do nosso meio, se evidencía através de algumas das soluções que o plano apresenta para os nossos problemas. Além disso, não deram ao Sr. Agache os elementos estatísticos que reclamam os urbanistas para poderem atacar convenientemente as questões. Os que eu consegui obter eram muito incompletos. Sob tal aspecto estamos ainda bem atrasados.

Não dispôs o Sr. Agache de uma planta cadastral completa, nem das indicações seguras e detalhadas com relação ao nosso sub-solo e às estruturas aí executadas. Tais elementos são indispensáveis ao estudo e à conveniente solução dos problemas urbanos. Para dar uma idéia do alcance e da importância dos elementos informativos e estatísticos indispensáveis ao estabelecimento de um plano de remodelação, basta dizer-se que a coleta de tais elementos para a transformação de Nova York custou cerca de 16 mil contos. A comissão que organizou o plano de Cincinnati, dispôs de uma infinidade de mapas em que se encontravam todos os dados referentes à circulação. As cinquenta e tantas folhas dos mapas indicavam a largura de cada via pública, a da parte carroçável correspondente, bem como a dos passeios, o *grade*, a natureza do calçamento, as linhas de bondes e de ônibus, as alturas dos prédios, etc.

Tais elementos são indispensáveis, pois o estudo do futuro tráfego veicular se baseia nos seguintes axiomas:

1.º) — A intensidade e a natureza do tráfego em cada via pública dependem do valor das áreas que lhe são tributárias,

da sua ocupação e uso, bem como do seu futuro desenvolvimento.

2.º) — Existem as mesmas correntes de comunicação entre dois bairros com idêntico potencial de tráfego, havendo uma redução na frequência das referidas correntes, r ção que cresce com a distância que separa os ditos bairros.

Ora, tais elementos, por causa da nossa mal orientada organização, não se podem obter nesta cidade senão à custa de muito tempo e grandes dispêndios. Para dar uma idéia do nosso atraso, é suficiente dizer que, durante mais de vinte anos, o Rio esteve sem planta cadastral, sendo que a atual, organizada pela Aircraft, ainda precisa ser completada sob certos aspectos. No entanto, sem planta cadastral, não é possível intervir convenientemente em uma cidade, nem modificá-la ou administrá-la de acôrdo com as necessidades gerais.

Concluimos, pois, que as indicações do plano Agache relativas ao tráfego não podem aproximar-se convenientemente da realidade.

Comecemos pela apreciação das diretrizes, seguidas pelo urbanista francês, que teve a eficiente colaboração de um técnico de alta competência em tráfego, o arquiteto russo Ed. Groer. Para proceder logicamente, devemos iniciar o nosso trabalho pelo zoneamento que o plano estabeleceu para esta capital, uma vez que o zoneamento exerce uma influência considerável sôbre o tráfego.

O ZONEAMENTO E O TRÁFEGO

O zoneamento divide a cidade em distritos, destinando-se cada um a um determinado fim, devendo, por isso, cada um dêles apresentar uma composição homogênea. Em cada distrito, a ocupação dos lotes deve ser feita de um modo idêntico. O zoneamento indica para cada distrito o uso dos lotes e os limites em altura e volume dos edifícios. Distribui os bairros de maneira a facilitar a vida de relação entre êles. Graças a tal sistematização, fica a cidade dividida em bairros, cada um correspondendo a uma determinada atividade. Aliás, o zoneamento, conquista que se vai generalizando nos Estados-Unidos e na Europa, não é mais do que uma sistematização das

tendências, que a evolução dos centros urbanos vinham acusando. Pelo zoneamento, a cidade fica dividida em bairros residenciais, comerciais e industriais. Cada um dêsses pode ser subdividido. Mercê do zoneamento, o percurso dos veículos e o trajeto dos habitantes são consideravelmente diminuidos. O bairro industrial, ficando situado perto dos cais e das estações, os veículos que servem às fábricas, percorrem menores distâncias. O bairro comercial, ficando ao lado do destinado às indústrias, os veículos pesados que entre os dois transitam, efetuam deslocamentos menores.

Do zoneamento, grandes economias resultam para a coletividade e se facilita de um modo extraordinário a solução dos problemas relativos ao abastecimento de água, gás e energia elétrica, esgotos sanitários, calçamento, arborização, iluminação, etc.

Conforme o indica a planta relativa ao zoneamento do Rio, a zona industrial fica situada ao longo do cáis do porto, desenvolvendo-se até além do Cajú, e abrangendo uma faixa com boa largura. A parte mais larga compreende grande porção dos terrenos da Baixada ainda em mangue, nas vizinhanças de Manguinhos, e terrenos por conquistar à baía de acôrdo com o projeto da Baixada. Essa zona que está colorida a tinta azul, é destinada aos grandes depósitos, armazens, trapiches, usinas e fábricas. E' de fácil compreensão que se localizem todos os edifícios com fins de depósito e industriais nas proximidades dos cáis, à pequena distância, portanto, dos logares em que atracam os vapores, e também perto das vias férreas. Verificando-se isto, fica sobremaneira reduzido e facilitado o transporte das matérias primas e dos produtos industriais através da cidade, não sendo necessário aos veículos que se ocupem com tal transporte, de penetrar em outras zonas.

E', pois, indispensável que as linhas férreas por onde transitam os trens de mercadorias, partam de estações convenientemente situadas na parte da cidade, de que ora nos ocupamos, e se desenvolvam através dela, de maneira que se permita o estabelecimento de desvios para os grandes depósitos e usinas, devendo, por motivo de economia, deixar a zona em questão através de terrenos de baixo preço afim de, sem

consideráveis dispêndios, poder dispôr de uma faixa larga para o estabelecimento de novas linhas, no futuro, com um regular *right of way*. Nada mais é preciso acrescentar para se concluir que há uma enorme dependência entre o zoneamento, a localização das linhas férreas e dos cáis destinados ao atracamento de vapores.

Outro fato de considerável importância é a situação da zona comercial. Deverá esta ser bem accessível para os veículos que partem da zona destinada às indústrias. O plano do Sr. Agache localizou a zona comercial em partes dos distritos de Santo Antônio, Sant'Ana, Gamboa, Santa Rita, Engenho Velho e Espírito Santo, excluindo os morros.

Essa parte está colorida a tinta amarela e se desenvolve, na sua maior porção, nos terrenos que marginam o canal do Mangue. Como o tráfego aí tende a ser cada vez mais intenso, o plano indica a abertura, em tal zona, de novas vias, do alargamento de algumas ruas e do prolongamento de outras. Uma parte da zona de que ora se trata, no caso de se executar o plano, é localizada nos terrenos adquiridos ao mar com a demolição do Morro de Santo Antônio.

À zona anterior segue-se a dos negócios, que abrangerá a atual parte central. Ela está representada na planta do zoneamento pela parte colorida a vermelho. A zona em questão, como o revela uma ligeira inspeção da planta, é servida por um bom sistema de vias. Chamo a atenção dos ouvintes para o seguinte fato, que tem considerável importância, sob o ponto de vista do tráfego. Conforme se pode ver nas plantas e nas *maquettes* do plano, as quadras dos novos bairros não serão mais edificadas como têm sido até hoje. Elas, graças aos limites estabelecidos para os edifícios que serão levantados, apresentarão grandes áreas centrais, accessíveis aos veículos por meio de galerias. Tais áreas desempenham a dupla função de permitir farta iluminação e boa ventilação no interior das quadras, bem como a de servir para o estacionamento de automóveis e de caminhões. Êstes, pois, quando parados, não atravancarão as vias públicas. Tal fato facilita, de modo extraordinário, o tráfego.

As outras duas zonas se destinam a residências, sendo uma delas indicada para as habitações de luxo, em que há

maiores exigências com relação à altura das casas, e a outra para habitações modestas. A primeira, que está colorida na planta a *grenat*, se desenvolve através de terrenos de preço alto. A outra está colorida a tinta côr de rosa e compreende os terrenos que, na sua maior parte, podem ser adquiridos pelas classes não abastadas. Nesta última zona, o regulamento tolera pequenos edifícios, apresentando em certos casos um pavimento no mínimo e em outros dois.

Nos distritos residenciais, tolera-se o pequeno comércio, limitado sempre ao que é indispensavel à vida dos bairros residenciais, devendo os prédios que se lhes destinam, formar núcleos, localizados convenientemente, de maneira que não se prejudiquem as habitações vizinhas.

Há uma grande tendência nas cidades norte-americanas, bem como em muitas da Europa, para se evitarem correntes de tráfego nas ruas residenciais. Isto se faz com o objetivo de pôr os habitantes das casas de tais ruas ao abrigo da poeira, do ruido e dos acidentes que os veículos modernos ocasionam.

Em compensação, as vias destinadas à grande circulação devem apresentar considerável largura, com várias faixas para as correntes e filas de veículos que se formarem. As vias em questão, para atrair o tráfego, devem apresentar todas as facilidades quanto ao *grade*, ao calçamento, aos sinais e aos cruzamentos com as outras vias, afim de que os veículos nelas se desloquem em excelentes condições, sem embaraços de espécie alguma.

No seu vasto projeto procurou o Sr. Agache, por meio de largas artérias, facilitar as comunicações entre os bairros residenciais, bem como o tráfego em cada um dêles, sem exagerar, entretanto, a largura das ruas residenciais, que, em geral, na parte carroçável, só devem apresentar duas faixas para a circulação, cada uma delas com a largura de três metros e trinta e cinco centímetros, conforme as decisões dos últimos congressos de estradas.

O SISTEMA DE AVENIDAS DO PLANO AGACHE

Duas grandes diretrizes apresenta o plano elaborado pelo urbanista francês. Essas diretrizes são a Rio-São Paulo e a

Rio-Petrópolis, que funcionarão como os dois eixos da cidade, e as vias dominantes do sistema circulatório. Como mostram a história e a evolução das principais metrópoles, estas sempre surgiram e se formaram no cruzamento de duas ou mais grandes vias. Assim aconteceu com Paris, Babilônia, Londres, Roma, etc. As duas estradas que acima apontei, é que vão canalizar as maiores correntes de veículos automotores que buscam esta cidade, vindo do nosso *hinterland*, ou dela partam em demanda dos centros populosos do interior. As vias a que me refiro, de acôrdo com o plano, se cruzam na Praça da Bandeira, que formará o principal centro focal do tráfego nesta metrópole. Da citada praça irradiarão as mais importantes artérias do Rio, todas estudadas de maneira que se permita rápida e fácil comunicação do centro do sistema urbano com as diferentes partes da cidade.

A Rio-São Paulo terá, após a Praça da Bandeira, como prolongamento a Avenida do Mangue, que, pelo projeto, se estenderá até o mar, absorvendo as quadras que ficam entre General Câmara e São Pedro, contornando a Igreja da Candelária. Outra artéria de considerável importância é a que parte da referida praça na direção do bairro da Estrêla e Itapirú, atravessa em túnel o môrro que separa êstes bairros do das Laranjeiras, atravessa êste e cruza em túnel o môrro do Corcovado, desenvolvendo-se em seguida pela base da encosta correspondente até o Jardim Botânico e Lagoa Rodrigo de Freitas. Há no projeto uma avenida circular que também se origina na Praça da Bandeira, e terá de desempenhar, se fôr aberta, um papel de inegável relevância, pois colocará o centro da cidade em fácil comunicação com alguns bairros já muito povoados, bem como êstes entre si. A via em questão parte da mencionada praça, estende-se até a Tijuca, atravessa os bairros de Andaraí e Vila Isabel, cruza a Central em Engenho Novo, prossegue através do distrito dêste nome até alcançar a Rio-Petrópolis, utilizando-se desta para voltar à sua origem.

Algumas ligações indispensáveis de vias importantes constam do plano de remodelação, destacando-se entre elas a que estabelecerá comunicação entre a Avenida Beira-Mar e a que se desenvolve junto e paralelamente ao Cáis do Porto. Trata-

se, de fato, de uma ligação importante, que evitará a passagem pela parte central da cidade de um elevado número de veículos.

A observação do projeto mostra que as grandes e as pequenas praças, que foram distribuidas de acôrdo com as necessidades, contribuirão enormente para auxiliar o tráfego e a vida desta capital. O papel de tais logradouros é, em parte, o de funcionarem como verdadeiros comutadores lançando, sem conflitos, as correntes de circulação que para êles convergem, em outras direções. As praças do Castelo, de Santo Antônio e Paris, e a que vai ter o destino simbólico de porta do Brasil, são como que as resultantes das vias que nelas se cruzam, obedecendo a sua forma à maneira por que as ruas para elas convergem, e também a exigências de ordem arquitetônica. Considero em extremo feliz a idéia de se ligarem as praças do Castelo e de Santo Antônio e a Esplanada do Senado por uma larga via. E' preciso reconhecer que várias artérias urbanas projetadas pelo Plano não serão exequíveis, tais como foram traçadas, senão daqui a algumas décadas. Não devemos ficar surpreendidos com isso, uma vez que os planos das cidades são estabelecidos para uma execução lenta, durante muitas dezenas de anos. O plano de Chicago está sendo executado há já cerca de 20 anos e ainda tem diante de si trinta e tantos anos, ou mais. Há cerca de quatro anos foi prolongado o bulevar Hausmann, projetado por quem lhe deu o nome há mais de sessenta anos. O plano que L'Enfant estabeleceu para Washington, a mais bela cidade dos Estados Unidos, não obstante ter sido elaborado há mais de um século, ainda orienta a sua expansão e a sua estrutura.

Entre as vias que as necessidades do tráfego mais reclamam, há algumas que desde já precisam ser estudadas no terreno e em face do cadastro imobiliário, afim de ver se são exequíveis dentro de alguns anos. No caso de não ser possível, é necessário modificar o projeto no sentido de procurar uma solução mais ao alcance dos recursos financeiros da cidade. O que se faz mister é impedir desde já que novas estruturas venham dificultar os alargamentos e os prolongamentos de ruas projetadas, bem como a abertura de novos logradouros. Eu, com os meus dedicados companheiros Reidy

e Paula Lopes, tenho estudado algumas das ruas a serem alargadas, bem como algumas ligações e aberturas de ruas indicadas no plano, sempre com o objetivo de bem orientar a administração municipal. O que se faz indispensável é, desde já, estabelecer-se um programa que se possa realizar dentro de 10 anos, afim de que o governo da cidade consagre todos os anos uma determinada verba, que vá permitindo a execução gradativa e lenta do referido programa.

O TRANSPORTE POR MEIO DE BONDES

A circulação nas cidades far-se-ia melhor, se os seus veículos, em número igual ou mesmo maior, fossem do mesmo tipo e desenvolvessem a mesma velocidade. O ideal lograr-se-ia se estivesse ao nosso alcance obter-se que as correntes do tráfego fossem homogêneas. Os que bem estudaram o assunto são de parecer que o escoamento das filas de veículos se realizaria em muito melhores condições nas cidades movimentadas, se houvesse possibilidade de os governos municipais admitirem somente em circulação veículos pequenos, os quais se inscrevem bem nas curvas, mudam facilmente de direção e encontram menos embaraços que os de maior volume. Se isso se verifica em relação a viaturas da mesma espécie, com mais forte razão a afirmação acima tem logar relativamente àquelas que são acionadas de outro modo.

E' por isso que o meio de transoprte por "*tramways*" está perdendo a sua eficiência nas vias públicas de grande tráfego e nas partes centrais das cidades, diante do número crescente dos veículos modernos. A circulação de automóveis que está absorvendo as ruas em todos os centros de população, é incompativel com as dos bondes. E' que há entre as duas espécies de veículos grandes diferenças de volume e de velocidade. Pode-se afirmar, sem haver nisso o menor exagêro, que o trilho está condenado na superfície das ruas. Êle, além de só servir de apôio a veículos que embaraçam e retardam a circulação dos automóveis e caminhões, é um grande inimigo do calçamento.

Foi, naturalmente, baseando-se em tais fatos, que o Sr. Agache sugeriu a supressão gradativa das linhas de bondes

na parte central do Rio. Se êle assim pensa em relação ao meio de transporte sôbre trilhos, pela superfície das ruas, acha, entretanto, que tal meio é a única solução para a condução rápida de grandes massas humanas entre pontos afastados da cidade, desde que as linhas sejam estabelecidas em plano inferior ou superior ao das ruas. O bonde, de fato, por motivo de sua diminuta velocidade, só pode servir para pequenos percursos, devendo, entretanto, as suas linhas evitar as vias públicas de grande tráfego, ou nessas ser apenas admitidas quando os seus trilhos dispuserem de faixas próprias, em que outros veículos não trafeguem.

No Rio, outrora, havia, a certos respeitos, melhor orientação em relação ao estabelecimento das linhas de bondes. O ponto terminal delas se limitava ao largo da Carioca, São Francisco e Rocio. O serviço da parte central era feito por pequenos bondes, de bitola estreita, que não atravancavam e absorviam, naquele tempo, as ruas da zona comercial, quási todas de diminuta largura.

De acôrdo com o que se vai observando em outras cidades, para se facilitar a circulação, é mister que se suprimam as linhas de bondes no centro da cidade, principalmente a circulação de comboios. O Rio, não obstante o número bem pequeno de veículos automotores que atualmente conta, dá a ilusão de uma capital de tráfego intenso. Isto se verifica em consequência das perturbações e do atravancamento das ruas pelos bondes enormes e os longos comboios que atravessam e percorrem as vias do centro nas horas denominadas vivas. Outro fato, também lamentável, que muito concorre para agravar a situação, é a permissão e a tolerância pelas autoridades para que se carreguem e se descarreguem caminhões nas mesmas horas. Aí se encontram em grande parte as razões pelas quais os quinze mil veículos automotores desta capital dão a impressão, nas horas de circulação intensa, de um tráfego duas ou três vezes maior.

O METROPOLITANO

O Sr. Agache, através do seu livro, mostra-se, partidário do estabelecimento, nesta capital, de linhas de metropolitano

para o transporte rápido de seus habitantes. Como acima disse, o transporte rápido sôbre trilhos já não é mais possível pela superfície das ruas. Mesmo quando as linhas se desenvolvem em faixas próprias pelas vias públicas, as grandes composições e as velocidades elevadas não são possíveis. Portanto, o problema urbano do transporte rápido de grandes massas humanas só é possível por vias férreas, instalando-as no sub-solo ou em plano elevado.

O Sr. Agache julga que as linhas metropolitanas no Rio não se devem limitar aos distritos urbanos, onde elas devem ser estabelecidas na primeira etapa. Na segunda elas devem ir além dos referidos distritos, não só para permitir a formação de agremiações satélites ao longo das praias aprazíveis, existentes ao sul, senão também para atender a certas zonas, já povoadas, e que não prosperaram pela sua difícil comunicação com o centro.

As idéias do urbanista francês coincidem em grande parte com as do projeto Pereira da Silva. A primeira linha parte em túnel de São Cristóvão, vem ter ao centro da cidade, segue depois na direção dos bairros do sul, passando pela Lapa e Largo do Machado. Até aí, a linha se desenvolve em túnel. Ao sair do túnel, contorna a encosta do Mundo Novo e segue pela encosta do Massiço do Corcovado, terminando o seu percurso na Praça Artur Bernardes. Mais tarde, a linha prosseguirá na direção da parte meridional da zona rural até atingir Santa Cruz.

O plano sugere duas novas linhas para estabelecerem a ligação futura da cidade com Niterói e a Ilha do Governador.

O PROBLEMA DAS LINHAS FÉRREAS

O problema do estabelecimento das vias férreas, infelizmente para esta capital e para as organizações correspondentes, foi considerado, quási sempre e em grande parte, isoladamente dos outros elementos urbanos. Entretanto, como é patente e já salientei no comêço dêste trabalho, há uma considerável interdependência entre o referido problema e os relativos aos outros aspectos da vida, da estrutura e das transformações de um centro de população. Em consequência da

nossa mal orientada organização, as repartições e os escritórios técnicos que se ocupam com os problemas desta capital, vivem e agem sem o menor contacto e raramente se consultam, ou trocam idéias. Daí a série de conflitos que, com grandes prejuizos para a população carioca, se notam constantemente entre obras públicas levadas a efeito nesta metrópole. Nada melhor para mostrar isto do que examinar as dificuldades que para o tráfego criou o modo por que foram situadas as estações da Central e da Leopoldina. Elas foram em geral localizadas sem a menor preocupação de lhes facilitar o acesso, bem como o rápido escoamento dos passageiros que nelas desembarcam. Era natural que a Prefeitura e a direção das estradas de ferro sempre se entendessem e organizassem um plano de obras com o objetivo de harmonizar cada estação com os logradouros que a cercam. Uma ligeira observação mostra que a cada uma das paradas dos trens suburbanos devia corresponder uma praça ou pequeno largo. A situação em que, sob o ponto de vista do tráfego, se encontram as estações do Meyer, Engenho Novo, Engenho de Dentro, Cascadura, Campo Grande, etc., dá uma idéia da nossa desídia e do nosso descuido. Não encaramos nunca os problemas em conjunto. A localização das estações, das várias estruturas e a maneira por que os prédios foram construidos ao longo das linhas, exige uma reforma radical, que será lenta naturalmente, porém, que teremos de realizar, muito embora dure isso alguns decênios.

Foram naturalmente tais fatos que influiram, em parte, sobre o espírito do Sr. Agache, para que propusesse, com relação ás vias férreas, uma transformação radical, que atenda não somente à solução de vários problemas urbanos relativos aos subúrbios da Central, mas ainda às exigências resultantes do zoneamento por êle indicado, o qual não só se baseia nas condições topográficas e hidráulicas do Rio, senão também na sua evolução espontânea.

AS ESTAÇÕES TERMINAIS

As estações terminais das estradas de ferro, quando os seus trilhos convergem em um determinado distrito, devem

ser reunidas ou agrupadas em uma mesma *gare*. Isso se impõe, sob vários pontos de vista, destacando-se, entre êles, o fato de tal concentração evitar que os passageiros e as mercadorias que têm de ser canalizadas de uma via férrea para outra, transitem pela cidade. As economias e as facilidades que isso traz para a cidade, o público e o movimento ferroviário, são incontestáveis. Entre as vantagens que resultam da concentração das *gares* e da fácil inter-comunicação que assim se consegue entre as vias férreas, figuram a de ficar muito reduzida a área dos terrenos, ocupados por elas, e a de se estabelecer para o serviço das terminais um grande número de órgãos comuns.

Os resultados são de tal ordem que em várias cidades norte-americanas numerosas e importantes companhias de estradas de ferro têm dispendido enormes somas afim de estabelecerem *gares* comuns nos centros populosos onde as suas linhas convergem.

Portanto, a idéia de se construir uma *gare* comum, para os trens de passageiros da Central e da Leopoldina, acho digna de estudo, supondo eu que corresponde a uma grande necessidade e a uma inegável tendência para o aperfeiçoamento dos seus serviços. Tal idéia se encontra no plano de remodelação, que sugere o estabelecimento de uma *gare* comum onde se encontra a atual terminal da Leopoldina, servindo para os trens de passageiros dessa via-férrea e da Central.

As *gares* devem ser localizadas em pontos de onde irradiem avenidas, ou vias de bôa capacidade de tráfego, permitindo fácil comunicação com todas as partes da cidade. Eis a razão por que o plano de remodelação situa a *gare* comum projetada para a Central e a Leopoldina onde atualmente se encontra a estação dessa última estrada. Como um corolário de tal concentração e de outros fatos mencionados, foi projetada pelo plano uma enorme praça em tal logar. Dessa praça partem artérias que atravessam a cidade, e que estão destinadas a canalizar as maiores correntes de circulação. O projeto da *gare* comum, o da respectiva praça que funcionará como o maior centro focal da cidade, e o relativo às avenidas

que aí convergem, se acham estreitamente ligados, constituindo uma das partes culminantes do plano de remodelação.

Por êsse plano, as linhas da Central entre Pedro II e Deodoro serão transformadas por etapas sucessivas de modo que, futuramente, ao cabo de alguns lustros, só se destinem a trens metropolitanos. Na primeira fase são afastados os trens de carga do trajeto atual para outro que, partindo de uma estação para mercadorias, estabelecida em um ponto central da zona industrial, vá ter à estação de Deodoro, passando através dos terrenos da Baixada e de parte dos pertencentes aos subúrbios da Leopoldina e da Auxiliar.

Na segunda fase, serão desviados os trens de passageiros destinados ao interior, os quais, partindo da *gare* comum às vias férreas, — a qual, como já disse, fica onde se encontra atualmente a estação da Leopoldina, — vão alcançar o leito das linhas destinadas aos trens de mercadorias, leito que deverá ter a largura necessária para comportar várias faixas de três metros, que sirvam para o estabelecimento de diferentes vias férreas.

Uma das razões que influiram para a transformação do atual leito da Central, e a que me venho referindo, foi melhorar as comunicações entre as duas partes desta capital que estão separadas pelas linhas da mencionada estrada. O contacto e a inter-comunicação entre elas devem ser facilitados a curtos intervalos, não só em relação aos veículos, mas também aos pedestres. No máximo, de duzentos em duzentos metros, devia haver uma comunicação.

Outra razão que muito influiu para a projetada transformação, foi a possibilidade que dela resulta, de se construirem duas vias paralelas às linhas da Central, sendo uma destinada aos veículos leves e velozes e outra aos caminhões.

No caso de se desviarem os trens de carga e de passageiros do interior, as faixas por onde êles circulam atualmente seriam integradas nas ruas laterais existentes, onde fosse possível. As novas vias assim formadas só se destinariam a veículos automotores, permitindo, portanto, grandes facilidades de circulação. Além de permitir os resultados indicados, a transformação de que ora nos ocupamos, encaminharia a solução de outro problema — o das águas pluviais, o

qual, em grande parte, é embaraçado pelo leito da Central, que corta vários riachos.

Devo também mencionar outra face do problema de que estamos tratando. Para as linhas da Central, em muitos trechos, dão os fundos das casas construidas nos terrenos marginais. O estabelecimento de duas vias públicas paralelas às linhas do metropolitano, daria logar à reconstrução de inúmeros prédios situados à beira da linha férrea ou junto dela, melhorando naturalmente o aspecto, ora desordenado e bem desagradável que apresentam à vista de quem atualmente viaja pelos trens de passageiros.

O Rio de Janeiro evoluiu na maior desordem, não lhe havendo alguns dos seus elementos principais acompanhado o seu desenvolvimento. Os problemas fundamentais relativos ao abastecimento de água, aos esgotos sanitários e pluviais, e ao tráfego, foram descurados, agravando-se, a tal respeito, a situação da cidade cada dia que passa. Tais problemas precisam ser atacados energicamente, porém em conjunto, como o exige o plano de remodelação. Não devemos prosseguir no regime dos adiamentos sucessivos ou das soluções parciais. E' preciso também não se desanimar diante do vulto das obras e, para que possamos realizá-las, estabelecer um programa que nos permita executá-las por etapas sucessivas. Confiemos nos nossos administradores, os quais certamente terão o ardor social necessário para levar a efeito um vasto plano de realizações que só consultem o interêsse geral.

DIVERSAS SOLUÇÕES PARA O PROBLEMA DO TRÁFEGO URBANO

Passemos em revista as diversas soluções que se podem dar ao problema da circulação urbana, problema em foco em todas as cidades do mundo, e cuja importância é de ordem que mereça a nossa máxima atenção e todo o nosso devotamento.

Precisamos convencer-nos de que grandes responsabilidades pesam sôbre os ombros das administrações municipais, em face da questão que determinou a constituição desta ilus-

tre comissão, a qual pelo valor, pela competência e pelo patriotismo dos seus membros, promete os melhores resultados.

Os diversos modos encontrados pelos técnicos para se resolver o problema do tráfego e melhorar a circulação nas vias urbanas, são os seguintes:

a) — Recuo dos prédios de maneira que se dê à rua a largura necessária para permitir a circulação dos veículos provenientes das áreas que lhe são tributárias, e dos que aí passam em trânsito;

b) — O estabelecimento de vias no sub-solo ou em plano superior ao das ruas para o tráfego de veículos ou de trens elétricos;

c) — O alargamento da parte carroçável, à custa dos passeios, podendo tais partes das vias públicas ser:

1 — Estreitadas permanentemente;

2 — Colocadas sob arcadas ou galerias estabelecidas na parte da frente do pavimento térreo dos edifícios;

3 — Colocadas acima ou abaixo do solo das ruas.

d) — As partes carroçáveis das vias urbanas podem ser alargadas para a circulação proibindo-se:

1 — O estabelecimento dos veículos;

2 — A carga ou descarga de veículos durante as horas denominadas vivas, ou de circulação intensa.

e) — O tráfego pode ser melhorado nas ruas por meio das seguintes providências:

1 — Separando-se os veículos lentos dos velozes;

2 — Estabelecendo-se um só sentido para o movimento;

3 — Proibindo-se a mudança de direção;

4 — Harmonizando-se o sentido do movimento dos bondes e demais veículos;

5 — Estabelecendo-se os sinais luminosos nas vias de grande tráfego e somente nos cruzamentos importantes, de acôrdo com as indicações da estatística relativa à circulação.

Relatório apresentado ao Dr. Pedro Ludovico, interventor no Estado de Goiás, sôbre a mudança da atual capital para Campinas

Relatório apresentado ao Dr. Pedro Ludovico, interventor no Estado de Goiás, sôbre a mudança da atual capital para Campinas

ANO DE 1933

Venho, por meio deste, dar-vos conta dos resultados a que cheguei inspecionando os arredores da cidade de Campinas, e examinando os dados e informações que recebí do Prefeito e moradores do respectivo município, e colhí na leitura do relatório da culta comissão nomeada para escolher o local em que deverá ser construida a futura capital de Goiás.

Antes, porém, de entrar na análise dos vários elementos de que dependem a vida e a expansão de um centro urbano, devo dizer-vos o que penso com relação à oportunidade da mudança da capital de Goiás, problema que sobremodo vos preocupa e é debatido por todos os que se interessam pelo futuro do vosso Estado, cujas riquezas extraordinárias ainda não puderam ser exploradas por vários motivos, entre os quais figura o de não ter ainda aí surgido uma cidade moderna.

A CIDADE MODERNA E A SUA AÇÃO CIVILIZADORA E ECONÔMICA

Outrora, a idéia da construção de uma cidade, bem como ainda hoje entre os que ignoram as indiscutíveis influências civilizadoras e econômicas de uma cidade moderna, tinha uma significação bem diferente do que ela exprime para os que estudaram o assunto e estão ao par dos resultados de várias espécies que proporciona infalivelmente todo o agru-

pamento urbano convenientemente planejado e realizado. Antigamente tal idéia significava, em geral, uma fantasia de povo rico, uma preocupação de ostentação, de megalomania e de gasto dos dinheiros públicos em obras de luxo, só possíveis nas épocas de grande prosperidade e facilidades de ordem financeira. E' que as cidades de outrora eram quasi somente logar de recreio e de exibição de riqueza, onde só se desenvolviam atividades sem fins econômicos, tendo como função preponderante a do teatro para o gôzo desenfreado das fortunas provenientes do trabalho agrícola. As agremiações urbanas tinham, sob o ponto de vista material, um destino parasitário, consumindo muito mais do que produzindo. Hoje, graças à evolução social e à circunstância de ter a Humanidade entrado francamente na fase industrial, a cidade moderna é um centro de trabalho, uma grande escola em que se podem educar, desenvolver e apurar os principais elementos do espírito e do físico do homem e uma fonte de poderosas energias, sem as quais os povos não progridem e não prosperam. E' das cidades modernas que partem os vigorosos impulsos coletivos e é nelas que se faz a coordenação dos movimentos e das atividades de uma nação.

Nos Estados-Unidos, onde grandes centros urbanos surgiram e se desenvolveram rapidamente, tal verdade foi constatada de uma maneira sobremodo indiscutível. Influências civilizadoras, a valorização das regiões circunvizinhas e o impulsionamento do trabalho agrícola acompanharam sempre o estabelecimento e a expansão de vários núcleos de população no grande país do norte deste continente, observando-se a mesma coisa em outras nações, havendo na nossa terra o belo e impressionante exemplo de Belo Horizonte.

A cidade moderna, quando se lhe proporcionam todos os elementos de vida e ao seu estabelecimento e à sua expansão se prende um plano racional, isto é, que obedece às determinações do urbanismo, é um centro de cultura, de ordem, de trabalho e de atividades bem coordenadas. Ela educa as massas populares, compõe-lhes e orienta-lhes as fôrças e os movimentos coletivos e desperta energias extraordinárias entre os que aí vivem e ficam sob a sua influência civilizadora. Onde se estabelece uma cidade moderna e bem aparelhada,

surge a trindade econômica sôbre que se baseia a atividade material, que é ao mesmo tempo industrial, bancária e comercial, valorizando a terra numa grande extensão e evitando o êxodo das fortunas que nela se formam, bem como a emigração de seus habitantes, principalmente os que constituem o escol, os quais, é natural, só se sentem bem onde encontram campo vasto para as suas atividades espirituais.

A RAZÃO DO ATRASO DE GOIÁS

Atribuo o pouco ponderável progresso do vosso Estado, ao fato de nele ainda não ter podido surgir um centro urbano com todos os elementos necessários para se expandirem e estimularem as múltiplas atividades que caracterizam a vida econômica e social de um povo. Esta necessidade se vem impondo há muito tempo e vós e outros goianos ilustres, bem como vários homens importantes que visitaram Goiás, compreenderam que já não se pode adiar a solução de tal problema, tão premente êle se apresenta.

A OPORTUNIDADE DA MUDANÇA

Preciso dizer que não procede o argumento de que as condições financeiras atuais de Goiás não comportam um tal empreendimento. Para aqueles que veem na criação de uma nova cidade uma exibição ostentatória e uma fantasia oriental e nababesca, tal argumento tem muita fôrça e lógica. Para o técnico, porém êle não tem nenhum efeito convincente, pois o principal objetivo dos modernos centros urbanos estabelecidos em vários países foi o de obter, nas zonas em que surgiram, o que está faltando a Goiás e tem impedido, em grande parte, o aproveitamento das suas riquezas e o aumento rápido da sua população. A história de várias cidades surgidas neste século, algumas com menos de três decênios de vida, aí está para responder com eloquência aos que receiam que se agravem as condições financeiras de Goiás com a mudança da sua capital. Com efeito, Belo Ho-

rizonte, não obstante haver surgido em pleno sertão, atraiu vultosos capitais, inúmeras indústrias e é hoje um grande centro comercial e de cultura, sendo de notar que a antiga capital mineira, Ouro-Preto, continua a viver como outrora, tendo-se mesmo expandido algo, e não havendo regredido como se supunha. Letchworth, na Inglaterra, e Gary, nos Estados-Unidos, com menos de trinta anos, não obstante ficarem relativamente pouco afastadas de grandes centros, são hoje campo de uma considerável atividade industrial por haverem sido convenientemente projetadas. E' que a indústria e o comércio, em virtude das exigências resultantes da sua expansão, só se acomodam nas cidades onde se acham reunidos os elementos que unicamente a cidade moderna pode proporcionar.

O FINANCIAMENTO DAS OBRAS

Cumpre-nos, agora, mostrar que é infundado o receio de que o estabelecimento da capital de Goiás em outro local vai determinar despesas que êle não pode enfrentar. Com efeito, a fundação da capital em uma determinada zona lhe valoriza enormemente os terrenos. De maneira que, no caso de se observarem as determinações do plano de valorização gradativo, que o projeto da futura capital estabelecerá, basta a venda dos lotes para que o Estado alcance todos os recursos necessários à execução das obras principais e dos edifícios públicos .Temos a prova disto no que se vem observando em vários centros novos e em diferentes bairros de algumas cidades. A execução fiel do plano das obras produz uma valorização crescente dos terrenos. Outro elemento de valorização será o aumento rápido da população, bem como para isso concorrerá enormemente o surto, que aí se há de verificar, de inúmeras indústrias. Tais fatores, auxiliados por uma propaganda convenientemente elaborada e conduzida, produzirão um aumento considerável do valor dos lotes, os quais vendidos por partes, à medida que a cidade se fôr expandindo, darão à administração pública todos os recursos para realizar o plano da nova cidade.

O PROBLEMA DOS EDIFÍCIOS PÚBLICOS

Há outro receio que cumpre dissipar, e que resulta de um preconceito lamentável, o qual é mister combater. Tal receio e tal preconceito se referem às grandes despesas com a construção dos edifícios públicos. E' que muita gente, entre nós, supõe que os edifícios públicos devem ser luxuosos para que sejam belos, de arquitetura imponente, e bem correspondam a seus fins. Tal preconceito que sobremaneira tem onerado os cofres públicos, provém de uma desastrada orientação. Um edifício público não precisa ser constituido por materiais caros para se impor à admiração geral sob o ponto de vista estético. A beleza de uma construção está na relação das suas diferentes partes e na distribuição dos seus volumes. O govêrno do vosso Estado pode perfeitamente resolver o problema da edificação dos prédios destinados a abrigar os vários órgãos da administração pública sem dispender somas elevadas, conseguindo ao mesmo tempo, o objetivo de dar à futura cidade elementos que muito contribuem para a sua beleza. Como bem disse o Ministro do Interior do último govêrno dos E. Unidos, no discurso com que abriu o congresso reunido há dois anos, naquele país, para estudar o problema da habitação, uma casa de madeira, com um só aposento, desde que seja bem estudada arquitetonicamente, pode ser um motivo de beleza para uma cidade. Os edifícios públicos da futura capital podem perfeitamente corresponder a seus fins, inclusive os de ordem estética, concorrendo, portanto, para formoseá-la, sem que, entretanto, a sua construção absorva elevadas somas, desde que sejam bem projetados e não haja a preocupação de se realizar obra de luxo.

A QUESTÃO DAS COMUNICAÇÕES DA FUTURA CAPITAL

Entre os aspectos principais do problema relativo ao estabelecimento da capital de Goiás em outro local, figura o das suas comunicações com as diversas zonas do Estado. Tal problema é de suma importância, não só para a expansão da cidade, mas tambem para obter que ela exerça toda a sua ação civilizadora sôbre o território goiano. Essa questão pode

ser resolvida por meio de rodovias, as quais, graças ao caminhão e ao automóvel, se vão tornando cada vez mais úteis. No vosso Estado ocorre a circunstância de ser pouco dispendiosa a construção de estradas em consequência das favoráveis condições topográficas que observei em todas as zonas visitadas. Há por toda a parte um elemento que vem facilitar enormemente a solução do problema do revestimento econômico das rodovias: é a grande quantidade de cascalho que observei existir em todas as regiões que percorri. Graças à ocorrência de tais circunstâncias, pode-se obter um custo quilométrico algumas vezes inferior ao relativo à construção das rodovias nas regiões acidentadas de Minas, São Paulo, Paraná, Estado do Rio, etc. Basta que as estradas sejam construidas para uma só fila de veículos e com a largura necessária para o cruzamento dos que se deslocarem em sentidos opostos.

A SOLUÇÃO DA QUESTÃO DOS TRANSPORTES

A solução do problema das estradas que devem tornar a futura capital accessível aos habitantes das diferentes regiões deve ser completada pelo do problema do carburante. Atribuo a pequena expansão econômica de Goiás ao fato de se não haver ainda resolvido o duplo problema das estradas de rodagem e do carburante exigido pelo veículo moderno. Não é possível resolver-se em Goiás o problema do transporte mecânico recorrendo-se à essência e ao óleo mineral, os quais chegam aos diferentes centros de trabalho por um preço proibitivo. Não há mercadoria que resista ao transporte por meio de caminhões pagando-se a gasolina pelo dôbro do preço do seu custo em S. Paulo e no Rio de Janeiro. Em Goiás, o transporte de mercadorias só pode ser economicamente efetuado recorrendo-se aos caminhões com motor Diesel, adotando-se como carburante os óleos vegetais de que é fartamente rico o vosso Estado. Os caminhões a óleo ou a gasogênio transportam a preço baixo várias mercadorias a grandes distâncias. A indicação que venho de fazer, produzirá o duplo efeito, o de resolver o problema do transporte barato e

provocar o surto da indústria dos óleos vegetais que apresenta belas perspectivas em Goiás.

A NECESSIDADE DE UM PLANO RODOVIÁRIO

A futura capital, ligada por estradas regulares às diferentes zonas, não só as impulsionará economicamente, mas receberá delas inúmeros e ponderáveis elementos de vida. Convirá ao governo estabelecer um plano rodoviário para ser executado, por partes, durante alguns anos. Quanto maior o número de vias de comunicação que convergirem para a cidade em projeto, tanto mais rápido será o seu crescimento, a valorização dos seus terrenos, o desenvolvimento comercial e o progresso industrial. Ilustro minha afirmação citando o exemplo eloquente de Chicago, que graças às inúmeras vias de comunicação que dela partem, de cerca de poucas dezenas de milhas, há cerca de oitenta anos, teve a sua população elevada acima de três milhões, em menos de um século. Entre nós, há o caso de Belo Horizonte, cuja grande expansão só começou a verificar-se depois que foram construidas as estradas ligando a capital de Minas às zonas mais produtivas do grande Estado mediterrâneo. A valorização dos lotes foi rápida, sem paralelo, em outras cidades mineiras, tendo produzido várias fortunas a venda dos terrenos. Infelizmente o citado Estado não procedeu convenientemente a respeito. Com efeito, é ao Estado que cabe de direito os lucros fantásticos que resultam de tal negócio quando convenientemente dirigido, pois a valorização dos terrenos quási que só provém de atos do governo e de obras públicas. Sendo assim, a venda dos lotes deve ser feita por êle e à medida que a cidade fôr crescendo.

Eis a razão por que insisto em pôr a administração de Goiás de sobreaviso contra a exploração, por particulares, de tal negócio. Se êle fôr convenientemente orientado e fôr realizado por etapas, à medida que a cidade se fôr expandindo, o Estado poderá obter recursos necessários para executar o importante plano de obras que terá de empreender. Há outro aspecto para o qual me cumpre chamar a atenção

do govêrno goiano. A valorização dos lotes, a sua ocupação racional, bem como a beleza do conjunto resultam de uma série de obrigações que se impõem no ato da venda dos terrenos. Quando a entregam à iniciativa particular, a preocupação exclusiva é, em geral, de lucros; a poucos, de ordinário, se lhes importa a beleza, as condições higiênicas e econômicas que vão resultar da edificação dos lotes. Temos o exemplo de varias cidades-jardins, que, não obstante serem constituidas de casas modestas, feitas para abrigo de famílias pobres, são formosas e alvo de admiração por apresentarem conjuntos arquitetônicos de notável beleza. Isto só se conseguiu mercê de uma série de condições, muitas das quais são impostas na ocasião da venda.

O DESTINO DOS ARREDORES DA CIDADE

Um outro aspecto de considerável importância do problema de que ora me ocupo, se refere aos arredores da cidade em projeto. Outrora, descurava-se de tal aspecto, resultando disso inúmeros males. Que de cidades se desenvolveram mal e se tornaram organizações raquíticas, por se não haver cuidado convenientemente dos seus arredores. Dêles elas recebem múltiplos elementos de vida, sendo, pois, indispensável que o plano de qualquer centro urbano envolva os terrenos circunvizinhos estabelecendo-lhes o destino. O urbanismo ampliou o seu campo de ação, estendendo os seus tentáculos ao campo, não sómente para sugar elementos de que precisam as agremiações humanas, mas também para veicular coisas indispensáveis à vida rural. E' que as cidades não são mais parasitárias no sentido material da palavra, verificando-se entre elas e o campo a eterna troca de produtos e de ações que caracteriza a existência social.

Uma cidade moderna não só precisa dispor de reservas de terreno para a sua expansão futura, mas também necessita que, em tôrno dela, as populações cresçam convenientemente e se entreguem a determinadas atividades de maneira que se forneçam aos habitantes produtos indispensáveis a preço razoável, bem como contribuir para a expansão do co-

mércio urbano. Um centro urbano não pode expandir-se e viver em regulares condições econômicas se apresenta uma moldura de latifúndios. E', pois, indispensável que do programa relativo ao estabelecimento de uma nova cidade conste um plano de colonização para os seus arredores, fixando os destinos das parcelas de terreno em que forem divididos, estabelecidos de maneira que se alcance que as atividades agrícolas se orientem no sentido mais conveniente à existência e à expansão da cidade. De tal fato resultará indubitavelmente uma vida urbana muito mais intensa.

Toda a aglomeração humana consome uma série de elementos que, para serem vendidos a preço razoável, ao alcance das classes pobres e em boas condições, não podem vir de longe, devendo ser produzidos a pequena distância. Entre êsses elementos figuram o leite, legumes, aves, várias frutas, lenha, etc. E', pois, claro que tudo se faça para se obter que se estabeleçam nos arredores da futura cidade: granjas com todas as condições para se obter bom leite, excelente manteiga e outros produtos da indústria correspondente, chácaras para frutas e legumes, a avicultura, etc. O govêrno ao fragmentar os terrenos que ficarem nos arredores da projetada capital deve visar que as atividades que desenvolverem neles, tenham por fim fornecer aos habitantes tais elementos. Deve mesmo para isso promover o estabelecimento de algumas organizações modelares, que sirvam de paradigma para todo o Estado. E', portanto, indispensável que os terrenos nos arredores sejam desapropriados.

A ENERGIA ELÉTRICA

A eletricidade é a forma de energia que mais facilmente se transforma em outras, apresentando, por isso, maior *souplesse* e sendo mais submissa ao domínio do homem. E é esta a razão pela qual ela está acionando a vida moderna nos seus mais importantes aspectos. Na cidade progressista, ela é tudo. Domina a existência urbana durante o dia e pela luz intensa que fornece, permite a circulação através da noite, nas praças, nas avenidas e dentro dos edifícios. As cidades como que morriam à noite antes de o homem haver

conquistado os meios de governar tão poderosa fôrça. A atividade industrial, a comercial, a que tem por fim divertir as massas, a vida doméstica moderna, não podem dispensar tão extraordinário elemento, que é capital para o progresso urbano. Não se compreende mais a urbs moderna, nas suas mais grandiosas, bem como nas mais comuns manifestações, sem luz e fôrça elétrica ao alcance de todas as habitações.

Em razão, pois, do que acabo de dizer, o governo de Goiás deve empreender todos os seus esforços para que o problema da utilidade de que ora me ocupo, seja estudado com toda a atenção e resolvido de modo que não se verifiquem os males de que sofre a sua atual capital, bem como outras cidades brasileiras. Muitas indústrias e atividades comerciais evitam os centros urbanos em que a energia elétrica é cara, buscando estabelecer-se onde o seu preço seja razoável. Seria de bôa política se o Estado explorasse por sua conta tal serviço, afim de poder fornecer a energia elétrica pelo preço mais módico possível, tendo com isso em vista as facilidades correspondentes de vida na futura capital, bem como atrair várias indústrias indispensáveis ao desenvolvimento de Goiás, para o que os elementos nele se encontram em larga escala. Uma usina hidro-elétrica bem projetada, com despesas mínimas de transmissão, graças à circunstância de haver no local escolhido e perto dele quedas dágua com boa potência, suficientes para os dois primeiros lustros de vida, estou certo, permitirá ao Estado fornecimento de luz e fôrça a preço baixo. Penso ser facil ao governo goiano levantar, dando em garantia hipotecária a própria usina, a soma necessária à sua construção.

A DISPENSA DE IMPOSTOS COMO ESTÍMULO AO DESENVOLVIMENTO URBANO

Um dos meios mais eficientes para a construção rápida de cidades é a dispensa, durante o primeiro período de existência, de certos impostos, entre os quais o de construção e mesmo o predial durante curto prazo. A suspensão dêstes impostos estimula sobremodo as edificações. Também devo fazer referência aos que incidem sôbre as indústrias que ex-

ploram e fornecem materiais de construção. A dispensa de tais impostos se recomenda numa cidade nova, em formação, em relação à qual há o máximo interêsse de que cresça e se desenvolva o mais rapidamente possível. Os que tiverem de dirigir a construção da futura capital de Goiás devem tomar todas as providências no sentido de fomentar as edificações.

PROPAGANDA

Outro recurso que se tem empregado para a formação rápida de novos centros urbanos é uma propaganda bem dirigida no sentido de atrair capitais e habitantes. Temos a respeito um exemplo bem eloquente na construção de Magnitogorsk pela República Russa. Trata-se de uma cidade industrial que surgiu em zona deserta. Todos os meios de propaganda foram empregados, figurando entre êles a radiodifusão, o teatro, o livro, o jornal, o cartaz, etc. Um dos efeitos foi despertar em toda parte um grande interêsse em ver surgir numa zona inteiramente despovoada uma cidade moderníssima que, não obstante ter sido iniciada há menos de cinco anos, já conta duzentos mil habitantes. A mesma coisa se observou em relação a Radburn, que é uma cidade modelar, construida de acôrdo com todas as exigências do tráfego e da vida moderna.

A UNIDADE DE DIREÇÃO NA ORGANIZAÇÃO DO PLANO DE UMA CIDADE

A cidade em consequência da expansão da vida social, do progresso da ciência e da indústria, se aperfeiçoou consideravelmente nos três primeiros decênios dêste século. Ela hoje se nos apresenta como um verdadeiro sêr vivo. Ora, como todos sabem, há a maior dependência entre os órgãos e elementos dos sêres vivos. Entre os elementos urbanos também se observam relações de dependência, exercendo cada um sua função e a ação de todos convergindo para o mesmo fim. Sendo assim, é mistér que a elaboração do projeto de uma cidade obedeça a uma mesma direção para que todas as suas diferentes partes se harmonizem do melhor

modo possível. O traçado dos vários logradouros públicos, o zoneamento, a divisão dos terrenos em lotes, as redes de água e de esgotos, a iluminação, a arborização, o calçamento, etc., devem ser projetados em conjunto, afim de se alcançarem as soluções mais econômicas. Por se não haver atendido às relações existentes entre os elementos que venho de citar, muitas cidades se atrofiaram, outras não se expandiram, senão de modo imperfeito, e muitas oferecem más condições de vida aos seus habitantes e acarretam grandes despesas com os serviços públicos. Eis a razão por que os projetos não podem ser elabcrados de afogadilho, sendo indispensável que haja contacto contínuo e troca de idéias entre os técnicos a que for confiado o estabelecimento dos planos dos vários elementos urbanos. Se o projeto da futura capital de Goiás for traçado e organizado conforme venho de indicar, as despesas com a sua execução ficarão consideravelmente reduzidas e o Estado de Goiás dará um belo exemplo aos outros da nossa federação, constituindo tal exemplo um reclamo de primeira ordem e um motivo para atrair capitais, os quais só procuram centros em que se encontram todas as facilidades para a existência coletiva e multiplicação da vida social.

CAMPINAS

Cumpre-me agora expor o resultado da inspeção que fiz nos arredores de Campinas, cujos terrenos foram escolhidos como os mais apropriados para servir de sede à futura capital de Goiás. Pelo que observei "in loco" e pelas informações que me foram dadas, penso preencherem os ditos terrenos e o ambiente correspondente os principais requisitos para comportar a fundação de um moderno centro de população. Julgo ter agido a ilustrada comissão com todo o critério. A escolha em Goiás de um local apropriado para uma cidade é tarefa fácil sob o ponto de vista físico, pois, durante a viagem de trem e de automovel através de algumas das suas mais belas regiões, observei inúmeros sítios realizando as principais condições indicadas pelos mestres do urbanismo. O problema, porém, não deve ser encarado apenas sob o ponto de vista das condições topográficas, hi-

drográficas, etc. Há outros elementos que desempenham função importante na vida urbana, e que se não podem colher senão após um exame prolongado e uma investigação demorada.

Campinas está de fato situada em uma magnífica região, indiscutivelmente preparada pela natureza para servir de sede de uma moderna cidade. Para justificar a minha afirmação, cumpre-me passar em revista os elementos que tive de examinar antes de aprovar a feliz escôlha da comissão, a quem foi cometida a honrosa tarefa de inspecionar os locais, apresentando condições mais favoráveis.

A SITUAÇÃO

Falemos primeiramente do que diz respeito à situação em que se encontram os terrenos escolhidos para servirem de sede à futura capital. Uma das circunstâncias que mais deveriam ter influido no espírito dos ilustres membros da comissão que optou por Campinas, foi a de se encontrar à pequena distância da linha férrea que penetra no Estado, distância que pode ser vencida em pouco mais de uma hora, desde que se ligue aquela cidade à estação mais vizinha, que é a de Bomfim, por uma rodovia apresentando regulares condições técnicas. Julgo não haver necessidade de se recorrer à ligação ferroviária, pois penso que os modernos ônibus e caminhões automotores satisfarão a todas as necessidades de comunicação, sem que seja necessário apelar-se para aquela solução, sobremodo onerosa. Mas para o futuro poder-se-á recorrer à estrada de ferro.

Outra condição realizada por Campinas que muito deveria ter concorrido para a escôlha feita é a de estar o local em questão no centro da zona mais próspera e habitada do Estado de Goiàs. O referido local é como que o centro de gravidade da mencionada zona, de onde provêm os recursos e os elementos de vida do Estado. Tal circunstância é de fato de grande pêso e devia ter atuado fortemente para a decisão final. E' nesta parte de Goiás que se desenvolveram em maior escala as fôrças produtivas e se concentrou principalmente a maior parte da população, ainda diminuta,

comparada com a grande superfície e as consideráveis possibilidades do mencionado Estado. A gravitação dos interêsses máximos, operando-se em tôrno de Campinas, e achando-se nos arredores de tal região os centros de população que têm apresentado maior vitalidade, era natural que para a referida localidade se voltasse a preferência da comissão.

CLIMA

Tratemos agora do clima, o qual se pode classificar de excelente a julgar pelo que observei e se me informou a respeito. O clima é determinado principalmente pelos seguintes elementos: latitude, altitude, direção dos ventos, condições topográficas, geológicas e hidrográficas do terreno. Se a latitude é baixa em Campinas, influindo tal circunstância para as temperaturas altas, em compensação a altitude é nos logares de cota inferior, superior a 700 metros, o que influe sobremodo para que a coluna termométrica indique, nos dias mais quentes, graus perfeitamente suportáveis. Pude constatar isso, pois, a primeira vez que visitei o local, o céu se achava carregado de densas nuvens de chuva, que anunciavam um forte aguaceiro, o qual se precipitou à noite. Todos nós sabemos que, nas horas que precedem as violentas borrascas de verão, nas zonas tropicais, as temperaturas observadas são máximas. Não obstante as más condições atmosféricas na ocasião, não experimentei mal estar.

Outro elemento que é bem favorável no local, pois concorre sobremodo para a doçura do clima é o grau hidrométrico, para o que concorre a circunstância de, nos arredores de Campinas, os ventos não encontrarem obstáculos de ordem orográfica. Todos os terrenos se acham bem expostos à influência das correntes aéreas. Como já disse, a vasta superfície em tôrno da referida povoação goiana só apresenta ligeiras ondulações.

Também concorre para o favorável grau de humidade, a circunstância de o rio Meia Ponte e regatos que banham a área em questão, não apresentarem margens alagadas. Isto provém da permeabilidade e da regular declividade dos terrenos. As águas fluem com boa velocidade, formando fortes

correntes em vários trechos, e as secções não variam muito, sendo relativamente uniformes.

Também concorre para temperar o clima a vizinhança de matas, as quais constituem um elemento precioso nas proximidades de um centro urbano, pelas madeiras e pela lenha que podem fornecer, bem como pela salutar influência sôbre as condições atmosféricas e pelo que podem proporcionar sob o ponto de vista paisagista e recreativo.

CONDIÇÕES TOPOGRÁFICAS

Com relação às condições topográficas, nada, de fato, pude observar contra a escôlha feita. Os terrenos se estendem em tôrno da velha e pequena cidade de Campinas, apresentando até pontos bem afastados, as mais suaves ondulações. Os acidentes topográficos nenhuma dificuldade oferecem que se oponha ao traçado moderno. As avenidas e ruas podem ser orientadas do modo mais favorável, sem que isso dê lugar a dispendiosas obras de terraplenagem. Os arredores são lindos oferecendo à vista, qualquer que seja o ponto do horizonte visado, formosos e encantadores panoramas. O terreno é compacto e de constituição uniforme, sílico-argiloso, resistente, realizando e apresentando as melhores condições para permitir a fundação dos futuros edifícios.

Graças à suave declividade que se nota nas formosas ondulações nos arredores de Campinas, o problema dos esgotos, tanto das águas residuais, como das pluviais, será resolvido sem exigir consideráveis dispêndios. O mesmo se pode dizer relativamente ao calçamento, o qual poderá ser realizado sem acarretar grandes despesas com a compressão dos terrenos. Verifiquei tambem que há duas colinas em que se podem colocar os reservatórios de água.

AS CONDIÇÕES HIDROLÓGICAS

Entre os elementos mais indispensáveis à fundação e ao desenvolvimento de um centro urbano figura a água. Sem tal elemento ao alcance dos habitantes de uma cidade, a qualquer hora do dia ou da noite, nos mais elevados pavi-

mentos dos prédios, ela deixa de realizar um dos principais requisitos estabelecidos pela vida moderna. O consumo dágua tem crescido nos últimos anos nas aglomerações humanas civilizadas. E' que as cidades tendem a ser cada vez mais limpas. Além do aumento do seu consumo no interior das habitações, verifica-se também um maior gasto nos logradouros públicos, nos jardins e parques. A educação física está por sua vez reclamando o estabelecimento de piscinas nos vários bairros, distribuidas de modo que o esporte da natação esteja ao alcance de todos os habitantes de um centro de população. Eis a razão por que se reclama uma média mínima de 450 litros por pessoa.

Em Campinas corre o rio Meia Ponte com uma descarga de mais de quinze milhões de litros por hora. Nesse rio, há a corredeira Jaó com uma potência de mais de 450 cavalos. A cerca de sete quilômetros de Campinas passa o rio Aniuns com uma descarga horária de nove milhões e seiscentos mil litros (9.600.000). A sua água é excelente. Há ainda os seguintes riachos: o Cascavel com um milhão e duzentos mil litros por hora; o Macambira com oitocentos mil litros e o Santo Antônio com cinco milhões e oitocentos e setenta mil litros (5.870.000).

Portanto, sob o ponto de vista da existência, em quantidade suficiente, do elemento a que nos estamos referindo, Campinas é admiravelmente dotada pela natureza, podendo, pois, servir de sede a uma grande aglomeração urbana com algumas centenas de milhar de habitantes. Recorrendo-se à açudagem, pode-se obter ainda um maior volume de água.

A FERTILIDADE DOS TERRENOS

E' outrossim necessário que se faça referência à fertilidade dos terrenos de que ora me ocupo. Pude constatá-la visitando algumas lavouras existentes no local. Vi alguns milharais já nas vésperas de se fazer a colheita. Os pés de milho se elevavam a grande altura e as espigas eram enormes. Examinei também alguns feijoais, mandiocais e arrozais, etc. Em suma, as plantações e o gado que pude vêr, indicam que os terrenos são magníficos para a cultura de cereais, algodão, fumo

e frutas e para a pecuária. Em Campinas há uma propriedade pertencente a missionários alemães, que nela cultivam várias frutas, inclusive a uva, colhendo-se esta última em quantidade suficiente para permitir uma regular fabricação de vinho.

LUZ E FÔRÇA

Já em linhas anteriores mostrei o papel importantíssimo que representa a energia elétrica em um centro urbano. O consumo dêsse elemento tende também a crescer com a civilização. Nos últimos vinte anos o número de *kilowatts-hora* gastos pelas cidades progressistas em todo o mundo tem ido além das previsões de muitos técnicos. Daí o refôrço de muitas usinas relativamente recentes e o estabelecimento de formidáveis centrais elétricas com a potência de muitas centenas de cavalos para servir a grandes centros de população. Além disso, mercê dos extraordinários progressos da eletrotécnica, está-se operando a interconexão entre as centrais existentes em cada país e mesmo entre as das nações vizinhas, com o fim de se repartirem entre si as sobras de energia que ocorrerem.

Felizmente, Campinas é banhada pelo rio Meia Ponte que apresenta, como já disse, uma queda natural com uma potência de cerca de 450 cavalos, a qual poderá ser aumentada no caso de se recorrer à queda artificial. Como já disse, para a primeira fase, tal potência será suficiente, não havendo necessidade de se apelar para as quedas próximas, distando menos de cem quilômetros, segundo se me informou. Além disso, ha a duzentos e poucos quilômetros, a possante Cachoeira Dourada, apresentada pelo curso do Paranaíba. Tal distância é hoje facilmente vencida pela electrotécnica. Graças aos meios modernos de isolamento, os quais permitem a transmissão de centenas de milhar de cavalos com tensões elevadíssimas, havendo a respeito o belo exemplo da linha francesa de quinhentos quilômetros, com a tensão de 220 mil volts, transmitindo mais de cem mil kilowatts, do massiço central a Paris.

O que se faz mister é que o governo goiano tudo faça com o escopo de poder fornecer aos habitantes da futura

capital fôrça e luz pelo menor preço possível. O desenvolvimento e a prosperidade do centro urbano em projeto ficará dependendo enormemente de tal condição.

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Entre os elementos que mais influem sôbre a expansão de uma cidade figuram a pedra, a areia, a argila, a cal, a madeira, etc. Segundo informações que me foram prestadas, e pelo que em parte observei, há possibilidade de se obter pedra, areia, argila para cerâmica e madeira em quantidades suficientes, sendo, entretanto, mister que a indústria de tais materiais seja estimulada por uma série de medidas, sendo preferível que a ação do fisco não incida sôbre ela durante largo período. Fui também informado que nos arredores de Campinas há rochas calcáreas, permitindo, pois, que aí se funde a indústria da cal e mais para o futuro a do cimento, cujo consumo tem crescido nas cidades. O ferro e os outros materiais têm de ser importados.

E', entretanto, necessário proclamar-se que, graças às favoráveis condições locais, os elementos que entram em maior volume nas construções se podem obter em Campinas e nos seus arredores.

Como já disse antes, um dos receios de filhos ilustres do futuroso Estado quanto às grandes despesas a que será compelido para construir edifícios públicos na nova cidade, preciso dizer que não há necessidade de realizar completamente na primeira fase os projetos que forem estabelecidos. Esses projetos, sendo organizados para sofrerem acréscimos futuros, à medida das necessidades, as somas a dispender ficam bem reduzidas. Há a respeito o exemplo de Camberra, nova capital da Austrália. Os planos dos edifícios destinados às múltiplas atividades do Estado foram limitados ao que foi estritamente necessário. O número de pavimentos dos maiores foi diminuido, aguardando-se que as necessidades reclamem mais espaço para se executarem os andares elevados. E' assim que se deve proceder para se evitarem as reconstruçõs onerosas de edifícios públicos, o que tem acontecido entre nós, por se

não haverem previsto necessidades futuras e se ter tido a preocupação de construções definitivas.

A mesma coisa se pode afirmar com relação ao calçamento das vias públicas da futura capital. Poder-se-á resolver o problema do revestimento dos logradouros, recorrendo-se à proteção parcial, o que satisfará todas as exigências do tráfego no primeiro decênio da cidade, visto como em tal período o número provável de veículos não poderá ir além do limite inferior. Julgo que os principais elementos da projetada capital não devem ser calculados para mais de dez mil pessoas.

Quanto à área a ser desapropriada para a cidade e as reservas necessárias à sua futura expansão e à pequena agricultura, julgo ser suficiente a contida em um círculo de raio igual a quatro quilômetros, tendo para centro o local em que se encontra a estaca zero, isto é, o ponto de onde foi iniciado o levantamento da planta pelo Eng.º Argentas. E' indispensável que se adotem, para limites da área a ser desapropriada, talvegues ou linhas de cumiada, muito embora importe isto o exceder-se um pouco para mais ou para menos a circunferência do círculo acima indicado.

Urge, outrossim, que as bacias dos riachos escolhidos para abastecerem de água a futura capital, sejam desapropriadas até as nascentes.

Nada mais de importante tendo que dizer, encerro êste, no qual penso haver dado todas as indicações necessárias para vos orientar a respeito do problema da mudança da capital, o qual resolvestes atacar com critério superior e a energia necessária.

A questão dos arranha-céus no Rio de Janeiro

A questão dos arranha-céus no Rio de Janeiro

O arranha-céu, quando surgiu, consistiu no fundo numa reação excessiva do capital para neutralizar a elevação exagerada do preço dos terrenos em Nova York, tendo por fim alta renda. E em outras cidades tal reação foi mais moderada. À sua concepção não presidiu nenhuma preocupação de ordem estética, nenhum motivo superior. Foi ele antes determinado pela ânsia de lucros consideraveis em uma cidade em que vários fatores se conjugaram para o seu aparecimento.

Não surgiu como as grandes catedrais da Idade-Média sob o impulso de moveis superiores, sob a inspiração de um estado da alma humana, à luz ardente de uma grande fé. Por isso, mercê de tal lacuna, que impede as idealizações que aperfeiçoam e elevam o sentimento do homem, falta-lhe o divino cunho que caracteriza as grandes criações do gênio humano.

A análise do surto do arranha-céu apresenta-o como o produto do capitalismo desenfreado e cego e não como o resultado da preocupação do bem servir.

Os seus males não demoraram a se manifestar, sobretudo os de ordem higiênica, não só no seu interior, pela grande concentração de massa humana, como nas suas vizinhanças pelas perturbações que aí determina.

O arranha-céu é, com efeito, sobremaneira nocivo às construções contíguas pelo grande desiquilíbrio de massas que acarreta, e pela larga sombra que projeta a grande distância, roubando aos prédios vizinhos a ação benfazeja dos raios solares.

Além de tais males há o da poluição do ar atmosférico pela poeira, detritos e gases, provenientes do grande número de alojamentos concentrados nos pisos superiores. Outro inconveniente consideravel: a iluminação imperfeita dos alojamentos inferiores.

Foi a constatação dos males resultantes das elevadas densidades de população que determinou em mais de um congresso de urbanismo manifestações contrárias e a condenação do arranha-céu. E tais manifestações tanto calaram e impressionaram que o arranha-céu foi repelido na Alemanha, onde tais problemas são estudados com o maior carinho e com todo o rigor; na Inglaterra, onde há a religião da casa; na França, berço dos maiores urbanistas do mundo; na Holanda, onde a terra é pouca e foi conquistada ao mar pelo esforço de inúmeras gerações. Em tais países, onde o problema da habitação é muito mais sério do que entre nós, vai-se dando preferência à solução oposta à do arranha-céu — a das cidades-jardins, que, tendo surgido na Inglaterra, se desenvolvem por toda a parte, educando, moralizando e permitindo a felicidade doméstica de grande parte do proletariado europeu.

E' necessário tambem que me refira às dificuldades do abastecimento de água nos distritos em que se desenvolvem os arranha-céus. A densidade de população aí aumentando, há sérias perturbações na rêde de abastecimento e na dos esgotos. Todos nós sabemos as dificuldades com que luta a Inspetoria de Obras Públicas para abastecer a primeira zona desta Capital. A situação é de tal ordem que já se projetou um reservatório para o reforço do abastecimento do centro urbano, o qual deveria ser instalado no Morro de Santo Antonio, não se havendo realizado tal obra por motivo da concessão feita à Companhia Santa Fé.

Entre nós, a ignorância das leis do urbanismo vai permitindo vários absurdos, entre os quais avulta o de se desenvolver um elemento da cidade sem cuidar dos outros, como se entre eles não houvesse relações de dependência. Como é possivel aumentar enormemente a densidade de população

em um distrito sem alargar as vias de comunicação para atender ao acréscimo consequente do tráfego, sem cuidar de ampliar a capacidade da rêde de esgotos e a do abastecimento ?

A ignorância de coisas elementares de Urbanismo, entre nós, tem permitido vários disparates. Exemplificando, abrem-se ruas, iniciam-se aí as construções sem se cuidar do seu abastecimento em água potavel e gás e das canalizações do esgoto, como, por exemplo, Leblon, e outras partes da cidade.

Há tambem a alegar contra as construções apresentando um número elevado de pavimentos o alto preço dos aluguéis que nelas se exige. Tal fato é natural, pois a experiência mostra que o custo do metro quadrado de piso aumenta à medida que ele se eleva, o que é de facil compreensão, pois o transporte do material no sentido vertical exige maior trabalho. Por isso, nas casas de grande número de apartamentos, um pequeno conjunto de peças custa mais do que numa casa isolada. Portanto, tal solução não é econômica.

Estive, na companhia do Sr. Agache, numa pequena casa de Suresne, cidade-jardim dos arredores de Paris, a qual apresentava um pequeno jardim e uma horta e tinha belo aspecto arquitetônico, nela morando a família de um engenheiro. O aluguel por ano era de 2.000 francos, isto é, cerca de 700$000. Uma moradia correspondente, num arranha-céu, custaria o triplo.

Propuz, quando relator da comissão que organizou o esboço do atual Código de Construções, que se não permitisse, no centro desta cidade, prédios com mais de 32 metros de altura. Infelizmente, tal padrão não prevaleceu, tendo sido elevado para 52 metros, com grandes prejuizos para esta cidade.

Penso que, no centro desta cidade, nas ruas largas e orientadas segundo a linha norte-sul ou formando com ela ângulo máximo de 45° se podem permitir prédios altos, apresentando um corpo principal e asas normais ao alinhamento, entre as quais se observem grandes áreas abertas, só se tolerando no alinhamento, em toda a testada, os dois pavimentos

inferiores. Porém, tal solução deve extender-se a toda a quadra. Devemos tomar para modelo de tais construções o Hotel Manger, de Nova York, o Sisson e o Southmor, de Chicago, o Pennsylvania, de Philadelphia, etc. Em tais construções coletivas os males do arranha-céu estão atenuados.

Eis o que resumidamente me foi possivel dizer para dar cumprimento à tarefa que me foi cometida.

O arranha-céu na Holanda

O arranha-céu na Holanda

AGOSTO DE 1936

A Holanda é o país onde o homem mais tem lutado com um dos elementos de que tanto depende a vida humana: a água. Os filhos do pequeno e admirável país do norte da Europa, através dos seus séculos de existência, formaram a pouco e pouco o solo dos seus campos e das suas cidades, conquistando-o lenta e heroicamente às águas do Mar do Norte, de contínuo agitadas e furiosas, e às dos rios Reno, Mosa e Escalda.

O holandês, além de ter sido forçado a enfrentar as violências e as devastações do mar e de vários rios, por meio de uma grande e inconcebível extensão de cais (cerca de 480 quilômetros ao longo da costa), de diques, canais e bombas em constante atividade, tem de se proteger contra os ventos e o seu prolongado inverno, pluvioso, húmido e frio, de outubro a junho.

Em face da pequena e reduzida superfície de terreno disponível para as suas cidades e a sua atividade agrícola e industrial, era natural que o povo holandês voltasse a atenção para o arranha-céu, como a solução que as condições geográficas e de clima mais pareciam indicar para o problema da habitação. Isto se verificou em Amsterdam. Foi naturalmente levado a tal idéia por diversos exemplos observados em outras cidades européias, entre os quais o da cidade-jardim de Floreal, em Bruxelas. Nessas cidades, por imitação do que se passa nas agremiações norte-americanas, no propósito de bem solucionarem o problema do alojamento das classes

pobres, seria necessário promover-se a construção de prédios altos com elevado número de apartamentos.

A municipalidade de Amsterdam nomeou uma comissão de técnicos e de representantes de algumas associações para estudar o problema da edificação de arranha-céus, destinados a proporcionar habitações modernas às classes médias e pobres. A Holanda, como bem o afirmou Henri Sellier, Ministro da Saúde Pública de França, é o país da Europa mais obediente aos princípios do urbanismo. Por isso, ao encarar-se a construção do arranha-céu, não se deixaram de levar em conta todas as faces do problema e as relações de dependência entre todos os elementos da cidade. Não se encarou o prédio como coisa isolada e independente entre as construções que o cercam, sem nenhuma influência sôbre as unidades vizinhas e sem nenhuma subordinação a elementos de várias espécies que são indispensáveis à sua boa utilização.

Entre as questões formuladas e submetidas à comissão, organizada pela administração municipal de Amsterdam, figurava a de se saber se era possível a construção de casas de apartamentos de muitos andares por custo tal que pudessem oferecer boas habitações às classes proletárias e ao alcance dos seus recursos.

Noutra questão se perguntava se era necessário e razoável a formação de um distrito ou zona de edifícios altos. Uma também, de grande importância, foi formulada com o escopo de se saber qual seria o efeito de tais construções sôbre o preço dos terrenos.

A comissão, que, como já disse, continha técnicos especializados no assunto, respondeu à primeira das questões acima mencionadas opinando que as habitações em prédios altos, por exigirem eles fundações caras, serviços e instalações que os de diminutas proporções dispensam, não estariam ao alcance das famílias pobres.

A resposta à segunda das questões acima resumidas também não foi de ordem a permitir a construção de arranha-céus. Os urbanistas mostraram que um distrito de prédios altos exigia grandes áreas entre eles, para jardins e *playgrounds*, bem como a construção de pequenos edifícios para escolas e igrejas, postos de abastecimento e comércio local,

que não se poderiam harmonizar com os prédios de volume considerável. Não haveria, portanto, a suposta economia de superfície que se acreditava possível, nem se obteria a formação de conjuntos arquitetônicos equilibrados e harmônicos. Os edifícios altos, com os afastamentos exigidos e os espaços livres indispensáveis, envolvendo pequenos prédios ou por êles cercados, não são possíveis sem um inevitável sacrifício de estética urbana. Sem uma certa transição entre os edifícios com grandes massas e os de pequeno volume não pode haver beleza urbana.

Quanto à questão final, relativa à influência dos prédios altos no tocante ao custo do terreno, a resposta foi de ordem a contrariar a idéia da formação de um distrito de arranha-céus. A permissão da construção de edifícios elevados, de grandes proporções, prejudicaria a população de Amsterdam por encarecer os terrenos para as habitações simples, que são as que predominam nas cidades holandesas e são as que mais satisfazem aos filhos da pequena, porém, progressista e vigorosa nação, tão destemida e pertinaz na sua permanente e gloriosa luta com os elementos naturais.

A superioridade urbanística de alguns insetos

A superioridade urbanística de alguns insetos

SETEMBRO DE 1936

O principal objetivo do urbanismo é obter o mais elevado grau de harmonia entre os diversos elementos que formam a cidade e são indispensáveis à sua vida normal. Infelizmente, na maioria delas, pouca coisa se há feito no sentido de se lograr a necessária correspondência entre os seus diversos órgãos e partes. A desharmonia entre os elementos urbanos é grande nos centros de população, que se desenvolveram rapidamente, sobretudo nos que se expandiram sem obedecer a um plano diretor, como São Paulo, o Rio, Nova York, Los Angeles, etc.

Se a nossa espécie excedeu às outras sob múltiplos aspectos, a certos respeitos ficou aquém de algumas, julgadas bem inferiores. A maneira por que organizamos a maioria das nossas comunidades é bem inferior à que nos revelam o estudo e a observação das colmeias, dos formigueiros, dos cupins. A abelha, a formiga, o cupim, etc., agiram com mais elevação e se colocaram num ponto de vista mais inteligente e altruístico ao estabelecer e executar os planos das suas agremiações. Com efeito, a análise das colmeias e formigueiros mostra uma relação mais prática e racional entre as áreas reservadas para residências, armazens, asilos, avenidas do que a existente entre as superfícies destinadas aos mesmos fins nas comunidades humanas.

Kropotkine, na sua obra *"The Mutuals"*, em que estuda a lei do auxílio mútuo nas diversas espécies que vivem em sociedade, como as abelhas, as formigas, etc., mostra, com grande eloquência e de maneira irrefutável, que tais insetos

excedem a humanidade em relação a vários aspectos da sua vida coletiva.

A humanidade seria muito mais feliz e não haveria os sofrimentos, as dificuldades e as privações que se observam na vida da grande maioria das cidades, se estas obedecessem, na sua formação e crescimento, a planos semelhantes aos que presidiram à organização dos formigueiros, cupins e colmeias.

Teríamos resolvido melhor muitos dos nossos problemas urbanos e facilitado enormemente a vida dos nossos centros de população, se imitássemos e seguíssemos os exemplos e os esforços harmônicos que nos oferecem à observação alguns insetos e animais, mais sábios e generosos que os homens na maneira por que enfrentam e resolvem as questões que interessam a todos os elementos das associações em que vivem.

Como bem diz Werner Hegemann, autor de grande nomeada nos Estados-Unidos, os castores constroem e situam as suas represas, as suas residências e armazens, bem como as vias destinadas à circulação e acesso aos diversos lugares, com o máximo bom-senso, de maneira que obtenham um conjunto prático e conveniente a todos. Seus códigos de construção servem melhor que os dos homens o ideal de conseguir o máximo de bem-estar para o maior número possível.

Muitos insetos e animais são mais previdentes que o homem e se adaptam melhor às condições do meio sem prejudicar a seus companheiros e vizinhos na luta pela existência. Que fatos interessantes com relação aos insetos não observou Fabre, tão admiravelmente narrados nas páginas cintilantes dos livros com que se imortalizou! George Leroy, nas suas célebres cartas, cujo alcance filosófico o colocou entre os primeiros homens do seu brilhante século, mostrou que os animais pensam, raciocinam, observam, comparam, deduzem, em uma palavra, são dotados de inteligência. Há ocasiões, como êle bem observa, em que o lobo é mais inteligente que o caçador. E é, por isso que, como têm patenteado vários autores, os insetos e os animais muitas vezes se organizam melhor que os homens, vivem em maior harmonia nas associações que formam, e conseguem, a certos respeitos, um maior grau de convergência de esforços.

A rodovia sob o ponto de vista do urbanismo através dos séculos

A rodovia sob o ponto de vista do urbanismo através dos séculos

Entre as indiscutíveis verdades que o urbanismo ensina, se destaca a de que a cidade é uma resultante dos elementos que a procuram através das vias de comunicação que para ela convergem. E', pois, de ordem elevada a dependência em que está toda a aglomeração urbana das artérias que sobre ela incidem e lhe canalizam os seus meios de subsistência. Mostremos tal dependência através das idades.

Os primeiros agrupamentos de famílias e cúrias, que, segundo uns autores, datam da idade da pedra, e, segundo outros, da idade dos metais, resultaram de associações religiosas. Em tão remotas épocas, os chefes de várias famílias, sob o impulso das primeiras manifestações da sociabilidade humana, se reuniam e elegiam um deles para o fim de se encarregar da escolha de um sítio destinado aos sacrifícios e aos ritos religiosos. O critério adotado para tal escolha, era a consulta aos augúrios, não influindo para isso circunstâncias de ordem física.

Entre as cerimônias que se realizavam para a fundação de uma vila, a mais importante era a abertura de um buraco em que cada chefe lançava um punhado de terra que havia trazido do lugar em que se achavam sepultados os seus antepassados. Depois disso, em tal ponto, que passava a ser o centro da cidade, se construia a lareira em que devia arder o fogo sagrado destinado a crepitar sempre como um símbolo da vida cívica e religiosa da associação formada.

Mais tarde as cidades tiveram por causa motivos econômicos. Elas surgiam onde os chefes de tribu acumulavam

os meios de subsistência obtidos, ou onde a terra era fertil e proporcionava facilidade de vida coletiva.

As grandes cidades, porém, só surgiam com a expansão do comércio, que só foi possivel depois que um número elevado de tribus atingiu a vida sedentária, para a qual sobremaneira concorreu o culto dos mortos, que, segundo VICO, é o principal traço característico da nossa espécie, por se não notar tal manifestação nas demais.

Com o desenvolvimento do comércio, as cidades foram-se estabelecendo ao longo dos caminhos, nos lugares em que havia boa água e pastagens, onde as caravanas paravam para repousar e se nutrir.

Com a navegação fluvial começaram a surgir cidades à margem dos rios. As águas do Eufrates, do Nilo, do Tigre, do Rio Amarelo, etc., banharam os maiores centros de população dos tempos antigos. Pode-se dizer que a navegação fluvial levou de vencida o caminho terrestre na criação de vilas, por oferecer maiores facilidades de transporte.

Outro importantíssimo fator da criação de agremiações urbanas, foi a navegação marítima, que deu lugar, a princípio, no Mediterrâneo, à fundação das mais importantes cidades gregas e fenícias da Ásia Menor e da Europa, as quais desempenharam importantíssimo papel civilizador na antiguidade e desenvolveram o maior impulso que recebeu o espírito humano antes da época cristã.

Nada mais se precisa acrescentar para se mostrar a grande subordinação da cidade às vias de comunicação terrestres, fluviais ou marítimas que sobre ela incidem. Não se pode, pois, estudar a evolução de um centro urbano sem conhecer os eixos de circulação que nele se cruzam. Para se explicar, por exemplo, a fundação de Paris, não se pode abstrair da intersecção da magnífica estrada, construida pelos romanos, e que por aí passa, e o Rio Sena, importante via de comunicação fluvial.

Porém, a importância da função que desempenha a estrada em relação à cidade cresceu com o desenvolvimento do comércio e da indústria. Com efeito, uma vila não se pode expandir sem o aumento dos capitais que nela se concentram. Ora, isso só é possivel quando se avolumam e se aceleram as

correntes dos elementos que nela entram e dela saem. Portanto, a sua expansão e sua prosperidade reclamam um sistema de artérias bem orientadas, com a capacidade necessária para permitir vultosas importações e exportações de produtos.

O aparecimento das primeiras estradas com boa plataforma e regulares condições técnicas, a humanidade deve aos romanos, que reconheceram, antes dos demais povos, o papel civilizador que a elas estava reservado. Querendo impôr aos habitantes das terras por eles conquistadas a sua cultura, e visando manter a sua soberania sobre elas, trataram de construir magníficas vias terrestres que partiam de Roma na direção das diferentes colônias que haviam fundado. Os cartagineses, cuja civilização marchou paralelamente com a dos romanos, com ela rivalizando sob múltiplos aspectos, tambem foram mestres e se destacaram na construção de estradas, devendo-se-lhes as primeiras estradas empedradas. Mercê delas, as cidades romanas e cartaginesas prosperaram e se expandiram enormemente, rivalizando as vias terrestres com as fluviais na influência que exerciam sobre as cidades.

As grandes concentrações de habitantes em Roma e Cartago, que foram a Londres e a Nova York da antiguidade, não seriam possíveis se elas não fossem servidas e abastecidas por um excelente sistema de caminhos terrestres.

Durante a Idade-Média, com a instituição do regime católico-feudal, em que as diferentes populações da Europa se agruparam em torno dos múltiplos castelos construidos por toda a parte, as estradas foram abandonadas, havendo tal fato determinado o colapso das grandes cidades de outrora, que entraram em declínio, tendo desaparecido algumas delas.

As cruzadas e as peregrinações, que começaram nos últimos séculos da Idade-Média, vieram dar um novo alento às estradas que passaram a alimentar melhor as velhas cidades e a dar lugar a fundação de outras. Começou, então, uma nova fase para os centros urbanos situados ao longo das vias que iam da Europa ao Oriente.

Os bons construtores de estradas desapareceram com os romanos e os cartagineses. As cruzadas se utilizaram das

estradas construidas pelos romanos, nada mais se havendo feito do que repará-las ou reconstruí-las em alguns trechos.

O ramo da engenharia que se ocupa das estradas, foi de todo abandonado durante largo período, só pasando a ser cultivado muitos séculos após a extinção do Império Romano. Na Europa, graças principalmente a COLBERT, que foi um verdadeiro estadista na extensão da palavra, a construção de estradas passou a merecer a atenção dos engenheiros, havendo sido instituida em França uma secção importante da administração pública denominada — Pontes e Calçadas. Paris, Lyon, Marselha, entraram em franco período de expansão por motivo dos melhoramentos que teve a rêde rodoviária francesa. Graças ao gênio político de COLBERT, que compreendeu não poder haver expansão industrial e comercial sem boas estradas, houve verdadeiro renascimento por toda parte, tendo crescido as antigas vilas e sido fundadas algumas outras.

O surto das estradas na Inglaterra, depois da época da dominação romana, foi tardio, só havendo começado nas quatro últimas décadas do século XVIII. Em tal período apareceram as primeiras vias carroçaveis, com superfície revestida a pedra britada. Foram as necessidades da indústria de tecidos e a da exploração das jazidas de hulha da Grã-Bretanha que puseram em foco o problema rodoviário. Surgiram então os primeiros grandes engenheiros, cujos nomes se ilustraram para sempre, e cujos ensinamentos ainda nos orientam, não se podendo silenciar o do grande METCALF, que, não obstante ser cego, planejou importantes estradas e foi o mais perito profissional em tal ramo da engenharia naquele país, no século citado. Tambem se celebrizaram MAC ADAM e TELFORD, que inventaram os sistemas de revestimento a pedra britada, a que ligaram os seus nomes.

Por motivo da construção de rodovias pavimentadas, bem como do desenvolvimento da indústria de tecidos, aperfeiçoada pela invenção da máquina de fiar e da de tecer, as cidades inglesas se expandiram enormente, tendo principiado o êxodo do campo para as vilas existentes e para as que se formavam ao longo das vias construidas. Foi em tal época que os problemas urbanos começaram a se esboçar, já se ini-

ciando a organização de planos de remodelação e expansão para as cidades, estabelecidos de maneira que regulasse o seu crescimento e melhorasse as condições de vida das suas populações. Cito, para ilustrar a minha afirmação, o plano de EDIMBURGO, que deu lugar a um concurso célebre, do qual participaram vários arquitetos e engenheiros. Entre os planos apresentados foi escolhido e elaborado por JAMES CRAIG.

Infelizmente, as rodovias construidas, não obstante se apresentarem em boas condições técnicas e com a melhor superfície de rolamento para a época, não puderam satisfazer às exigências do movimento industrial e comercial, que pediam um motor mais poderoso que o animal para o transporte das mercadorias. A situação social era de ordem a determinar a resolução do importante problema do aproveitamento da força do vapor, problema que vinha sendo atacado por vários inventores de gênio. Graças a uma sucessão de esforços inteligentemente orientados e estimulados pelo espetáculo social, sem cuja inspiração as questões máximas da evolução humana não são resolvidas, — foi inventada a máquina de vapor, que veiu permitir um meio de transporte muito mais enérgico que o proveniente da força animal. Surgiram, em seguida, como um dos seus mais belos resultados, as estradas de ferro, que levaram de vencida as vias em terra ou empedradas.

Os caminhos de ferro deram impulso enorme às cidades por eles diretamente servidas, ou que ficaram no seu campo de influência. Para a expansão urbana, que recebeu o influxo da aplicação da força do vapor às várias indústrias, tambem concorreu a navegação a vapor, que acelerou o progresso das cidades marítimas.

Tal fato patenteia a grande dependência que há entre as múltiplas formas da atividade social, cujas diferentes manifestações se acham intimamente ligadas.

Durante quasi toda a metade do século passado, bem como nos primeiros anos do atual, a via férrea reinou de uma maneira quasi absoluta, parecendo o último e o mais perfeito estado dos meios de transporte terrestre, sobretudo depois do emprego da tração elétrica. A dependência das vilas para com a estrada de ferro passou a ser enorme, havendo-se aban-

donado, quasi que por toda parte, a conservação das estradas carroçaveis existentes, o que aconteceu com a nossa admiravel UNIÃO E INDÚSTRIA, não se construindo mais caminhos carroçaveis, senão por exceção.

Entre as grandes cidades que foram quasi que o fruto único das estradas de ferro, cito Chicago, uma das mais belas e progressistas do mundo, justamente denominada a cidade dos trilhos, tão grande é o número de linhas férreas que dela partem, montado a algumas dezenas. A cidade americana que venho de citar, é uma das cujo crescimento e remodelação vão obedecendo às regras e aos princípios do urbanismo.

Com o advento do motor de explosão, que fez aparecer o automovel, as rodovias renasceram e passaram a ter uma importância que cresce dia a dia, à medida que se aperfeiçoa o seu revestimento e aumenta o rendimento dos veículos automotores.

Graças à nova fase em que entraram as rodovias, a sua influência sobre a vida das vilas e povoados se tornou de ordem elevada. Elas fizeram diminuir consideravelmente os males resultantes das grandes concentrações de massas humanas nas cidades, havendo feito surgir lindos bairros residenciais nos sítios pitorescos, existentes nos seus arredores, por motivo da construção das estradas que por eles passam. Além disso, as vias carroçaveis, construidas em torno dos centros urbanos, determinaram aí o surto da pequena lavoura, o que concorreu muito para baratear a vida dos seus habitantes. De tal fato tambem resultou uma consideravel expansão comercial, por haver aumentado o contacto e as facilidades de comunicação do campo com a cidade.

Conforme o indica o radical desta última palavra, a 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. Entre nós, por motivo das autoestradas construidas em torno e partindo do Rio de Janeiro, de São Paulo e de Belo Horizonte, estas cidades entraram numa fase única de prosperidade e de animação. A vida das suas populações melhorou sob vários aspectos e passou a ter os inegaveis benefícios de um maior contacto com a natureza.

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 e alargando a vida espiritual dos moradores do campo. E é esta a função mais nobre e delicada que lhes reservou o destino. Tambem lhes devemos o alívio que trouxe à cidade, concorrendo para diminuir as exageradas densidades urbanas atingidas em algumas capitais, as quais muito influem para a decadência física das famílias que sofrem a sua nefasta influência.

A rodovia e o veículo automotor são dois elementos inseparaveis, que estão destinados a marchar paralelamente. As suas relações de dependência são de tal ordem que a vida de um depende das condições do outro. Um e outro constituem um dos conjugados que melhor simbolizam a vida moderna, para cuja intensidade social mais influiram que os demais elementos. Sem os dois fatores em questão, aos quais tantos serviços já deve a civilização, a vida dos centros urbanos, não apresentaria o aspecto que ora se nota. O homem da cidade, hoje, mercê da rodovia e do automovel, se desloca muito mais que outrora.

A instituição do "Camping", que tão excelentes efeitos exerce sobre a vida do homem, só surgiu depois da rodovia moderna. Por meio do "Camping", que se vai generalisando em torno das cidades dotadas de rodovias nos seus arredores, o homem que é vítima da vida artificial que se leva nos movimentados centros urbanos, como que volta à natureza e colhe os inúmeros resultados que nos traz a vida ao ar livre. Além disso, as rodovias multiplicaram os passeios pitorescos nas vizinhanças das vilas de certa importância como que transformando os sítios por elas atravessados em parques naturais, onde encontramos ar puro, que tão salutar influência exerce sobre o nosso organismo. Os habitantes do Rio de Janeiro têm tido a prova do valor inestimavel das estradas que se desenvolvem através do seu imponente sistema orográfico e das suas formosas praias.

Creio, pois, ter mostrado rapidamente as várias funções que desempenha a rodovia em relação à cidade.

As seguintes proposições se impõem por tal forma que não há necessidade de justificá-las. Elas consagram providências que se vão adotando em muitas cidades.

PROPOSTAS DE TRÊS CONCLUSÕES SOBRE RODOVIAS

1.ª — Nas cercânias das grandes cidades, as rodovias, destinadas a tráfego intenso e pesado, devem ter uma servidão de dezoito (18) metros de largura, no mínimo.

2.ª — Em tais rodovias serão evitadas as passagens de nivel, principalmente nas cercânias dos grandes centros de população.

3.ª — Ao longo das estradas de rodagem, sobretudo das que se destinam à circulação importante, as construções devem afastar-se no mínimo quinze (15) metros do eixo da respectiva via.

Duas cidades industriais modelares

Duas cidades industriais modelares

OUTUBRO DE 1932

GARY

A cidade de Gary é considerada como a capital do aço. Ela foi fundada em 1906 e recebeu o nome do homem genial que a concebeu e a fez construir — Elbert H. Gary. Está situada na margem sul do lago Michigan.

Os técnicos que, em virtude da deliberação do referido chefe industrial, examinaram pela primeira vez o local em que se devia erguer tão importante centro metalúrgico, tiveram dêle a peor impressão possivel e foram invadidos de desânimo ao constatarem as inúmeras dificuldades que a região oferecia à realização de tão assombroso e excepcional cometimento. E' que os terrenos eram cobertos de pântanos e dunas. Isso, porém, não demoveu Gary da sua idéia fixa, determinada pela circunstância de ficar o local escolhido equidistante das jazidas de carvão ao sul e das de minério de ferro ao norte, jazidas de que dispunha o poderoso *trust*, chefiado por êle e amparado financeiramente pelo célebre banqueiro Pierpont Morgan.

A superfície da cidade tem a forma de um retângulo, cujos lados medem respectivamente onze e dez quilômetros. Trata-se de uma aglomeração que se construiu sôbre um solo artificial, pois foi necessário para a sua edificação remover-se cerca de onze milhões de metros cúbicos de vasa e trazer-se do E. de Illinois o mesmo volume de terra gorda.

Em tal cidade, que hoje conta uma população de perto de cento e vinte mil habitantes, reina e domina o urbanismo

em todas as suas exigências, obedecendo todos os elementos da capital do aço a um plano admiravelmente projetado, em que colaboraram profissionais de grande renome. O mencionado plano foi concebido e realizado de maneira que harmonizasse a vida familiar e a da usina. Como bem diz Chenevier, as casas destinadas aos moradores foram padronizadas, porém não estereotipadas, apresentando a cidade, em todos os bairros, lindas e esplêndidas habitações, que oferecem aos seus moradores tudo o que caracteriza o confôrto moderno. A United State Steel Corporation desenvolveu os seus melhores esforços no sentido de proporcionar aos seus empregados e às respectivas famílias a melhor e a mais sadia vida doméstica.

Mercê do plano de Gary, onde a ocupação dos terrenos foi realizada de maneira bem racional, por se haver obedecido aos princípios do urbanismo, os seus habitantes vivem em boas condições higiênicas e econômicas, pagando a preço módico tudo o que é indispensavel à existência de uma agremiação urbana. Energia elétrica, água, gás, luz, remoção de lixo, transporte, distração, alimentação, etc., custam menos que na maioria das outras cidades, e estão ao alcance dos operários mais humildes.

A cidade de Gary está ligada a Chicago por três vias ferreas. Ela é atravessada em vários sentidos por grandes e bem traçados bulevares, cuja extensão total se eleva a 30 quilômetros. O sistema das ruas residenciais e de pequeno tráfego apresenta um desenvolvimento de 180 quilômetros. A capital do aço, como é conhecida nos E. Unidos, oferece aos seus moradores nove parques, admiráveis oásis de verdura, situados e espalhados de maneira que não se exigem longos percursos dos habitantes dos quarteirões que lhes ficam nos arredores. Um dos parques se desenvolve numa extensão de nove quilômetros á beira do lago Michigan. Poucos centros urbanos, nas condições de Gary, proporcionam aos seus habitantes o que a vida moderna hoje está exigindo, e se observa na imponente e formosa agremiação que os E. Unidos devem ao espírito empreendedor e humanitário de Elbert Gary. Templos de dansa, teatros, bibliotecas, pavilhões para esportes, terrenos para recreio, escolas e colégios, hospitais, cre-

ches, jardins zoológicos, piscinas, — em uma palavra, tudo o que se faz indispensavel à saude do corpo e a do espírito.

Em Gary foi construido um canal artificial com dois quilômetros de comprimento, 80 metros de largura e a profundidade de 7m,50, ao longo do qual se desenvolvem os cais, onde atracam os vapores carregados de minérios e as linhas das vias férreas que transportam carvão. O aparelhamento do cais é de primeira ordem, podendo-se descarregar um vapor de 12.000 toneladas em 4 horas.

Nas proximidades dos guindastes elétricos se encontram as baterias de fornos destinados à distilação do carvão, as quais são em número de 976. Esses fornos absorvem por dia 20.000 toneladas de hulha, produzem 74 milhões de metros cúbicos de gás e permitem a fabricação da seguinte gama de produtos: 144 toneladas de sulfato de amoníaco, 454 mil litros de alcatrão, 227 mil litros de óleos para motores, 543 mil litros de benzol e 6.795 quilogramas de naftalina.

A grande usina metalúrgica de Gary apresenta 12 altos fornos, cada um com a capacidade de produção de 800 toneladas por dia. A produção anual é de 3.500.000 toneladas de guza e de 1.500.000 de escória.

A acieira é, entre as existentes no mundo, uma das mais perfeitas, contando 52 fornos de sola, com uma capacidade de produção que se eleva a cinco milhões de toneladas de aço por ano. Além dêstes há ainda três convertedores Bessemer de 25 toneladas. Entre aqueles há três de 200 toneladas e três outros de 150 toneladas. A parte da usina em que se efetua a laminação dos lingotes é tambem modelar.

Há dois anos a cidade de Gary comemorou seu 25.º aniversário por meio de um programa de festas que duraram três dias.

Elbert Gary é do mesmo estôfo de Henry Ford, Eastman, Carnegie, Armour, Dupont, Rockfeller, etc., a quem se deve a formidavel e assombrosa expansão da indústria norte-americana, bem como inúmeras manifestações de altruismo. O fundador da capital do aço não se limitou a exigir, como acima disse, que se construissem para os operários prédios com a melhor fatura, ventilação e perfeita iluminação. Impôs tambem aos arquitetos como coisa essencial, que as casas se

destacassem pela sua beleza, harmonizando-se entre si, sem, no entretanto, formarem conjuntos monótonos.

Tomás Bata, o rei do calçado na Europa, que não obstante ter tido a mais modesta origem, realizou no campo da indústria uma obra de grande vulto, sem os recursos financeiros que alcançou Gary, tambem teve a idéia de construir uma cidade industrial, a que deu o nome de Glin e está situada na Tchecoslováquia. Bata não teve, entretanto, como Gary a mesma preocupação de beleza. Daí o fato de em Glin as habitações serem higiênicas e confortáveis, porém destituidas de beleza arquitetônica, sucedendo-se numa grande monotonia.

Da mesma forma que Gary, a cidade industrial que constitue o assunto destas linhas, é uma realização que nos patenteia uma assombrosa capacidade de energia e um empreendimento só possivel mediante uma grande unidade de ação e uma concentração de esforços que, nas épocas de desordem e anarquia, só se consegue por meio do regime ditatorial.

MAGNITOGORSK

Os chefes do atual govêrno russo, ao organizarem o seu célebre plano quinquenal, que objetiva lançar na terra de Tolstoi e Kropotkine as bases da grande indústria ou indústria pesada, inspiraram-se, sob vários aspectos, nas formidáveis realizações norte-americanas do começo deste século. Os pró-homens da imensa nação eslava procuraram imitar H. Ford, Carnegie e Gary e outros capitães da indústria nos Estados-Unidos, afim de bem atacar os problemas culminantes daquele grandioso e vasto plano.

Em relação à agricultura, à produção da energia elétrica, à siderurgia, à fabricação de veículos automotores, etc., copiaram de maneira completa o modelo norte-americano, objetivando em alguns casos excedê-lo. Um exemplo eloquente disso temos no plano da cidade industrial a que deram o nome Magnitogorsk, a qual será uma repetição de Gary, porém em maior escala. Se a técnica norte-americana relativamente a esta última cidade teve de transformar uma considerável superfície coberta de vasa, isto é, teve de vencer o pânta-

no, suprimindo-o, não obstante o seu baixo nivel e a sua extensão (1100 km²), a engenharia na Rússia teve de vencer formidáveis distâncias e mil dificuldades através de estepes desertas, pois, a cidade de Magnitogorsk está sendo construida numa região longínqua, onde a vida de uma tribu parecia quasi impossivel, quanto mais a de uma enorme aglomeração. O local da cidade de que ora nos ocupamos, está situado na Sibéria, a cerca de 800 quilômetros da fronteira oriental da Rússia européia, havendo a atual ditadura que governa a União Soviética, sido obrigada a construir muitas centenas de quilômetros de via férrea para levar à cidade em construção todos os elementos necessários.

O motivo principal de se localizar a colossal instalação metalúrgica, objetivada pelo plano quinquenal, em região tão afastada está na circunstância de em Magnitogorsk (Gorsk — montanha, magnito — magnetito) se encontrar uma extensa e enorme montanha de minério de ferro apresentando teor alto (cerca de 57%), a qual fica situada às margens do rio Ural e perto de terrenos ricos de rochas calcáreas, elemento indispensavel à fabricação do ferro. Outro motivo que tambem influiu enormemente para a escolha do local em questão foi o fato de ficar êle a milhares de quilômetros das fronteiras das nações da Europa, e, portanto, inatacavel por via aérea.

Magnitogorsk, não obstante apresentar três elementos indispensáveis à vida de uma usina siderúrgica — o minério de ferro, o calcáreo e um rio (o Ural), se caracteriza pela ausência de carvão de pedra, o qual se não acha em quantidade suficiente senão em Kuznetsk, que fica a cerca de 2 200 quilômetros, o que constitue uma consideravel desvantagem e uma tremenda e séria dificuldade, que a energia russa enfrentou com uma coragem e uma tenacidade só possíveis quando alimentadas por um forte entusiasmo.

O plano de Magnitogorsk foi confiado ao urbanista alemão Mey, o qual elaborou um admiravel projeto de cidade industrial, calcado no programa que o plano quinquenal estabeleceu com relação às várias instalações a se executar no local em questão. O projeto das múltiplas usinas foi confiado a uma firma de Cleveland. O engenheiro chefe do corpo

de técnicos norte-americanos foi o Sr. William Haven, o qual, referindo-se a tão extraordinário e maravilhoso cometimento, disse: "Magnitogorsk é uma oportunidade que só se apresenta uma vez na vida de um engenheiro. O magnífico local destinado pela natureza para esta emprêsa tornou possivel um plano geral que, pelo que tem de completo, de simétrico, de útil e mesmo de belo, é raramente igualado".

A montanha de minério de ferro que determinou o plano da Gary russa, tal como acontece às jazidas de magnetito de Itabira, em Minas, tambem de teor elevadíssimo, não obstante ser conhecida há mais de 200 anos, permaneceu inexplorada até este ano, em que foi inaugurado o primeiro dos enormes altos fornos, de cujo imenso bojo correm por dia 1.035 toneladas de guza. O geólogo Smith, que foi um dos técnicos americanos contratados pelo govêrno russo para fazer a prospecção, afirmou que os depósitos do precioso minério existente no local permitem a intensa exploração, que vai ter lugar, durante cem anos.

Entre as obras de grande vulto, realizadas em Magnitogorsk, figura uma barragem de um quilômetro e cinquenta metros através do rio Ural, que deu lugar à formação de um lago com oito quilômetros de comprimento. Tal obra era indispensavel, pois, os altos fornos e as outras instalações absorverão por dia 160 milhões de litros de água.

A execução do plano da cidade e a dos relativos às gigantescas instalações, sendo a de maior vulto a dos altos fornos, para permitir os resultados alcançados em dois anos, exigiram que se trabalhassem noite e dia. Algumas dezenas de milhares de operários, divididos em três equipes, sem nunca haver paralização do serviço, mesmo nas longas e frias noites de inverno, vêm desde o início das obras, com a maior disciplina, com o mais rudimentar aparelhamento, executando o vasto e grandioso programa que visa fazer surgir, numa região há séculos abandonada pela civilização, na sua maior extensão, uma moderna e populosa cidade com todos os elementos exigidos por um centro urbano modelar e destinada a ser uma nova metrópole do aço.

Como acima disse, o carvão, que nos altos fornos desempenha uma dupla função — a de ser ao mesmo tempo ele-

mento redutor e gerador de calor — tem de vir de Kuznetsk, que fica a cerca de 2 200 quilômetros, onde se encontra um riquíssimo campo carbonífero, cuja hulha dá um excelente coque metalúrgico, comparavel ao melhor de Cardiff. Kuznetsk está situada na fronteira da Mongólia e, para transportar de lá o precioso combustivel, necessário para manter em plena atividade os oito enormes altos fornos do plano e mais os de aquecimento que alimentam os laminadores, só há uma via férrea singela, já muito sobrecarregada pelo tráfego transiberiano. A quantidade de carvão necessário por ano sóbe a 40 milhões de toneladas. Como bem disse Miles Sherover, que esteve trabalhando dezesseis mêses na Rússia como engenheiro organizador de serviços, diante de tão sério problema, a decisão tomada pelos autores do plano quinquenal é bem característica da energia com que enfrentam as dificuldades que se lhes apresentam. Resolveram fazer em Kuznetsk uma segunda usina metalúrgica de maneira que os 14 000 vagões que transportarem carvão para Magnitogorsk voltem carregados de minério para aquela localidade. Decidiram tambem duplicar a estrada de ferro transiberiana numa grande extensão e tambem construir uma nova linha de maneira que encurte o percurso entre as duas novas usinas siderúrgicas.

O plano de Magnitogorsk prevê uma população de 200 000 pessoas. Tudo o que é necessário à vida de um grande centro industrial possuirá a nova cidade. Os russos puzeram todo o vigor na edificação de Magnitogorsk, de que êles se orgulham como a sua obra mais maravilhosa. Os técnicos que lá trabalham, e os correspondentes de jornais que lá foram, veem em tão surpreendente realização uma verdadeira epopéia.

Para poderem levar a termo, em curto prazo, a moderna cidade, os russos fizeram uma propaganda em que lançaram mão dos jornais, do rádio, do cinema, do teatro, das múltiplas associações e uniões operárias, das fazendas coletivas, das escolas, dos meetings, de paradas — em uma palavra, de todos os elementos capazes de falar às massas populares, de eletrizá-las e de despertar-lhes o entusiasmo, sem o qual elas não se dispõem aos sacrifícios exigidos por uma obra coleti-

va, de proporções gigantescas. O povo russo, que se caracteriza por uma singular tendência para o misticismo, tanto que transformou o marxismo em verdadeira religião, vê em Magnitogorsk, não uma cidade industrial, porem um colossal mito, a sua cidade sagrada, como que a Meca do bolchevismo.

Precisamos, entretanto, constatar que a construção de Magnitogorsk, como a execução de Dnierperstroi e a da célebre via férrea Kursib, levaram Stalin, a renunciar a alguns princípios do catecismo bolchevista. O contacto com os problemas industriais, a influência das leis econômicas, bem como os pendores humanos, de que se não pode abstrair, principalmente numa realização de natureza coletiva, compeliram os chefes da União Soviética a pôr de lado a absurda idéia do nivelamento dos salários e o disparatado processo de entregar a direção dos serviços aos operários. Magnitogorsk está sendo edificada por se haver lançado mão do comando único e se ter distribuido a responsabilidade das obras pelos múltiplos engenheiros que as dirigem. Foram as grandes realizações técnicas que compeliram Stalin e seus companheiros a dar aos engenheiros o predomínio e a supremacia de que hoje gozam na Rússia. A natureza dos serviços que êles prestam obrigou os dirigentes russos a colocá-los no alto plano em que hoje se encontram, merecendo as graças do govêrno e dos seus subordinados, entre outros, de Jacob Gugel, que hoje é o chefe das massas proletárias em Magnitogorsk, onde 60 % dos trabalhadores tem menos de 24 anos, sendo 10 % do sexo feminino.

A célebre organização da mocidade russa, a que se deu o nome de Komsomols, cujo número de membros já se eleva a 6 milhões, adotou Magnitogorsk como seu próprio projeto e fornece a maior parte dos udarniques, ou brigadas de choque, na industrial luta pela gigantesca usina siderúrgica. O seu grito de guerra é: "Dê-se ferro à Russia".

Os trens que conduzem víveres e materiais para a formidavel obra têm preferência a todos os outros e passam pelos povoados e vilas sob aclamações. As crianças, ao voltarem da escola para casa, sob a influência da propaganda, exortam os seus pais e irmãos a darem o seu máximo concurso para que nada falte à construção do grande e longínquo centro

metalúrgico, que se destina a alimentar as fábricas de locomotivas, de veículos automóveis, de tratores, de turbinas, que o plano quinquenal está fazendo instalar na Rússia Central e nas regiões do Ural.

Os russos que estão à testa do govêrno do grande país, renunciaram, em parte, à organização dos bairros residenciais, conforme o exigiam as suas idéias sôbre a educação. Reservaram bairros para os habitantes da cidade que não abdicaram dos princípios que os povos civilizados vão mantendo e que dizem respeito ao elemento fundamental da sociedade — a família. Tais bairros apresentam casas residenciais como as das cidades-jardlns.

As casas dos bairros propriamente comunistas não têm a mesma composição, não se notando nelas os compartimentos destinados à cozinha e às refeições. Os pais e os filhos, para a sua alimentação, se utilizam do restaurante do clube do bairro.

Os bolchevistas, de acôrdo com os princípios do urbanismo, em relação à nova cidade, foram particularmente exigentes quanto aos seguintes elementos: abastecimento de água e gás, energia elétrica, transportes, arborização, campos de recreio, piscinas, parques, etc. Magnitogorsk será a cidade que apresentará a maior porcentagem de superfície em parques.

As usinas metalúrgicas da Rússia, antes da guerra, produziam 4 milhões de toneladas de metal. Este ano, graças ao plano quinquenal, espera-se uma produção de 9 milhões e meio. Se, de fato, se alcançar tal resultado, a Rússia excederá todos os países da Europa, ficando aquém, apenas, dos E. Unidos. Aquela produção será, porém, insuficiente, em virtude das necessidades das inúmeras fábricas que estão sendo instaladas de acôrdo com aquele plano. Segundo os números anunciados pelo novo plano quinquenal, a produção se elevará em 1937 a 22 milhões de toneladas, contribuindo Magnitogorsk para esse resultado, com a maior parcela.

Os nossos estadistas deviam voltar a sua atenção para obras como esta, de grande vulto e consideravel alcance social. São realizações, como Magnitogorsk, que dão prestígio aos estadistas, que os tornam verdadeiramente eleitos, eleitos

não por meio de cédulas lançadas nas urnas eleitorais, porém pelo reconhecimento das massas. Kemal Pachá, Mussolini e Stalin, vão executando um programa de melhoramentos, que no atual e no século passado, nenhum govêrno adotou e conseguiu realizar nos países respectivos. As obras públicas executadas por tais homens lhes vão atraindo a admiração do mundo inteiro, principalmente a dos técnicos.

O que a Itália, a Rússia e a Turquia vão realizando em um grande número de suas cidades é uma obra social de consideravel alcance e representa uma verdadeira e eloquente consagração dos belos princípios do urbanismo. O plano regulador de Roma, que consegui obter, graças à gentil intervenção do meu ilustrado amigo e colega J. Souza Leão, junto ao eminente Embaixador Cerruti, é uma brilhante prova da salutar orientação do Duce com relação aos problemas das cidades da sua gloriosa Pátria. Trata-se de uma obra merecedora de um lugar de honra nas bibliotecas de livros selecionados. Através do plano diretor de Roma, verifica-se o religioso carinho dos seus autores pelos dignos monumentos do passado, e pelo que o urbanismo representa sob o ponto de vista social, da beleza arquitetônica, do tráfego, da higiene, do confôrto e da economia geral.

Saturnino de Brito,

o Urbanista

Saturnino de Brito,

o Urbanista

AGOSTO DE 1933

Na história da engenharia brasileira, o nome do ilustrado técnico, cuja memória hoje comemoramos, se destaca em grande relevo, absorvendo e iluminando um dos seus mais belos capítulos. A curva da sua vida profissional é uma das mais empolgantes que os fatos e os anais da nossa engenharia nos apresentam. O seu valor, a sua cultura, o seu amor à carreira que abraçou, a compreensão perfeita do papel do engenheiro, os admiraveis pendores do seu carater, puseram-no cedo em destaque e lhe deram um prestígio raro, que lhe permitiu uma grande independência técnica em todos os projetos e obras que realizou. Dizem que é grande a influência de fatores imponderaveis na vida dos homens, e que nossa conduta e o nosso sucesso dependem mais da ação do meio sobre nós, do que das reações interiores. A lei newtoniana é, porém, geral, verificando-se em todos os domínios, desde o dos fenômenos matemáticos até o dos mais elevados que o mundo e a vida social nos mostram, isto é, os de origem moral. Se o imortal engenheiro que é o motivo desta homenagem, que para todos nós tem o carater de uma solenidade religiosa, subiu muito acima do nivel médio e se alcandorou às alturas de uma cumiada na cordilheira dos nomes de maior projeção na história de sua classe, é que ele, pela sua sensibilidade, pelos seus conhecimentos e a sua cultura, foi sobremaneira e fortemente impressionado pelos problemas sanitários que o meio social lhe apresentou. Daí, as fortes reações interiores sob a forma de idéias e projetos, as grandes irradiações do seu espírito e as obras que realizou e escreveu,

compondo o mais extenso e rico patrimônio técnico que as últimas gerações de engenheiros puderam conhecer neste país.

Saturnino Rodrigues de Brito, mercê da sua magnífica e cristalina orientação social, fez da ciência e da técnica um meio e não um fim. Ele não estudou para armazenar conhecimentos, satisfazer a vaidade de possuir uma vasta cultura em vários departamentos da carreira que abraçou, a qual lhe empolgou toda a sua fecundíssima e trabalhosa vida e dominou continuamente os seus pensamentos. Ele tomou para esquema e orientação da sua vida de profissional estudioso, a do abastecimento de água de uma cidade.

Assim como considerava inutil todo e qualquer reservatório construido sem a rêde distribuidora, assim tambem ele só adquiriu conhecimentos para aplicá-los ao serviço social e difundí-los através de livros, folhetos, artigos e conferências. Que atividade intelectual assombrosa, que fecundidade mental não revelou Saturnino de Brito desde que deixou os bancos acadêmicos! A sua vida é verdadeiramente modelar, tanto sob o ponto de vista profissional, quanto como chefe de família e cidadão. Foi o que bem se pode chamar uma vida nobremente vivida.

E', por isso, que lembro se lhe escreva a biografia, afim de torná-la conhecida da nossa mocidade, principalmente a das escolas de engenharia. Os melhores modelos e tipos de conduta são aqueles que nos vêm através da história dos grandes homens, daqueles que viveram mais filosófica e espiritualmente, do que materialmente. Assim fluiu a existência do grande homem perante cuja memória neste momento estamos na mais respeitosa genuflexão.

A sua história precisa, pois, ser contada aos estudantes de engenharia, nos seus mais interessados capítulos. Ela lhes revelará o tipo e o modelo do engenheiro.

O nosso meio social, devido à má orientação da nossa elite, sobretudo no que diz respeito à engenharia e à arquitetura, não dá ao técnico, em geral, toda a autonomia necessária e a liberdade de movimentos para obedecer e subordinar-se bem às suas convicções e às conclusões dos seus estudos e observações. Em razão disso, a nossa coletividade tem

sofrido enormes e fantásticos prejuizos, bem como tem experimentado enormes decepções. Outro resultado: inúmeros problemas prementes como que ficam desmoralizados e são postos de lado, com grandes danos para a coletividade. Saturnino de Brito, porém, graças à couraça das suas convicções técnicas e às cristalizações de idéias e de conceitos que o estudo bem orientado, a meditação e a observação determinaram em seu espírito, soube lutar com o meio e enfrentar ordens e sugestões absurdas que vinham do alto, impedindo com o vigor e a força necessária a alteração de uma solução bem fundamentada ou a modificação de um projeto que resultara de locubrações e de observações pacientes. De tal maneira de proceder lhe advieram às vezes prejuizos, contrariedades, dissabores e rancores. Ele, porém, soube sempre pautar a sua conduta pelas suas convicções. No campo da engenharia foi um dos técnicos mais intransigentes.

A sua intransigência, entretanto, não provinha do orgulho. Ela só se manifestava e se erguia quando partia do seu fôro íntimo, do recesso dos seus pensamentos e de convicções resultantes de uma longa elaboração. Se a maioria dos nossos técnicos, aos quais foram confiadas obras de vulto e de grande projeção, tivesse tido a fibra do inesquecivel mestre e a mesma firmeza de convicções, certo não estaríamos tão empobrecidos e inúmeros problemas nacionais teriam tido melhores soluções.

Nenhum dos técnicos da sua geração compreendeu, sentiu e previu as nossas necessidades urbanas como Saturnino de Brito. Eu imagino a sua agonia, o seu sofrimento e a sua revolta íntima, vendo a insistência e a teimosia de certas administrações em tomar rumo errado, em não ouvir as suas luminosas advertências relativamente a certas questões fundamentais, que, não obstante os seus conselhos, foram adiadas ou inconvenientemente atacadas. Quando, por exemplo, se abriu e se projetou a rua Mem de Sá, Saturnino não só aconselhou que se lhe desse largura maior, por sentir que no futuro teria de desempenhar a função de uma grande artéria, como tambem indicou ser necessário construir-se, na sua faixa central, um canal que se prolongasse até o mar, num sentido, e se estendesse para montante, até encontrar o canal

do Mangue, passando pelo talvegue da cidade. Infelizmente, o grande prefeito daquela época, a quem tanto deve esta Capital e cuja glória ainda não foi excedida, ou porque não tivesse ao seu lado um especialista nos domínios da hidráulica, ou por não dispor do tempo necessário para estudar a questão, não ouviu e não seguiu o conselho da nossa maior autoridade em tais problemas. O urbanista Agache, através do seu plano diretor, adotou a indicação feita pelo inesquecivel e glorioso técnico, cuja obra nesta hora comemoramos. Infelizmente, trata-se agora de um projeto, quasi inabordavel, visto o seu custo importar em muitas dezenas de milhar de contos. Saturnino de Brito, mediante a brilhante solução que o seu espírito encontrou para o complexo problema urbano a que me venho de referir, procurou atender ao mesmo tempo aos três tráfegos que, em sinal, se encontram ao longo das vias públicas: mediante duas faixas paralelas dotadas de calçamento e situadas ao longo da via projetada, à circulação dos veículos; por meio do canal estabelecido e rasgado na parte central, ao escoamento das águas pluviais que tão graves danos têm causado à nossa cidade; finalmente, por meio de quatro ordens de passeios, à circulação dos pedestres. Em relação ao problema em questão ele não se cansou de bem orientar, com grande antecedência mais de uma administração, procurou bem a tempo evitar reincidência em erros e agravação dos problemas sanitários, cada vez mais dificeis de ser resolvidos e atacados, por motivo de adiamentos sucessivos.

Ninguem como o ilustre engenheiro Saturnino de Brito focalizou os problemas desta Capital, na qual, mau grado os judiciosos conselhos do grande mestre, não se cuidou de resolver as três questões fundamentais de que tanto dependem as condições sanitárias de uma metrópole. A sua palavra, não obstante ter sido dita e dirigida às autoridades com a máxima eloquência técnica e uma sólida e bem fundamentada argumentação, não encontrou éco entre aqueles a quem ela buscou avisar e orientar com bastante antecedência. Se os governos de alguns anos atrás, tivessem tido o bom senso elementar de ouvir as advertências que lhes vinham da nossa maior autoridade nos problemas urbanos fundamentais, esta

Capital não se encontraria nas mais lastimaveis condições relativamente ao seu abastecimento de água potavel, tão insuficiente, como é público e notório, verificando-se a mesma coisa quanto à sua rêde de esgotos sanitários, a qual compreende menos da terça parte da área povoada do Rio. Ele tambem mostrou o que era mistér fazer-se com relação às inundações. Que de somas fantásticas teremos de gastar por havermos adiado a solução de tais problemas.

Neste fato temos uma prova de que, entre nós, em consequência de uma deficiência de cultura da nossa elite, a palavra de um grande técnico não é sempre acatada e ouvida, mesmo quando parte de um mestre com uma reputação admiravelmente estabelecida e um prestígio que resultou de uma série de obras de tal importância e perfeição, que fez com que o nome do seu autor se tornasse admirado entre os mais conspícuos engenheiros sanitários europeus.

O que é sobremodo lamentavel, doloroso e motivo de vergonha para nós, para esta cidade, que mereceu excepcionais carinhos da natureza e tanto tem sido desprezada pelo homem, relativamente às suas necessidades fundamentais, é o fato incompreensivel de se não haver cuidado das estruturas que se escondem no sub-solo e são tão indispensaveis à vida de uma "urbs" moderna. Numa das ligeiras palestras que fiz pelo rádio sobre alguns problemas desta Capital, eu tive ocasião de me referir às obras de vulto e ousadas que se têm feito no sub-solo das grandes cidades da Europa e da América. Em tal palestra busquei salientar que, em nosso país, relativamente às cidades, só damos importância aos elementos superficiais, desprezando ou dando pouca atenção aos elementos do mecanismo urbano que se ocultam abaixo do nivel da terra. Mostrei que era preciso não copiar Nova York somente nas suas construções gigantescas, nos seus arranha-céus. Devíamos considerar que em Manhattan e Brooklyn, a cidade não só se estende na superfície e acima do solo, como desce, através das camadas rochosas do sub-solo, até profundidades inacreditaveis. Mostrei que a engenharia, na maior cidade do mundo, como que realizou uma metrópole simétrica em relação à superfície do solo, arranhando o céu, por meio da estrutura dos "sky-scrapers" e tambem o inferno

por meio de várias obras subterrâneas. Com efeito, as grandes gares da Central de Nova York e da Pensilvania, com os seus vários pisos subterrâneos, são verdadeiros arranha-infernos e as canalizações que conduzem à maior "urbs" deste planeta as águas provenientes da Catskill Mountain, isto é, captadas e acumuladas a cerca de 200 quilômetros de distância, atingem a cidade através de galerias-túneis que, em alguns lugares foram abertas através de camadas rochosas situadas a 200 metros abaixo do solo.

Entre nós, adiamos a solução de problemas fundamentais em consequência da nossa desastrada compreensão sobre a higiene urbana. Nos Estados-Unidos prepara-se com grande antecedência a solução dos problemas básicos das suas cidades. Em relação a muitas delas, já se está cuidando de habilitar às respectivas administrações a resolver futuramente, sem grandes ônus, o problema do reforço do abastecimento de água potavel para uma população duas vezes maior. Já está, por exemplo, estudado o aumento do atual abastecimento de Nova York, tendo em vista uma população de cerca de 20 milhões de habitantes, o que se espera terá lugar em 1970. Na grande nação do Norte deste Continente, antecipa-se a solução dos grandes problemas; no nosso país, adia-se, não obstante os avisos e a propaganda de um técnico com a autoridade de um Saturnino de Brito.

Se nesta Capital, ele não foi convenientemente ouvido, em compensação, em várias das nossas capitais estaduais e inúmeras das cidades brasileiras, ele pôde agir, doutrinar e realizar grandes obras, sempre acatado e considerado como o nosso maior técnico nos domínios da engenharia sanitária.

Quando visitei Recife, eu tive ocasião de apreciar e ver de perto, funcionando admiravelmente, uma das suas obras mais completas e mais admiradas: o abastecimento da referida cidade com as águas do rio e os esgotos sanitários. Bastava o que ele realizou na mais populosa cidade do Nordeste, para dar o maior realce ao seu nome e elevá-lo bem acima do nivel médio. Eu tive ocasião de visitar em companhia de vários engenheiros a grande represa construida sob sua direção e ver a instalação aí feita para o tratamento das águas antes do seu lançamento na linha adutora. Guardei de tal

visita uma impressão indelevel, não só pela beleza da obra aí realizada, como tambem por ter tido, entre a de outros distintos colegas a companhia do engenheiro Nestor Reis, que hoje se acha à testa da Repartição de Saneamento.

O meu ilustrado colega, que mantem pela memória de Saturnino de Brito grande veneração, não obstante a premência do tempo de que dispuz, o qual não me permitiu ver, como fôra necessário, todos os elementos, poude, entretanto, pôr-me ao corrente dos principais aspectos de uma das mais completas realizações do inesquecivel mestre.

Ao passar pela Capital da Baía, fiz questão de visitar a represa do rio do Cobre, na qual se acumulam as águas destinadas a reforçar o abastecimento daquela cidade. Trata-se de um antigo projeto do inesquecivel mestre, projeto posto em execução pelo escritório que ele fundou, hoje sob a direção do seu ilustrado filho e de Geraldo Sampaio, que vão seguindo as tradições e orientação do melhor professor que tiveram nos vastos domínios da Hidráulica Sanitária. Na Baía, eu pude apreciar o alto conceito em que são tidas pelos técnicos daquela Capital as inúmeras obras de saneamento realizadas por Saturnino de Brito. A sua memória é cultivada e as suas obras são lidas e meditadas por todos os engenheiros que se dedicam ao estudo dos problemas urbanos.

Os trabalhos planejados e realizados em Aracajú, pelo mestre ilustre, à cuja memória rendo agora esta homenagem incolôr, porém, sobremodo sincera, constitue, pode-se dizer, a mais completa obra de urbanismo realizada no norte deste país. Graças às felizes e bem fundamentadas soluções dadas a vários problemas da Capital de Sergipe, esta cidade é uma das mais habitaveis e apreciaveis do Norte, devendo servir de modelo para muitas outras deste país. Na elaboração do projeto de conjunto para orientar a extensão e remodelação sergipana, ele, como faz todo técnico das questões urbanas, olhou para as necessidades futuras.

Sob o ponto de vista do urbanismo, ninguem no Brasil realizou obra mais completa, mais perfeita no que há de mais fundamental no assunto, do que Saturnino de Brito. Como fiz ver, ele teve dos problemas das cidades a mais sadia e positiva compreensão, mostrando sempre a necessidade de

atacar no seu conjunto, de acordo com a sua ordem de dependência. Pelo estabelecimento de programas preciosos e de planos de conjunto, ele se bateu desde 1896, isto é, bem antes de se vulgarizar tal noção nos nossos meios técnicos. Os princípios essenciais e fundamentais a que devem obedecer os que intervêm nas cidades e os que são encarregados da remodelação, se encontram admiravelmente expostos nos seus dois livros: "A Planta de Santos" e "Le Tracé Sanitaire des Villes". Este último foi sobremodo apreciado, discutido e comentado por técnicos ilustres europeus.

Além dessas obras em que patenteia a melhor orientação possivel em relação ao saneamento e à remodelação das cidades, no seu magistral relatório sobre os projetos que elaborou para o saneamento da Baía, ele doutrina com grande elevação e brilho sobre as questões urbanas. Neste seu trabalho ele mostra as grandes dificuldades que resultam para os que têm de enfrentar os problemas sanitários de um centro populoso, de fragmentação arbitrária, irregular e desordenada dos terrenos. Preciso tambem salientar que no referido relatório, Saturnino não deixou de salientar a superioridade com que o ilustrado engenheiro Theodoro Sampaio encarou e analisou os problemas relativos à remodelação da Capital baiana. Em 1925, o dr. Góes Calmon, bem orientado a respeito do assunto, contratou com Saturnino de Brito os trabalhos topográficos e os projetos de novas adução de água para São Salvador, a revisão e a ampliação da rêde de esgotos e os estudos e projetos para a descarga dos despejos no oceano, bem como os planos de expansão da velha cidade. A Capital baiana se encontra atualmente em melhores condições, graças à execução de uma parte dos planos de Saturnino, às largas vias estabelecidas na parte baixa junto ao cais, mercê dos esforços do ilustrado engenheiro Frederico Pontes, como tambem por motivo da fecunda e moralizadora administração de Pimenta da Cunha.

Falando da capital baiana, não posso deixar de fazer referência a um outro colega, Francisco de Sousa, que tambem prestou assinalados serviços técnicos à capital do seu Estado.

Entre os mais belos e bem estabelecidos projetos de Saturnino de Brito, se destaca o que ele elaborou para o sanea-

mento da Lagoa Rodrigo de Freitas, cujos problemas soube abordar com o acostumado brilho que irradiam seus trabalhos. Ele percebeu o grande partido urbano que se podia tirar dos terrenos que circundam a formosa lagoa, após o seu saneamento. E' pena que o seu plano não tenha sido convenientemente completado. Infelizmente a desastrada e irracional fragmentação dos terrenos, após a sua venda pela Prefeitura, bem como a ocupação mal orientada dos diminutos lotes, não corresponderam à concepção do grande mestre, que não abstraiu nem da parte estética, como tambem do aspecto econômico. Outros projetos importantes que esta Capital lhe deve: os da canalização dos rios Trapicheiro e Maracanã.

Que de cidades ele não saneou e remodelou! A lista é enorme, compreendendo mais de vinte. Saturnino de Brito estendeu a sua atividade profissional e saneadora ao longo da nossa costa, quasi que estabelecendo planos para todas as cidades de certa importância à beira-mar ou nas proximidades do Atlântico. Desde Belém até Pelotas, onde realizou obra verdadeiramente notavel e cuja conclusão não pôde apreciar. Além de inúmeras cidades da nossa costa, a sua obra se estendeu a muitas outras de grande importância do nosso *hinterland*. A primeira vez que lhe falei foi, para, em nome do coronel Antonio Castelo Branco, a quem o município de Além Paraíba, deve assinalados serviços, convidá-lo, afim de visitar a referida cidade e dar um parecer sobre as condições do seu abastecimento de água. Do encontro que com ele tive, e da palestra que tivemos a respeito dos nossos problemas urbanos, guardo, a melhor recordação.

Uma das suas realizações mais perfeitas foi o saneamento de Santos, onde a febre amarela tinha uma ação mais devastadora que mesmo nesta urbs. Graças às obras de vulto que modificaram completamente as condições do meio, tanto no que diz respeito à superfície da cidade, como quanto ao seu sub-solo e ao seu ambiente, o importante centro urbano rehabilitou-se e as epidemias cessaram, disso resultando uma bela auréola para o seu nome. A mesma coisa se pode dizer de Campos, Campinas e outras cidades.

Não posso deixar de salientar que o grande astro da nossa engenharia, em cujas obras tantos e tão belos ensinamentos colhemos constantemente, aperfeiçoou aparelhos e processos usados nas aplicações da hidráulica sanitária. Sifões flexiveis, sifões auto-ventilados, caixas de gordura de pistões basculhantes, diversas peças de ferro, tampões, sistemas tele-hidrodinâmicos de elevação de pesos.

Saturnino de Brito, nos domínios da hidráulica, abordou todos os problemas: projeto de abastecimento de água, esgotos sanitários e pluviais, obras de açudagem, planos de defesa de cidades e de terrenos cultivados contra as enchentes, regularização dos cursos de água, canais, etc. O seu espírito, pelos seus pendores e pela sua admiravel cultura lógica, levou-o sempre a aprofundar as questões, os problemas técnicos, buscando explorar-lhes todos os aspectos e apanhar as relações entre os vários elementos que neles concorrem. Sobre cada um dos grandes problemas que abordava e escrevia um livro, sempre com o alto objetivo de proporcionar, aos que tivessem de enfrentar os referidos problemas, as bases e as facilidades que ele não encontrara, mas que os seus estudos lograram preparar para os que viessem depois.

Entre os rios cujo estudo lhe foi confiado, figura o Tieté.

O seu relatório apresentado ao dr. Firmiano Pinto, operoso prefeito de São Paulo em 1924, é um trabalho de inegavel valor, em que ele firmou a melhor orientação possivel para os que tiverem de estudar o problema da defesa das cidades contra as inundações resultantes das enchentes dos rios. Nesta obra em que são expostas, com alta proficiência, as noções fundamentais de Hidrologia, ele mais uma vez nos faz advertências salutares, mostrando o muito que nos resta fazer relativamente ao conhecimento do regime dos nossos rios, os quais ainda não foram estudados. Trata-se, de fato, de um problema importante e complexo, que reclama longas observações durante muitos anos. Precisamos, como ele bem diz, na referida obra, conhecer o regime dos cursos de água para projetar obras referentes:

a) — à travessia deles;
b) — à navegação;

c) — às explorações hidro-elétricas;

d) — às irrigações das lavouras;

e) — à defesa dos campos e das cidades contra as inundações;

f) — ao abastecimento de água dos centros urbanos;

g) — ao saneamento das cidades e das várzeas inundaveis.

Saturnino de Brito, no livro em questão, cuja leitura aconselho principalmente aos engenheiros que têm de projetar obras que estiverem na dependência de cursos d'água, mostra a absurda tendência para as generalizações que muitos técnicos revelam, do que resultam, às vezes, erros graves. E', por exemplo, absurdo estender a toda uma bacia hidrográfica as indicações provenientes dos pluviômetros nela estabelecidos. A maneira melhor de habilitar o engenheiro a conhecer as descargas máximas, ele indica no sentido de evitar a reincidência em erros que têm dado lugar a grandes prejuizos e têm afetado a vida de muitas das nossas cidades.

O que deveríamos fazer era promover, a exemplo da Alemanha e dos Estados-Unidos, um largo programa de estudo dos nossos rios, cujo regime, em geral, varia de uma maneira extraordinária, havendo alguns que desaparecem na época das secas e transbordam, inundando áreas enormes, por ocasião das enchentes.

Senhores, a classe a que pertenço é uma das mais afetadas pela crise em que se debate o nosso país. O número de engenheiros desempregados é surpreendente e espantoso, havendo muitos com numerosa família e sem recursos para mantê-la. Porque não se organizarem, de acordo com o voto do grande técnico, a cuja memória, rendemos esta homenagem, algumas comissões de engenheiros para estudar alguns dos nossos cursos de água? E' indispensavel não continuar a repetir o erro de querer organizar planos de obras complexos, de afogadilho, sem o tempo necessário para recolher todos os elementos e fazer as observações dos fenômenos em apreço. Em geral, muitas das nossas questões têm sido mal solucionadas por tal motivo. Em um grande número de países estrangeiros, os projetos que estão na dependência de fenôme-

nos complexos, como o regime dos cursos de água, são organizados com larga antecedência.

Nas épocas de crise e de paralização de obras, é que se preparam elementos e se organizam estudos para se solucionarem os grandes problemas.

A campanha a que me lancei desde alguns anos, já contando mais de decênio, relativamente aos problemas desta cidade, foi em grande parte motivada pela leitura das obras de Saturnino de Brito, que sempre condenou o absurdo sistema dos planos parciais. Ele pregou constantemente a necessidade dos planos de conjunto, para a remodelação e a expansão dos centros urbanos.

Ele tambem condenou o absurdo sistema do retalhamento dos terrenos ao bel-prazer dos proprietários, sistema que tornou quasi insoluvel o problema dos esgôtos sanitários e pluviais das nossas cidades, hoje a braços com dificuldades técnicas tremendas e com as suas melhores áreas, em geral, desastrada e inesteticamente edificadas, pela ausência de uma bem orientada assistência técnica, com o prestígio necessário para conter e guiar os seus administradores.

Se os conselhos que Saturnino deu, tivessem sido seguidos, as condições desta cidade, sob o ponto de vista sanitário, arquitetônico, da circulação dos veículos e da ocupação econômica dos terrenos, seriam bem melhores.

Porém, como os vivos são sempre e cada vez mais governados pelos mortos, que nos dirigem através das suas obras, dos seus feitos, lições e livros, bem como através das suas contribuições para a sabedoria popular — espero que os seus conselhos luminosos e as suas sempre fundamentadas advertências hão de levar os governos das nossas cidades a atacar, com método e bem a tempo, os seus problemas fundamentais.

O engenheiro, a cuja memória a Sociedade dos Amigos de Alberto Torres, pela sua ilustre e patriótica Diretoria, resolveu dedicar a eloquente homenagem de uma série de conferências, das quais a que ora vos prende a atenção, é a única destituida de brilho — teve da cidade moderna a verdadeira concepção. Para ele, graças à sua cultura filosófica, a mais sadia possivel, a qual sempre o compeliu a não abstrair das relações entre os fenômenos e a considerá-las no seu conjunto

— a urbs dos nossos dias se lhe apresentou ao espírito como um organismo que se aperfeiçoa constantemente, com as funções dos seus elementos já bem caracterizadas e conhecidas. Os prédios, nos centros de população, segundo se depreende das suas sábias lições e dos seus projetos, não podem ser mais considerados isoladamente e sim por conjuntos, formando verdadeiros sistemas. Sendo, portanto, elementos de um sistema cujas partes se acham ligadas de vários modos subterrânea, superficial e aereamente, devem estar na maior harmonia, entre si, não só quanto às suas linhas principais, volumes e situações, bem como quanto às relações que subordinam as suas dimensões às dos logradouros e espaços livres que os cercam.

Outra condição a satisfazer pelos conjuntos arquitetônicos: estarem em concordância com as estruturas do subsolo. Em uma palavra, para Saturnino de Brito, o vocábulo urbanismo significava: harmonia completa entre todos os elementos urbanos, os estáticos e os dinâmicos, fragmentação racional dos terrenos, de acordo com o seu destino; ocupação higiênica, estética e econômica dos lotes e dos logradouros públicos; obediência e subordinação, em todas as construções e modificações feitas na cidade, ao que indicarem os interesses da coletividade.

Senhores, a conferência que estais ouvindo, motivou-a um grande erro na apreciação dos meus méritos por parte da ilustrada diretoria da Sociedade dos Amigos de Alberto Torres, outra glória espiritual que explende com luz tão viva na galeria dos mais ilustres mortos da nossa Pátria. Se vos falo desta tribuna, a cuja altura só conseguí galgar mercê de muita benevolência, é que julgaram os meus insignificantes dotes mentais através do fervoroso culto que nutro pela memória augusta de Saturnino de Brito, cuja cabeça, como antes disse, foi em nosso país o mais opulento reservatório de conhecimentos, de idéias e concepções nos domínios da hidráulica. Ele, porém, à imitação do que fazia quando organizava um projeto de abastecimento só hauriu conhecimentos nas melhores fontes através da sua bem exercitada observação. A linfa, que ele distribuia por meio das suas obras, dos seus opúsculos e folhetos, em número tão elevado, foi

sempre a mais pura possivel, porque ele a filtrava através da sua magnífica cultura positiva e da sua orientação filosófica.

Parafraseando uma das inúmeras e mais eloquentes exclamações da célebre e arrebatadora oração fúnebre proferida por Guerra Junqueiro, logo após o passamento de Victor Hugo, digo com a maior elevação de alma: "Saturnino de Brito, meu santo e divino mestre, podes dormir serenamente na tua campa que aproveitaste o teu dia".

Os grandes resultados sociais e econômicos da obediencia aos princípios do Urbanismo

Os grandes resultados sociais e econômicos da obediencia aos princípios do Urbanismo

OUTUBRO DE 1935

Considero honra excelsa e excepcional a de falar desta altíssima tribuna perante o ilustre auditório que aquí se acha reunido para me distinguir com a sua atenção. Não sei como dizer a emoção forte que experimentei quando os meus distintos amigos Dr. Menelick de Carvalho, diretores do Club de Engenharia de Juiz de Fóra, Francisco Monteiro de Andrade e Severino Meireles me convidaram para fazer esta conferencia. Dois motivos influiram sobremodo para me sensibilizar. Um deles foi a circunstância de se me proporcionar a honra e a ocasião de falar à ilustre e progressista sociedade de Juiz de Fóra, cidade do meu Estado, cuja vida e surpreendente expansão venho acompanhando desde tenra idade. O outro motivo da minha emoção foi escolher-se para esta conferência um tema que há muitos anos fascinou o meu espírito e a cujo estudo venho consagrando boa parte das minhas energias intelectuais.

Foi o elevado conceito que fórmo deste meio industrial e a espontânea simpatia que sempre votei a esta cidade do meu Estado, que me compeliram a, com outros colegas e amigos, entre os quais o elemento de mais prestigio e recursos foi o inesquecivel engenheiro Mário Rache, aquí tentar uma das mais belas indústrias modernas — a eletro-siderurgia, à qual a aviação e o automobilismo devem os seus sucessos e grandes desenvolvimentos. Naufragámos após anos de luta, não obstante as facilidades e a boa vontade que encontrámos neste meio adiantado e apesar dos esforços homéricos de Mário

Rache, a cuja memória devia esta referência, tão extraordinário foi o esforço que ele aquí e na Usina Esperança desenvolveu sempre com a preocupação de ser util ao Estado em que se formou e constituiu família. Resta-nos o consolo de saber que o material que para esta cidade trouxemos, está sendo empregado alhures com bons resultados e grandes sucessos. E' que as condições do nosso país naquela época não eram favoraveis ao surto da eletro-siderurgia. Preciso dizer que o primeiro convite que recebi foi para uma palestra no Rotary Club desta cidade. Entretanto, o Dr. Menelick de Carvalho, ilustre prefeito desta cidade, e os diretores do Club de Engenharia julgaram que, interessando o assunto desta conferência a uma parte regular da população, devia ser feita para maior número de pessoas, havendo, por isso, sido deslocada para este auditório.

Aceitei tão honroso convite, muito embora reconhecesse que a tarefa a mim confiada pairava acima dos meus méritos. Sómente a idéia de servir ao Estado em que nasci e fui criado, e o desejo de contribuir para o surto do urbanismo em minha terra, é que explicam haver eu aceito tão honroso convite.

O assunto que foi escolhido para esta conferência, é dos que mais fascinam àqueles que se preocupam com o bem coletivo, a existência e a expansão normal da cidade. Os homens de governo, os industriais, proprietários e as associações que têm fins sociais e encontram prazer em contribuir para o bem estar das massas populares, devem voltar a sua atenção para os princípios do urbanismo, sem os quais não é possivel a existência, em boas condições, das agremiações humanas, pequenas e grandes, nem o seu desenvolvimento em ordem. Fóra do campo do urbanismo não se pode bem orientar e guiar a formação e a expansão da cidade no sentido de proporcionar bem-estar, saúde e vida feliz às massas populares. O verdadeiro socialismo, isto é, aquele que respeita e aperfeiçoa as grandes instituições do passado, sem as quais Aristoteles, o príncipe eterno dos verdadeiros filósofos, não podia conceber a existência social, como iamos dizendo, o socialismo não logra realizar o seu máximo desideratum, pondo de lado as determinações das leis e regras que devem presidir à existência e à expansão harmônica da cidade. Em mais de um trabalho

sobre o assunto tenho definido o urbanismo como sendo a criação do espírito humano por meio da qual se objetiva alcançar o seguinte e importante resultado: a utilização racional, estética, higiênica e econômica dos terrenos na cidade. Mostremos quais são os grandes resultados da boa aplicação das doutrinas do urbanismo às cidades: sistemas de avenidas e ruas em que circulem, em boas condições, os seguintes elementos — o veículo, o pedestre e a água; bairros industriais, comerciais e residenciais salubres, de boa composição arquitetônica, separados uns dos outros, tanto quanto possivel, e com todos os elementos indispensaveis, como água, esgotos, iluminação, transportes, energia elétrica, telefones, arborização, limpeza pública; sistemas de parques, jardins e "playgrounds", cuja alta função cada vez mais se vai compreendendo por toda a parte, sobretudo nas cidades modernas e progressistas; finalmente, meios de transporte confortaveis, rápidos e a preço ao alcance das classes pobres. Basta o que venho de enumerar para se compreender e sobretudo se sentir o que póde dar o urbanismo, o qual regula, sistematiza, promove e estimula todos os elementos e fatores de que é função a vida das agremiações humanas.

Hoover, a quem muito devem as cidades americanas, e que, a princípio como ministro do Comércio e depois como presidente dos Estados-Unidos, muito contribuiu para a aceitação pelas cidades norte-americanas dos princípios do urbanismo, mostrou que sem o zoneamento, uma das mais belas conquistas do urbanismo, não é possivel aos habitantes dos bairros residenciais viverem sem motivos para atritos e descontentamento.

Sem ordem não póde haver progresso real, o qual consiste numa sucessão de estados com certo aperfeiçoamento. O que venho de dizer constitue uma das mais belas verdades do domínio da sociologia. O espírito do homem, quando bem orientado, busca conseguir ordem em todos os domínios para onde volta a sua atenção, bem como uma das suas fortes tendências é para a sistematização. Aí está a história da ciência, a da arte e a da indústria para nos provar o que acabámos de afirmar. O espírito humano tudo faz para dispor os fenômenos a considerar em ordem tal que possa estudá-los convenientemente, como procura simplificá-los, sem o que nada po-

deria fazer, dada a sua grande complexidade e a inferioridade da inteligência humana.

Foi tal tendência para a ordem e a sistematização, bem como para a harmonia, que levou o homem a instituir o urbanismo, que, no fundo, consiste em uma serie de relações, sem cujo conhecimento não podemos intervir convenientemente na estrutura das cidades e preparar todos os elementos para a sua expansão normal.

Por se tratar de um domínio, cujos fenômenos são sobremodo complicados, as relações a que me venho de referir, não apresentam a precisão das que constituem as leis referentes às ciências inferiores. Entretanto, as relações que o urbanismo ensina nos permitem fazer deduções e previsões. Por isso, é que tão bela instituição do espírito humano tem alguns dos atributos que caracterizam as diversas ciências.

Foi a expansão industrial que começou no século passado e se desenvolveu enormemente nos três decênios do atual, que forçou engenheiros, arquitetos, industriais, homens de governo e escritores a dar maior atenção e a observar os fenômenos urbanos. O veículo moderno, os grandes prédios, os transportes coletivos, a atividade esportiva e a necessidade de espaços livres bem distribuidos, influiram poderosamente para o estabelecimento das relações que ligam os diferentes fatores urbanos.

Um dos grandes resultados do desenvolvimento científico e industrial tem sido a interdependência crescente entre os homens e muitos dos elementos de que ele se utiliza, bem como entre as diversas classes sociais e as diferentes nações modernas. O nacionalismo feroz e irrefletido, o regionalismo vesgo e tacanho e a luta de classes que, infelizmente, se desenvolveram em alguns países e regiões, sobretudo nos últimos anos, penso, não estão de acordo com as exigências da vida industrial e representam uma retrogradação. As barreiras e os obstáculos à circulação e à fraternidade humana, tendem a desaparecer em consequência das descobertas científicas e das grandes realizações humanas. A civilização tende para a harmonia e a supressão gradativa das desigualdades sociais pela evolução, portanto, sem recorrer à violência, a qual é cada vez mais condenada e negativa. O urbanismo, que se está generalizando por toda a parte, é uma prova da

grande lei de interdependência que acima mostrei. Basta contemplar o que se passa na cidade moderna, para se sentir a grande lei de interdependência entre os seus habitantes, para a sua alimentação, para o seu transporte e para o bem estar na sua moradia. A altura dos prédios, as suas superficeis de pisos, a largura das ruas, o tráfego, as canalizações que se instalam no sub-solo das cidades, etc., são elementos que estão numa grande dependência uns dos outros, achando-se ligados por uma verdadeira equação.

O arquiteto, quando projeta uma casa, ao estabelecer os planos das suas diferentes partes, leva em conta o número dos futuros habitantes, as suas condições e as suas necessidades. As salas, os quartos, as diferentes instalações, a cozinha, as canalizações de água, os esgotos, devem corresponder, sob o ponto de vista da capacidade ao número dos futuros moradores. A mesma coisa se deve dizer dos espaços livres, que precisam corresponder às necessidades dos habitantes sob o ponto de vista da iluminação e da ventilação, cuja importância cada vez mais se proclama e se compreende.

Outro aspeto a se atender no plano de uma casa é a disposição dos compartimentos. Os cômodos de permanência, como os quartos e as salas, devem ter a melhor situação possivel, não só sob o ponto de vista da iluminação, como tambem sob o da circulação interior.

Um plano de cidade é em maior escala o que é o projeto de uma casa. Os diferentes elementos urbanos devem ser projetados e dispostos, à semelhança das diversas partes da casa, de acordo com as necessidades futuras da população, que precisam ser previstas para o período mínimo de três decênios. Os bairros residenciais, comerciais, industriais, os parques, os jardins, os "playgrounds", os campos esportivos, as vias públicas, as reservas florestais, os recursos em água, etc., como as diferentes partes de uma casa, as suas instalações e os seus espaços livres, devem corresponder às necessidades da população prevista. Alguns elementos não precisam ser realizados de maneira completa, devendo-se, entretanto, no estabelecimento e na execução do plano, preparar tudo o que fôr necessário para obtê-los, quando a cidade os reclamar.

Reservas florestais e de água, quando possiveis, não muito afastadas; pedreiras, quedas de água, são elementos

de grande valia nos arredores dos terrenos destinados a uma futura cidade.

Foi por se haver posto de lado, relativamente a muitas cidades atuais, as relações de dependência que prendem os diversos elementos urbanos, que hoje não se podem resolver inúmeros problemas, que elas apresentam, tão dispendiosas são as soluções. Como por exemplo alargar a Quinta ou a Sexta Avenida, em Nova York? Onde a grande metrópole, não obstante ser a mais rica do mundo (a sua receita municipal foi orçada, há dois anos, em cêrca de quinze milhões de contos) iria buscar recursos para recuar os inúmeros arranha-céus que constituem os lados par e ímpar das mencionadas avenidas?

A referida cidade já se viu na necessidade de ir buscar água à cêrca de 200 quilômetros e já se estabeleceu um grandioso projeto para se trazer à gigantesca urbs as águas do Delaware, mais afastadas que as de Catskill Mountain.

Los Angeles e mais doze cidades do Sul da Califórnia, em face da expansão extraordinária das suas populações, tiveram de apelar para as águas do Colorado, o que deu lugar à construção de um aqueduto de perto de 400 quilômetros, quasi ultimado.

O urbanista, quando estabelece o plano de uma cidade deve encarar todas as necessidades futuras, principalmente no que se refere à água, energia elétrica, materiais de construção, terrenos férteis nas vizinhanças para a pequena agricultura, tão indispensavel aos centros urbanos.

Quando se planejam a remodelação e a expansão de uma cidade, mister se faz que o autor do plano preveja todas as necessidades de maneira a facilitar e a amenizar a vida coletiva.

UM ASPETO IMPORTANTE DOS PLANOS DE CIDADE

Um dos aspetos mais importantes a ser encarado pelo urbanista é o econômico. Os planos das agremiações humanas devem ser estabelecidos de maneira que a contribuição dos habitantes para a vida administrativa da cidade e para os serviços públicos, sob a fórma de impostos e taxas, não seja excessiva e permita a manutenção, em boas condições, desses serviços, de acôrdo com as receitas correspondentes. Sem a

obediência às relações ensinadas pelo urbanismo, tal resultado não é possivel. Se, por exemplo, a relação entre a superfície das vias públicas, jardins e parques e a superficie total da cidade excede ao limite de um terço, aliás já um pouco alto, os serviços de conservação, limpeza e iluminação dos logradouros, passam a custar mais do que deveria ser e tanto mais, quanto maior fôr o excesso sobre aquele limite. Durante muitos anos pecámos no sentido inverso, isto é, a parte destinada às vias públicas ficava em geral muito aquem das exigências do tráfego, bem como das de ventilação e iluminação, o que determinava prejuizos e sérios inconvenientes para inúmeras cidades.

No Rio antigo, a superficie das praças, jardins e ruas, ou melhor ruelas existentes, não atingia talvez a 15% da área edificada da cidade, o que é muito pouco. Em Belo Horizonte, cujo plano é digno de louvor, sob vários aspetos, e é um atestado do espírito de iniciativa do povo mineiro, a superficie destinada aos logradouros públicos foi bem além do limite hoje aceito pelos mestres do urbanismo.

Quando isso acontece, os serviços de calçamento, de limpeza pública, de policiamento, de assistência e de iluminação exigem somas elevadas, que têm de provir da bolsa dos contribuintes sob a fórma de impostos e taxas. Como o urbanismo impõe que nas cidades remodeladas ou projetadas a relação acima mencionada, que oscila entre 1/3 e 1/4 seja obedecida, ele, como se vê, sob tal aspeto, bem como sob outros, tem altos fins econômicos.

Em consequência de não terem a largura suficiente e não se sucederem a intervalos convenientes, as ruas de muitas cidades dão lugar a perdas, conflitos e dificuldades enormes, que se não verificariam nelas se a relação a que nos acabámos de referir fosse respeitada. Sem a sua obediência, dificuldades sérias de circulação resultam, o que prejudica muito a vida econômica da cidade. Em Nova York, os proprietários de automóveis e caminhões, em consequência do congestionamento das vias públicas, sofrem prejuizos que são avaliados em mais de dez mil contos por dia.

Em Chicago, Filadelfia, Detroit, Los Angeles, Boston, etc., perdas enormes tambem se registram por causa dos embaraços e dificuldades de circulação.

E é, em razão disso, e por outros motivos, que as populações das referidas cidades, esclarecidas a respeito, não negam recursos para melhoramentos de ordem urbanística.

AS GRANDES DENSIDADES DE POPULAÇÃO

Outro aspeto importante, para o qual devo chamar a atenção do ilustrado auditório, se refere à densidade de população. Há limites para tal elemento de que se não póde abstrair. A cidade não deve ser compacta, como Nova York, sobretudo em Manhattan e Brooklyn, nem rala como o Rio de Janeiro e São Paulo, na maioria dos seus bairros.

Quando a cidade é compacta, como Nova York, os prédios não podem ser regularmente ventilados e iluminados, o que é altamente prejudicial à saude dos seus habitantes. Há um provérbio francês que diz o seguinte: "um banho de água é bom para o corpo, um de ar é melhor, porém, ainda mais conveniente ao nosso físico é um banho de luz." Na grande metrópole norte-americana, uma boa parte da sua população, só de longe em longe, póde conseguir a ação benéfica da luz solar, porém, sómente logra isso nas praias e parques aos sábados e domingos.

Segundo Lawrence Veiller, a maior autoridade com relação ao problema da casa nos Estados-Unidos, cêrca de dois milhões de habitantes em Nova York, vivem em compartimentos mal ventilados e sem luz direta, o que os modernos regulamentos de construção condenam. Numa *enquête* feita em Berlim, há já alguns lustros, verificou-se que quinze mil famílias viviam horrivelmente alojadas, ocupando cada família apenas um compartimento. Pois bem, a mortalidade entre essas famílias era trinta e cinco vezes maior que entre as famílias que viviam em casas de quatro quartos ou mais.

Em Nova York, em "down town", a parte mais comercial, há necessidade de iluminação artificial nos pavimentos inferiores dos prédios altos; mesmo nos dias de verão, os empregados das lojas, armazens e escritórios raramente recebem o benefício da ação da luz natural não a tendo, nem quando vêm para o serviço, nem quando voltam para as suas casas,

pois, cêrca de 80 % da população viaja no "subway", isto é, debaixo da terra.

Em Londres,cidade menos compacta, não obstante sua imensa população, a situação é melhor que em Nova York. Entretanto, os últimos governos ingleses iniciaram uma propaganda e uma ação enérgica no sentido de se suprimirem as casas obsoletas e insalubres, mostrando, assim, a preocupação de conseguir alojamentos com conforto moderno para os habitantes da grande metrópole inglesa.

Quando as casas são muito altas e aconchegadas umas às outras, a mortalidade é maior, como é tambem elevado o número de doentes nos hospitais, o que determina maiores despesas para os serviços de assistência, tanto para os governos municipais, como para as associações filantrópicas. Outro inconveniente sério da ocupação excessiva dos terrenos, são as dificuldades que resultam para a circulação. Foram os prédios de muitos andares e de elevadas taxas de edificação, em Londres, Paris, Berlim, Nova York e outras cidades, que exigiram os metropolitanos, cuja construção, hoje reclama somas astronômicas, custando em média, um quilômetro de linha dupla, cêrca de 25 mil contos.

Uma grande autoridade em assuntos de urbanismo afirmou o seguinte: mais arranha-céus, mais linhas metropolitanas, isto é, maiores despesas para a coletividade. Em Nova York, um dos seus edifícios mais altos, que foi o mais elevado até 1929, o Woolworth, em que trabalham perto de 15 mil pessôas, contribuia, há anos, com perto de 5.000 veículos para o tráfego, pois, a terça parte daquelas pessôas possuiam automoveis. O congestionamento das ruas nas vizinhanças dos prédios elevados, sobretudo os de mais de 20 andares, os quais são em número consideravel em Nova York, contando-se por centenas, cada um constituindo uma cidade vertical, como ia dizendo, o congestionamento é tal que, quem tem pressa, mesmo os milionários, não usam o veículo moderno, sendo obrigados a procurar o "subway". Mais uma prova vos dou da necessidade de se obedecer aos princípios do urbanismo, que evitam os absurdos e os inconvenientes que venho de apontar, os quais determinam grandes prejuizos e incômodos para os habitantes das cidades.

A NEFASTA MANIA DOS PRÉDIOS ALTOS

Se estou desenvolvendo um pouco esta parte da conferência, é porque fomos tomados da mania dos prédios altos, que as nossas condições não reclamam. Até em S. Lourenço, com grande prejuizo para a vista panorâmica da aprazivel cidade de águas, foi construido um hotel de muitos andares e grande vulto, não obstante o respectivo proprietário dispôr de uma área enorme nas proximidades das fontes.

A comissão que elaborou o plano de urbanização de Nova York, mostrou que a grande metrópole foi vítima de uma fragmentação mal feita dos seus terrenos, o que aliás tambem aconteceu no Rio de Janeiro e S. Paulo, não havendo a deficiência que se invoca, para justificar a construção dos arranha-céus. Thomas Adams, um dos maiores urbanistas ingleses, o qual dirigiu a elaboração do plano de Nova York, mostrou que não é a altura excessiva dos arranha-céus que, em geral, é inconveniente e sim a falta de proporcionalidade, que de ordinário se nota entre aquele elemento na maioria dos "sky-scrapers" e os espaços livres que os cercam, e é isso o que se está verificando nos prédios altos construidos na parte central do Rio de Janeiro e em vários arrabaldes, sobretudo Copacabana. Tal fato tem prejudicado sériamente a nossa capital, não preparada para tais construções, e sido alvo da crítica de técnicos ilustres que a têm visitado.

O volume do prédio, que é função da área ocupada e da sua altura, depende da largura da rua, das dimensões dos lotes e das condições das canalizações indispensaveis à vida dos seus habitantes. Não se deve tambem abstrair o custo do edifício, o qual deve estar de acôrdo com as possibilidades financeiras daqueles que têm a probabilidade de o ocupar. Em geral o aluguel dos apartamentos, nos arranha-céus, não está ao alcance das classes pobres e a moradia neles só é possivel, em bôas condições, quando todos os seus habitantes têm bôa educação social.

Se a densidade da população não é elevada — é o caso do Rio de Janeiro, cidade rala — é diminuta a renda proveniente do imposto predial, das taxas de calçamento e das relativas aos fornecimentos de água, gás e luz. A renda proveniente do imposto predial e das taxas de calçamento, bem como as das

outras taxas, não dão para a manutenção, em boas condições, dos serviços públicos mais indispensaveis. O Rio de Janeiro sofre de tal mal, não dando a renda dos impostos e taxas o necessário para os serviços de água, esgoto, iluminação, calçamento, limpeza pública, conservação de jardins e parques, etc. Nem mesmo num período de muitos anos, não poderá calçar todas as ruas, de que há centenas sem revestimento.

A situação da nossa capital é tal, pela ausência de um plano que lhe tivesse controlado convenientemente a expansão, a fragmentação e a edificação dos seus terrenos, que ela, hoje, com as dívidas que assumiu não poderá, talvez nunca, resolver completamente os seus problemas fundamentais, cada vez mais prementes. O urbanismo impõe, em primeiro lugar, a solução de tais problemas e não admite a formação e a aceitação de bairros novos sem as canalizações de água e esgotos, calçamento, arborização, iluminação, jardins, "playgrounds", etc.

Infelizmente, na maioria das nossas principais cidades se observam bairros antigos e novos sem tais elementos. O Rio de Janeiro, em consequência das passagens baratas, em longos percursos, nas vias férreas que servem os seus arrabaldes e arredores, espalhou-se e estendeu-se demais, disso resultando dificuldades tremendas para os serviços públicos a que já me referi.

Os planos de cidade, bem estabelecidos, evitam os males opostos resultantes das grandes e das diminutas densidades. Nem os excessos de algumas grandes metrópoles européias e norte-americanas, sobretudo Nova York, cidade muito compacta, nem a situação oposta que se verifica no Rio de Janeiro. O urbanismo distribue a população das cidades de maneira a obter que os serviços referentes às principais utilidades públicas deem renda razoavel aos capitais nelas empregados. Os serviços de águas, esgotos, transporte, distribuição de luz e força, telefones, etc., quando a cidade, na sua formação e expansão foi orientada pelas doutrinas do urbanismo, não constituem apenas fontes de despesas e dão a receita necessária para a sua manutenção e desenvolvimento em boas condições, bem como um lucro razoavel. Infelizmente, isso se não obtem na maioria das nossas cidades, em consequência

de se não haver orientado bem o seu crescimento, de modo a se obter uma ocupação econômica e estética dos seus terrenos.

PRINCÍPIO A SER CONHECIDO PELO PÚBLICO

Há uma série de princípios de urbanismo que deviam ser conhecidos pelos nossos homens de govêrno e pelas nossas elites, bem como por uma parte regular das classes pobres. Entre eles figura um, para o qual devo chamar a atenção nesta parte da conferência que agora faço. E' o que se refere à quota da área da cidade a que tem direito cada um dos seus habitantes. Na superfície do lote da casa residencial, a porção que deve tocar a cada pessoa oscila em torno de 80m². A parte que lhe deve corresponder na superficie dos parques, jardins, "playgrounds" e campos esportivos é, em média, de 20m². Na das ruas, edifícios públicos, comerciais e industriais, casas de diversões, escolas, hospitais, etc. é mais ou menos igual a 20m². Temos, portanto, que a cada habitante, deve corresponder, na área da cidade, uma quota mínima de 120m². Em algumas cidades jardins, como Letchworth e Elwin, na Inglaterra, a quota de cada habitante, na superficie das referidas cidades, é maior.

A economia e a salubridade de um centro de população dependem enormemente do espaço destinado a cada um dos seus habitantes. Se ele é diminuto, tanto a salubridade como a economia, são afetadas por tal circunstância. Se o referido espaço vai além de certo limite, indicado pelas condições locais, e o destino da cidade, temos uma agremiação humana rala, cujos inconvenientes mostrei.

A nação que mais esforços tem feito no sentido de vêr as classes médias e sobretudo, as pobres bem alojadas, é a Inglaterra, onde a palavra "home", lar, é sempre pronunciada com religioso respeito. A campanha pela boa habitação tem inspirado belas obras literárias na Inglaterra. Foi um grande publicista inglês Ebenezer Howard, que teve a verdadeira concepção da cidade jardim, cujo modelo em Letchworth, situada a 30 milhas de Londres e a cuja realização aquele publicista teve a ventura de presenciar. Os Estados Unidos, há poucos meses, contrataram um grupo de técnicos ingleses para opinar sobre a maneira por que se deveria, no

referido país, atacar o problema da habitação para as classes pobres e o da supressão das velhas quadras, cujos edifícios sejam obsoletos e insalubres. Tudo isso indica que a Grã-Bretanha marcha na frente das outras nações com relação ao problema da casa.

Pois bem: o referido país reconheceu que sem planos bem elaborados, em que se consideram todos os elementos, não se póde dar solução conveniente ao referido problema, que deveria atrair a atenção de todos os elementos dirigentes da sociedade.

Isto é, a Inglaterra reconheceu que o problema da casa não póde ser resolvido isoladamente.

Na Inglaterra, os proprietários e homens de governo reconheceram que antes de se iniciar qualquer obra, sobretudo quando se trata de um elemento urbano importante, o mais acertado, sobretudo quando se quer ganhar dinheiro, é dar-se a elaboração do respectivo projeto a quem conheça bem o assunto. Nos domínios da engenharia, sobretudo do urbanismo, os projetos feitos por curiosos ou técnicos sem escrúpulos e às pressas, são os que acarretam mais prejuizos e má aplicação de capital.

Em loteamentos e traçados de novos bairros em São Paulo e que mais lucros produziram, a observação mostrou terem sido os dirigidos e orientados pelo urbanista Parker, que colaborou com Unwin, grande urbanista inglês, no plano de Hampstead, bairro-jardim de Londres.

Foi por me negar a dar em curto espaço de tempo a primeira parte do plano de uma nova cidade do Brasil, que me não foi confiada a elaboração do mencionado plano.

O PROBLEMA MÁXIMO DE JUIZ DE FÓRA

Antes de terminar, devo referir-me a esta cidade, cuja vitalidade e força de expansão, há muitos anos venho seguindo e admirando. Ela apresenta elementos que raramente se encontram reunidos em uma agremiação humana. Uma das condições principais para o desenvolvimento normal de Juiz de Fóra, graças ao seu talentoso e progressista prefeito, está prestes a se realizar, o que representa um título de benemerência para o seu promotor, dr. Menelick de Carvalho, ilustre

filho deste Estado. Quero referir-me à obra notavel que representa o reforço do atual abastecimento de água, obra cujo projeto foi confiado à competência de Henrique Novais, um dos expoentes da nossa engenharia.

O problema máximo que esta cidade apresenta, é o da organização de um plano diretor indispensavel ao seu desenvolvimento normal, de acôrdo com as suas necessidades e com os princípios do urbanismo, que regulam, coordenam e harmonizam todos os elementos que concorrem para a vida e o progresso dos centros de população. Os planos diretores facilitam e orientam todas as atividades urbanas. Sem eles não se pode administrar bem as cidades e não é possivel obter-se um gráu regular de economia coletiva. Do plano diretor que Juiz de Fóra péde, há de fazer parte a indispensavel retificação do Parahibuna, problema já bem ventilado e estudado pelo nosso patrício e amigo professor Lourenço Baeta Neves, mestre reputado no campo da engenharia civil, sobretudo no da hidráulica.

Ordem urbana, beleza arquitetônica, ocupação racional dos terrenos, coordenação de esforços coletivos, não podemos conseguir sem o estabelecimento de um plano diretor para esta vigorosa cidade. Entre os técnicos que aquí vivem, ilustres por vários títulos, se encontram elementos de valor que grande contribuição podem dar para a organização do indispensavel plano a que me venho de referir.

Tal idéia, estou certo, será agitada e abraçada pelo Club de Engenharia desta cidade, sob cujos auspícios e égide faço esta conferência. A ele as minhas homenagens pelo trabalho, bem como pela atividade intelectual que tem revelado ultimamente, promovendo conferências e a propaganda de boas idéias.

A INDISPENSAVEL PROPAGANDA PARA A ACEITAÇÃO DO URBANISMO

Sem uma boa propaganda, já compreenderam os ilustrados colegas do Club de Engenharia desta cidade, os grandes projetos não se impõem e não impressionam às massas populares. Mais que muitas outras conquistas, o urbanismo, por

interessar a todas as camadas sociais, reclama uma propaganda bem eficiente.

A história dos planos de várias cidades americanas aí está para mostrar o que venho de afirmar. A propaganda não só deve preceder a elaboração dos planos, como deve continuar depois da sua ultimação, para que eles sejam obedecidos pelos que governam e pelos que são governados. O plano de Nova York, um dos mais complexos até hoje organizados, tem tido uma das mais impressionantes e inteligentes propagandas que se pode imaginar. A célebre instituição que mantem a sua propaganda, denominada Regional Association, há cêrca de um ano já o tinha exibido em mais de trinta importantes estabelecimentos de ensino superior de Nova York. A referida associação, graças à sua incessante propaganda, vai orientando às administrações da grande cidade e impondo as principais diretrizes do referido plano, cuja elaboração foi feita sob a direção do notavel urbanista inglês Thomas Adams. A história do plano de Chicago, cuja iniciativa se deve a um dos Clubs da grande metrópole, que se desenvolveu à margem do lago Michigan, metrópole denominada cidade dos trilhos, é uma outra eloquente confirmação do que antes disse com relação à necessidade de uma intensa propaganda para a imposição dos projetos de remodelação das cidades. O plano da célebre cidade, a quarta em população, foi exibido nas escolas primárias, secundárias e superiores e em mais de duzentos cinemas. Com relação a muitas cidades americanas é inegavel afirmar-se que as grandes transformações nela feitas, são de iniciativas privadas.

Impressionante tambem a propaganda que se tem feito na Inglaterra, para a supressão dos "slums", isto é, dos distritos e quadras constituidos por habitações insalubres e obsoletas, onde em geral se observa uma ocupação excessiva dos compartimentos de permanência. Segundo o atual ministro da Saude Pública, Hilton Young, graças à propaganda, os resultados obtidos têm sido fantásticos, podendo-se dizer que a atividade desenvolvida tem sido trinta vezes mais eficiente. Em dois anos conseguiu-se alojar trezentas mil pessoas em novas habitações.

A Inglaterra, depois da guerra, bem orientada com relação às exigências do urbanismo construiu mais de dois mi-

lhões e meio de habitações e espera, no prazo de cinco anos alojar, em regulares condições, em residências construidas ou reconstruidas, mais de um milhão e duzentas e cincoenta mil pessôas.

O plano Agache foi em grande parte posto de lado por falta de uma propaganda contínua, eficiente e tambem por falta do seu desenvolvimento. A primeira comissão do plano da cidade nomeada pelo ilustre dr. Adolpho Bergamini, por meio de entrevistas, artigos em jornais, conferências, palestras pelo rádio, fez o que lhe foi possivel para impôr a todos o plano do ilustre urbanista francês, admiravel em alguns dos seus aspetos e estabelecido de modo a bem orientar a administração pública, em relação aos principais problemas da nossa capital. Infelizmente, ele não foi completado, nem convenientemente imposto por falta, estou certo, de uma propaganda mais enérgica, que deveria ter sido promovida pelas associações técnicas. Como presidente obscuro da referida comissão de que faziam parte elementos de grande valor e prestígio, fiz pelo rádio quinze palestras de propaganda do plano e dos princípios do urbanismo e, não obstante os esforços dos meus ilustrados companheiros e os por mim desenvolvidos, não terem prosseguido convenientemente, precisamos reconhecer que alguma cousa se logrou de util e belo para a cidade. Muito antes da vinda do urbanista Alfred Agache, iniciei pela imprensa carioca uma propaganda que durou anos. Fiz isso, pelo fato de, como engenheiro municipal, ter sentido de perto os complexos problemas do Rio de Janeiro, e ter sido influenciado pela leitura de revistas e livros técnicos.

O meu ardor e entusiasmo ainda não se extinguiram, não obstante a idade e as inúmeras decepções que tenho experimentado. E é por isso, que o ilustre auditório que tanto me honrou, até este momento, com a sua atenção, aquí me encontrou com a mesma disposição e elevação de alma para dizer algo e em linguagem despretenciosa sobre os princípios do urbanismo.

Algumas transformações e conquistas urbanas do Rio através de diferentes governos

Algumas transformações e conquistas urbanas do Rio através de diferentes governos

Maio de 1936

Duas honras excepcionais devo à "Sociedade dos Amigos da Cidade", que aquí foi fundada com altos objetivos estéticos e sociais. Uma delas provém de o fato de me haver proporcionado a oportunidade de fazer esta conferência perante o augusto e ilustrado auditório, ora aquí reunido, parte importante do culto escol paulista, entre o qual as causas justas e belas sempre encontraram eco e ambiente favoráveis. A outra honra que me foi conferida é a de vos ter sido apresentado por um dos mais altos expoentes da intelectualidade paulista, o professor e urbanista Anhaia de Mello, cuja cultura e saber, por pairarem em elevado plano, os nossos mais eminentes técnicos aquí e em outras cidades do Brasil admiram e proclamam. A causa do urbanismo, tão bela e nobre, ainda não encontrou mais brilhante propugnador do que o eminente professor, cujos livros, artigos e conferências contribúem fortemente para o esplendor da nossa literatura técnica.

Aceito as palavras eloquentes, generosas e cativantes que o urbanista ilustre proferiu a meu respeito, não pelo valor do que já realizei, mas pela sinceridade com que há anos, sem nenhum objetivo material, venho batalhando em prol da vitória do urbanismo em nossa terra, por cujos benefícios ela muito anseia.

O principal objetivo desta conferência é focalizar e pôr em evidência algumas obras de vulto e transformações urbanas observadas no Rio, através de várias administrações, bem

como mencionar as principais conquistas que a Capital do Brasil fez no campo do urbanismo. Entretanto, faltaria a um dever assaz imperioso iniciar esta sem render as homenagens da minha admiração a esta metrópole, muito inspiradamente cognominada "cidade dínamo". Ela, com efeito, merece ser assim chamada, em razão das energias enormes que aquí se conjugam, se combinam e se desenvolvem, inteligente e salutarmente, oferecendo às outras agremiações brasileiras o empolgante espetáculo de uma atividade fecunda, sem par na nossa terra. Aquí, graças à ação de cousas várias, formou-se um ambiente propício ao trabalho industrial e ao comércio, que nos assombra pelo que já frutificou e realizou, e nos faz confiar no futuro da nossa terra pelas lições, exemplos e excitações que dêste centro irradiou, estimulando e orientando as outras partes do Brasil, bem como pela obra coletiva e as perspectivas grandiosas que tem diante de si e há-de levar a efeito com beleza.

Visitei esta cidade, pela primeira vez, quando simples aluno da Escola Politécnica do Rio; já lá se vão sete lustros. As impressões foram fortes demais, ainda se não apagaram e me levaram, desde então, a acompanhar-lhe o desenvolvimento vertiginoso e a votar à Capital de São Paulo uma admiração que tem crescido à medida que os anos se escoam e ela se expande. Entre outros motivos, o que impôs São Paulo à minha admiração, foram as realizações observadas nos domínios do urbanismo. Os bairros modelares que aquí surgiram, as belas avenidas abertas, os formosos edifícios públicos construidos, as obras de grande projeção, como o imponente conjunto denominado "Monumento do Ipiranga", muito atuaram em meu espírito, levando-me à propaganda dos princípios do urbanismo que venho mantendo há mais de doze anos em jornais e revistas técnicas do Rio de Janeiro.

Outro belo exemplo deu São Paulo aos centros de população do nosso país, no fecundo governo de Pires do Rio, com a elaboração do admirável plano de remodelação e expansão organizado para esta cidade, tendo por autor o distinto e reputado colega Prestes Maia que teve a colaboração inteligente de Ulhôa Cintra, ambos conhecedores como poucos, dos

problemas urbanos. O plano em apreço, consagrador de Prestes Maia, foi a mais impressionante e completa manifestação de cultura urbanística que oferecemos à apreciação do Congresso Pan-Americano de Arquitetura, reunido no Rio de Janeiro em 1929. Esse Congresso que contou membros ilustres de vários países da América, aprovou e reconheceu merecedor de todos os louvores o belo trabalho da autoria do Presidente desta Sociedade.

Devo também referir-me à fundação desta Sociedade, outro lindo exemplo dado por São Paulo às cidades brasileiras. O programa desta Sociedade é orgânico, bem feito e promete grandes conquistas para a Capital de São Paulo, revelando uma direção superior. O nome do seu ilustre presidente, o provecto urbanista Prestes Maia, o do Professor Anhaia de Melo e outros mais, já com grande projeção nos meios técnicos de nossa terra, bastam para definir os fins elevados desta sociedade, para a qual constitúem uma esplêndida bandeira. Uns dos seus primeiros serviços foi o apêlo feito ao ilustre Prefeito desta Capital, no sentido de criar a Comissão da Cidade, cada vez mais indispensável à cidade moderna, cujos complexos problemas só podem ser convenientemente solucionados quando os múltiplos elementos urbanos se desenvolvem sob o controle de espíritos esclarecidos, alheios à política partidária e animados de grande amor às cousas públicas. O ato do honrado Dr. Fábio Prado, criando a Comissão de Urbanismo desta cidade, é um dos de maior benemerência que S. Ex. poderia praticar.

A história de inúmeras cidades norte-americanas mostra-nos os enormes serviços que as "City Commission" podem prestar aos centros de população, quando elas são bem constituidas e dominadas de elevados propósitos sociais e estéticos. As comissões de urbanismo funcionam como orgão intermediário, de grande utilidade, entre o governo e a opinião pública, facilitando enormemente a tarefa das autoridades municipais.

No Rio de Janeiro funciona o Centro Carioca que se tem assinalado por grandes serviços à cidade. Acaba também de ser fundado o Instituto de Engenharia e Arquitetura, que

muito promete fazer com referência aos graves problemas da nossa Capital. As administrações das duas sociedades encarregaram-me de apresentar à "Sociedade dos Amigos da Cidade" as suas saudações e as suas homenagens, pedindo-me que, ao fazer esta conferência, dissesse que falava em nome de ambas, como um dos seus elementos.

O RIO DE JANEIRO ANTIGO

As transformações de mais vulto e alcance, sofridas pela Capital Federal, eu as acompanhei de perto. Começaram pouco antes do fim do meu curso na Politécnica da referida cidade. Tais transformações foram, de fato, profundas e de grande eficiência, porquanto operaram um milagre de verdadeiro rejuvenescimento urbano.

Ainda me lembro da grande decepção que experimentei ao entrar pela primeira vez no Rio, vindo de uma zona de Minas. A antiga cidade, com as suas ruas estreitas, mal calçadas, mal ventiladas e iluminadas, causou-me uma impressão bem diferente da que me preparara para receber. Esperara ter diante dos olhos cousas maravilhosas que me encantassem e me dessem a noção da beleza urbana, com que me fizera sonhar a leitura de alguns livros. Não era só isso; o ambiente de epidemias sucessivas, com curtos intervalos, que oferecia a Capital da República, muito influiu em meu espírito para a dolorosa impressão que me causou durante largo período de tempo. Horrível o espetáculo que me apresentava a nossa maior cidade.

Felizmente, no meio social do Rio de Janeiro, naturalmente determinados pela ânsia, os desejos e as aspirações de muitas almas, correntes e energias se formavam que, em poucos anos, realizaram uma das mais vastas obras de transformação urbana que se tem registrado nos últimos decênios.

Antes de entrar na parte seguinte desta conferência, referente a Pereira Passos, devo homenagear dois nomes ilustres, os de Barata Ribeiro e Xavier da Silveira, que iniciaram e conceberam grandes transformações urbanas.

O PRINCIPAL AUTOR DAS PRIMEIRAS GRANDES TRANSFORMAÇÕES URBANAS

Foi sob o governo de um dos mais ilustres filhos de São Paulo, que a Capital de nossa Pátria passou pelas transformações mais profundas. Bastava tal circunstância para inspirar e impor, à população do Rio, um grande amor à terra dos *Bandeirantes*. E' necessário que se repita e se proclame sempre que, se não fosse a coragem, a orientação superior e o critério de Rodrigues Alves, na escôlha de seus mais ilustres auxiliares, o Rio antigo não se transformaria, em poucos anos, numa das mais belas cidades do mundo, não obstante apresentar inúmeros aleijões nos domínios da arquitetura.

Entre os auxiliares de Rodrigues Alves que mais agiram e trabalharam na remodelação do Rio, durante o fecundo período de governo do saudoso e benemérito paulista, se destacou, com grande projeção e relêvo, Francisco Pereira Passos. O inesquecível engenheiro e enérgico administrador, cuja memória há-de merecer sempre verdadeiro culto pelos habitantes da nossa Capital, realizou obras de considerável alcance social, que surpreenderam e espantaram, pela sua audácia e vulto. Somente um homem com a envergadura de um titã poderia desenvolver a atividade que o inolvidável engenheiro, embora septuagenário, mostrou até o último dia da sua administração laboriosa e enérgica. Inúmeras ruas da parte central do Rio foram alargadas, prolongadas e reconstruidas. As ruas da Carioca, Sete de Setembro, Assembléia, São José, Uruguaiana, Camerino, Acre, Treze de Maio, Visconde de Inhaúma e Frei Caneca, etc., que eram bem estreitas, foram ampliadas e dotadas de calçamento moderno, bem como em parte remodelados os seus terrenos. A rua Gomes Freire e as avenidas Mem de Sá e Salvador de Sá, bem como a Avenida que tem o nome do grande Prefeito, foram abertas e os seus terrenos remodelados e reconstruidos. Foi, sob a administração Passos e graças ao seu largo descortino, que surgiu uma das mais formosas vias públicas que o Rio de Janeiro hoje apresenta. Quero referir-me à Avenida Beira-Mar, que constitue um dos mais belos ornamentos da nossa Capital, pelos seus alinhamentos curvos, pela inenarrável vista panorâmica

que oferece aos que aí moram e a percorrem, bem como pela sua luxuriante arborização. Se os terrenos que marginam tão encantadora via, tivessem sido fragmentados com melhor orientação, e as suas edificações se harmonizassem mais entre si e correspondessem melhor às condições locais, ela poderia rivalizar com as mais belas, que outras cidades do mundo oferecem. Entretanto, ela excede às outras, sob o ponto de vista do panorama maravilhoso que domina.

O inesquecível Prefeito que Rodrigues Alves deu ao Rio, ao conceber e fazer construir a Avenida Beira-Mar, viu longe e percebeu a função que ela iria exercer com relação ao tráfego entre a parte central e a que fica ao Sul, tráfego que tem crescido e se tem multiplicado nos últimos anos. Não fossem as seis faixas que a referida avenida oferece aos veículos que por ela circulam, as comunicações entre as zonas do norte e do sul não teriam as facilidades que hoje encontram. Turistas ilustres não fruiriam o prazer de contemplar um dos mais impressionantes aspectos do Rio.

Sobremodo influiu também para facilitar as comunicações entre setores importantes do Rio de Janeiro, a abertura das avenidas Mem de Sá e Salvador de Sá. A denominação de "avenida", dada naquele tempo às referidas vias públicas, já não corresponde mais à sua largura, hoje diminuta para receber a referida denominação.

Ao grande Passos, entre outros serviços, se deve a reconstrução e a modernização de muitas das estradas que se desenvolvem em tôrno do Rio, entre as quais se destacam as que permitem o passeio denominado "A Volta da Gávea", que proporciona aos que por elas transitam panoramas de surpreendente formosura.

Devo também fazer referência aos calçamentos modernos que foram introduzidos no Rio pelo Prefeito sem par, cuja obra até hoje não foi igualada. Deve-se-lhe ainda a construção e a boa situação do Teatro Municipal, um dos mais apreciados edifícios do Rio.

Sob a sua influência superior, a cidade, não obstante as obras dispendiosas empreendidas, não ficou esgotada nem depauperada.

Ao contrário do que muitos anunciavam, o organismo urbano passou a mostrar outro vigor e maiores energias. Houve como que uma verdadeira ressurreição.

Faltou ao lado de Pereira Passos, que era especialista em problemas ferroviários, um técnico conhecedor das questões urbanas fundamentais que tivesse certo ascendente sôbre o seu espírito. A sua obra teria sido muito mais eficiente.

Cito um exemplo para justificar a minha afirmação. Pereira Passos, que, com outros engenheiros, apresentara em 1875 um memorial ao governo imperial sôbre alguns problemas da nossa capital, entre os quais o referente ao Canal do Mangue, deixou de solucioná-lo convenientemente. Não lhe faltou quem o orientasse a respeito. O grande e inesquecível Saturnino de Brito, glória lídima e real da nossa engenharia, fez o que lhe era possível no sentido de se dar naquela época a melhor solução ao problema em questão. O nosso maior sanitarista aconselhou a Pereira Passos que aproveitasse a abertura da Avenida Mem de Sá, para, ao longo e ao meio dela, estabelecer a ligação entre o Canal do Mangue e o mar, na praia da Glória. Segundo o plano de Saturnino de Brito, a avenida seria aberta com 30 metros de largura, com o prolongamento do Canal do Mangue na sua parte central. Dois grandes resultados seriam obtidos, cuja importância hoje se sente e se avalia melhor do que então: a limpeza do Canal seria feita pelo fluxo e refluxo das águas do mar, de extremo a extremo do Canal, alternando-se as correntes segundo o sentido das marés; o escoamento das águas pluviais de Santa Teresa, Santo Antônio, Catumbí e das regiões marginais ao Canal estaria resolvido, bem como o da circulação de veículos. Infelizmente, Saturnino de Brito não foi ouvido pelo grande Passos. Hoje, a realização de tal obra que a cidade reclama, e cuja necessidade se patenteia, sobretudo nos dias de grandes aguaceiros, não está mais ao alcance dos recursos financeiros da nossa Capital.

A AÇÃO DE LAURO MÜLLER

Entre os elementos do governo de Rodrigues Alves que mais úteis foram ao Rio de Janeiro, se encontra Lauro

Müller. Em grande parte se lhe devem as obras do porto, que representam um melhoramento, cuja importância só pode bem avaliar quem, como eu, conheceu a Guanabara antes de tais obras. A parte beneficiada e transformada pelos aterros, cais e armazens construidos, era uma das mais horripilantes e imundas da cidade. Eu, quando estudante, como funcionário da Recebedoria de Minas, trabalhei nas Docas nacionais e em alguns dos velhos trapiches daquela época. Era nauseabundo o espetáculo que oferecia tal parte do Rio, mal calçada, sem limpeza pública sistemática, sendo o tráfego de carros e caminhões o mais dificil que se podia imaginar. Chamava-se a tal zona por ironia, o "bairro da saúde", não obstante ser o mais insalubre e o mais mal cheiroso do Rio de Janeiro. Os bondes da "Carrís Urbanos" que por alí trafegavam, não tinham horário e o congestionamento da rua da Saúde era contínuo de um a outro extremo.

A engenharia, sob a orientação do ilustrado e enérgico ministro da Viação daquela época, limpou e remodelou o antigo bairro da Saúde, dando-lhe outro aspecto e outra eficiência com relação ao tráfego e aos serviços de embarque e desembarque de mercadorias.

Falar do Rio antigo, sem fazer referência a Lauro Müller, seria uma falta imperdoável, pois o seu papel na remodelação do Rio foi dos mais importantes, datando de tal época o grande surto que teve o porto do Rio.

O antigo Ministro da Viação tinha uma bôa compreensão dos problemas nacionais, devendo-se-lhe gratidão pelo que realizou, para que se melhorassem as nossas condições. Foi para obedecer a critério superior que êle entregou a direção técnica das obras do porto a profissionais de grande valor, como Francisco Bicalho, outra glória indiscutível da engenharia brasileira.

Entre as realizações do governo federal, sob a direção de Lauro Müller, para melhorar o Rio de Janeiro, figuram também as obras referentes ao Canal do Mangue, prolongado até ao mar, através dos terrenos da antiga Praia Formosa, formando de extremo a extremo uma larga avenida com o Canal no centro, ampliado e reconstruido. Assim, graças ao inesquecível engenheiro militar, ficou o Rio dotado de uma via

larga e com as principais condições para ser utilizada pelo tráfego. Esta obra há-de contribuir muito mais para a beleza da cidade, quando se der melhor solução ao problema da edificação dos seus terrenos, ainda ocupados por prédios de arquitetura inferior.

A idéia de se abrir a atual Avenida Rio Branco foi de Lauro Müller, quando Passos inaugurou o primeiro trecho da Avenida Passos, cuja abertura, como prolongamento da pequena rua do Sacramento, fôra planejada por Barata Ribeiro.

A AÇÃO DE PAULO FRONTIN

O nome de Paulo Frontin está ligado a obras de singular importância e relêvo no corpo e na vida do Rio de Janeiro. À sua coragem, ousadia e superior compreensão dos problemas urbanos devemos a abertura da Avenida Rio Branco, que veio dar à nossa Capital um dos seus belos aspectos e elementos de vida, definindo e simbolizando uma época de consideráveis conquistas urbanas. A influência de tal empreendimento sôbre o comércio e até mesmo sôbre os proprietários foi profunda, datando, pode-se dizer, de tal época o surto arquitetônico na parte central. Surgiram edifícios mais altos, com melhor material e arquitetura, oferecendo um mais elevado grau de confôrto interior. A cidade, como que vinha reclamando uma larga via, que permitisse uma melhor ventilação da parte central e facilitasse as grandes concentrações de massas humanas nos dias de festas cívicas. Foi, por êsse tempo, que começaram a surgir os grandes edifícios comerciais, os hotéis modernos, como o *Palace* e o *Avenida*, e prédios de vulto ocupados por jornais diários, como os do "Jornal do Comércio", "Jornal do Brasil" e de "O País". Depois de aberta, a Avenida Rio Branco tem sido o melhor ponto de reunião e um verdadeiro salão para a sociedade carioca.

Ao ilustrado professor de máquinas e antigo diretor da Escola Politécnica também se deve a abertura da avenida que tem hoje o seu nome e começa no vale de Santa Alexandrina, estendendo-se até o Canal do Mangue. Tal via, com um canal central, foi um serviço de considerável utilidade para os bairros do Rio Comprido, Santa Alexandrina e Ita-

pirú, por haver facilitado enormente dois tráfegos: o das águas pluviais nos dias de fortes bátegas e o dos veículos. Eu morei durante longos anos no Rio Comprido e posso testemunhar, pelo que sofri com as enchentes, os indiscutíveis e excelentes resultados do grande empreendimento que constitui mais uma outra realização urbanística que figura no livro de bons serviços prestados por Paulo de Frontin à cidade que êle tanto amou.

Devo também fazer referência à Avenida Atlântica que, sob sua influência, foi ampliada e adquiriu o aspecto imponente que ora apresenta, e que ainda poderia ser superior, se os terrenos tivessem sofrido uma fragmentação mais bem feita, e o local inspirasse aos proprietários e arquitetos construções em melhor harmonia com o destino da avenida e os múltiplos encantos naturais que a cercam. Entre as existentes há algumas, em número diminuto, que se impõem pela sua beleza.

E' para se lamentar, com relação à Avenida Atlântica, que Paulo de Frontin tenha posto de lado o projeto de Souza Bandeira e Lecock, que evitaria as obras posteriores e dispendiosas, e que teria dilatado a Praia de Copacabana, hoje demasiadamente acanhada, bem como a via que lhe é paralela, para o destino que se lhes deu.

Não poderia terminar esta parte da conferência sem fazer referência à construção das quinta e sexta linhas da "Central", que facilitaram enormemente o tráfego, pelo aumento dos trens suburbanos, bem como a expansão da cidade.

AS REALIZAÇÕES DE CARLOS SAMPAIO

Não só por motivo da sua brilhante inteligência, da atividade incomparável do seu espírito e do seu temperamento, Carlos Sampaio não podia ser um prefeito apagado e de vistas curtas. Ao assumir a direção da municipalidade do Rio de Janeiro colocou diante de si um programa de realizações ousadas. O seu espírito, logo no início, se voltou para o môrro do Castelo, que acabou demolindo, e para os terrenos circunvizinhos da Lagôa Rodrigo de Freitas, cujo saneamento empreendeu.

O antigo e notável professor da Escola Politécnica teve o bom senso de conseguir a colaboração, para as obras que se propôs atacar, do nosso maior engenheiro nos domínios da hidráulica sanitária. Foi um ato altamente inspirado da sua parte. Saturnino de Brito correspondeu bem à tarefa que lhe foi imposta, organizando os planos de obras de vulto referentes a Lagôa Rodrigo de Freitas, cujos terrenos antes de tais obras não podiam ser convenientemente urbanizados. Infelizmente, a falta de continuidade entre as administrações sucessivas, pela ausência de uma comissão encarregada de velar pelas cousas do Rio, não permitiu que os referidos planos fossem realizados e desenvolvidos completamente.

Com relação à mencionada Lagôa, não só não se executou convenientemente o projeto do canal de contôrno, mas também não se canalizaram dois riachos que despejam suas águas e grandes volumes de terra na referida Lagôa. Os riachos são o Rainha e o Macacos. Êste último, há cerca de dois meses, por se não haver regularizado o seu curso inundou os terrenos do Jardim Botânico, do que resultaram prejuizos enormes.

Em consequência de se não haver realizado e desenvolvido de acôrdo com o seu espírito o plano de obras do inesquecível engenheiro sanitário, ao qual tantos serviços deve a nossa pátria, bem como por falta de certos cuidados técnicos que êle indicou, a Lagôa está com a sua profundidade muito diminuida e se acha coberta de ilhas que se desenvolvem e se multiplicam.

Outra grande obra, promovida por Carlos Sampaio e projetada por dois saudosos engenheiros da Diretoria a que pertenço, Gama Lobo e Torres de Oliveira, é a canalização do Rio Maracanã ao longo de uma bela avenida. Essa obra, se fosse completamente construida, seria mais um grande encanto para o Rio. O canal facilitaria enormemente o escoamento das águas pluviais de uma vasta área em que se encontram partes dos distritos da Tijuca, Fábrica das Chitas e Engenho Velho. Póde-se ter uma idéia do que seria a avenida pela parte realizada. Ela resolveria em grande parte o problema das comunicações entre zonas importantes, bem como diminuiria de muito o mal das inundações, em uma grande

área, nos dias de fortes aguaceiros. Em geral, essas inundações, motivadas por se haver permitido a edificação em terrenos situados nos *talvegues*, reduzindo-se de muito a secção de vasão dos riachos por onde correm as águas de várias bacias de grande área. Chegou-se mesmo ao disparate de se desviarem alguns rios para bacias já sobrecarregadas e a se edificarem as partes mais baixas das bacias, formando-se verdadeiras barragens com os prédios.

Carlos Sampaio teve a ilusão de, com a venda dos terrenos provenientes da demolição do môrro do Castelo e do atêrro da baía, o que muito a prejudicou, bem como dos resultados das obras referentes à Lagôa Rodrigo de Freitas, poder pagar em parte a dívida da Prefeitura. Ao contrário, em vez de se reduzir a dívida municipal, ela aumentou e tem crescido ainda mais, por se achar abandonada e por edificar uma grande parte dêsses terrenos. Tudo isso aconteceu em razão da falta de continuidade que tem havido entre as administrações municipais. Ademais, como já se tem inúmeras vezes verificado, os governos em geral compram e vendem mal, sendo maus administradores.

No meu humilde parecer e no de profissionais ilustres e da maior autoridade, em vez de se demolir o môrro do Castelo, muito mais lucraria a cidade se o fizessem com o de Santo Antônio, verdadeiro quisto na parte central do Rio e cada vez mais prejudicial, sendo indispensável a sua remoção.

O ilustrado professor Carlos Sampaio, com a energia de que era dotado e o prestígio de que gozava junto ao govêrno, poderia ter sido muito mais útil ao Rio se então houvesse feito elaborar, sob a direção de um grande urbanista, um plano de remodelação e expansão para o Rio. Carlos Sampaio frequentou e habitou Londres e Paris, justamente na época em que o movimento urbanístico se acentuava e se intensificava na Europa, sendo alvo da atenção dos engenheiros e arquitetos. E', pois, para se lamentar que ao seu espírito curioso e brilhante tenha escapado tal movimento, imposto pelos problemas das grandes agremiações humanas.

A necessidade de planos para as cidades já era reconhecida na antiguidade por chefes de Estado, como Alexandre, Péricles e vários imperadores romanos. Monarcas de épocas

posteriores, como Henrique IV e os dois Napoleões, e também os revolucionários franceses de 1789, sentiram a sua necessidade. Esta não escapou também à observação de dois grandes estadistas norte-americanos, Washington e Jefferson.

Antes de terminar esta parte devo fazer referência às obras de reconstrução e proteção da Avenida Atlântica contra as ressacas, obras que Carlos Sampaio realizou, prestando um grande serviço à cidade do Rio de Janeiro. Com efeito, essa avenida é um dos encantos da Capital e se desenvolve ao longo da sua praia mais movimentada, da qual gosa parte considerável da população carioca, sendo-lhe ao mesmo tempo "playground" e solário. Foi no govêrno do inesquecível prefeito a que me venho aludindo, que foram construidas as avenidas de contôrno à Lagôa Rodrigo de Freitas, as quais muito têm contribuido para a beleza urbana da nossa Capital, desenvolvendo-se em um local que está destinado a ser um centro esportivo completo, por permitir corridas de cavalos e automóveis, partidas de futebol e regatas.

OUTRAS ADMINISTRAÇÕES MUNICIPAIS

O Rio teve outros prefeitos ilustres, cujas atuações, por haverem sucedido a administrações excessivamente dinâmicas, não encontraram ambiente e recursos que lhes permitissem a execução de programas de vastas obras. Foi o que aconteceu com o honrado e ilustre Marechal Souza Aguiar, que completou obras iniciadas na administração Passos, e realizou outras de menor vulto, porém muito úteis. Foi sob o seu govêrno que se desenvolveu a área dotada de calçamento moderno, o que contribuiu enormemente para o aumento do número de veículos automotores. Mereceu-lhe cuidados especiais o problema dos jardins e da arborização. Foi sob a sua esclarecida e progressista administração que se verificou uma grande expansão nos meios de transportes coletivos. Deve-se-lhe, ainda, a comunicação da Praia Vermelha com Botafogo, pelo prolongamento da Avenida Pasteur.

Ao Prefeito Bento Ribeiro deve-se o corte da rua Farani, permitindo a ligação do bairro das Laranjeiras a Botafogo. Embora de pequeno vulto, foi obra extremamente útil à po-

pulação carioca. Deve-se-lhe também a construção de uma grande quilometragem de galerias para águas pluviais.

Para não sair dos limites desta conferência, só devo tratar do que fizeram as administrações passadas, dentro do campo do urbanismo. E', por isso, que guardo silêncio em relação ao que outros Prefeitos fizeram no sentido de melhorar as condições de vida da cidade quanto a diferentes aspectos da administração dos que me cumpre focalizar.

O Prefeito Alaor Prata, que se assinalou por uma escrupulosa administração dos dinheiros municipais, acometeu, entre outros problemas, um de grande alcance urbanístico, que, com grandes prejuizos para o Rio, foi adiado pelas administrações anteriores. Quero referir-me ao Regulamento de Construções que êle encontrou, e vinha do tempo do prefeito Passos, já não mais em condições de presidir e orientar as edificações da época.

A Comissão que êle nomeou, e da qual fui relator, para elaborar o atual Código de Obras procurou orientar-se por excelentes paradigmas. Ela inspirou-se muito na célebre obra de Lawrence Veiller, "The Model Housing Law", orientando-se igualmente pelos debates que sôbre o assunto houve no Instituto Politécnico desta cidade , como também nos artigos de vários números do Boletim daquele Instituto, publicação técnica muito apreciada pelos nossos engenheiros e arquitetos.

Os objetivos colimados pelo Comissão, ao elaborar o anteprojeto do regulamento, foram no sentido de uma melhor ventilação e iluminação do interior dos compartimentos dos edifícios, da redução do exagerado "pé direito" até então exigido para os prédios residenciais e comerciais, da ocupação mais restrita e estética dos terrenos, da melhor proteção das casas contra incêndios, da edificação mais conveniente dos terrenos situados nos môrros, e de uma maior obediência aos preceitos da arte de construir.

Não obstante haver trabalhado sem prejuizo dos outros serviços e sem gratificação de espécie alguma, tendo gasto boa soma com livros, foi a Comissão destituida logo que concluiu o esbôço do regulamento, feito apenas em quatro meses, o que é muito pouco tempo, em face dos complexos proble-

mas que teve de encarar. Até hoje, não sei por que foi substituida por outra Comissão, cujos nomes não apareceram, e que não fez cousa melhor, não introduzindo nenhuma nova idéia e tendo tornado a lei menos clara. Se a primeira Comissão fosse mantida, graças à grande propaganda e à consulta aos meios técnicos que se propunha a realizar, a lei encontraria ambiente mais propício para um texto mais completo. Mau grado as falhas e imperfeições do atual Código de Obras, êle tem sido sobremodo útil à população carioca e teria sido mais benéfico, se disposições importantes não fossem postas de lado em relação a um grande número de edifícios altos que se multiplicaram em vários bairros do Rio. A falta de disciplina e educação social de uma boa parte da nossa elite, que não quer compreender que há relações de dependência entre os prédios, as quais, quando não são respeitadas, acarretam grandes prejuizos e dificultam a solução dos problemas urbanos. Eu tenho verificado que a indisciplina com relação às edificações no Rio não vem das camadas inferiores e sim dos que deviam dar bons exemplos e mostrar maior amor à cidade. A lei de edificações no Rio estabeleceu restrições que impediam a grande expansão vertical dos edifícios, as quais infelizmente passaram a ser folha morta. Uma das determinações do regulamento atual, que nunca foi observada, é a que institui prêmios para os autores dos edifícios julgados mais belos, construidos em cada ano. O regulamento data de 1925 e, até hoje, tal parte da lei não foi cumprida, o que seria de salutar efeito, como estímulo para se conseguir maiores progressos no campo da estética urbana, tão abandonada entre nós.

O Sr. Alfredo Agache e o Sr. Ed Groer, ambos conhecedores do assunto, ao examinarem o regulamento de construções do Rio afirmaram que era um dos mais adiantados, tanto assim que foi incorporado com pequenas alterações ao "Plano de Remodelação da Cidade".

Decretando tal regulamento, o honrado Dr. Alaor Prata prestou um grande serviço ao Rio. Se não fosse a nossa indisciplina social e a infeliz orientação de muitos dos nossos proprietários, o regulamento, dotado à cidade por Alaor Prata,

teria sido muito mais útil em contribuições para a salubridade e a beleza da cidade.

Ao Dr. Alaôr Prata se deve também o alargamento do "Túnel Velho", em Copacabana, o qual hoje tem o seu nome, melhoramento que facilitou enormemente as comunicações entre Botafogo e Copacabana.

A ADMINISTRAÇÃO ANTÔNIO PRADO

O honrado Sr. Antônio Prado iniciou o seu período de govêrno logo após uma larga propaganda feita por várias pessoas que têm grande amor ao Rio. Essa propaganda ecoou no Rotary Club, cujo objetivo era o obter-se um plano geral de remodelação e expansão para a Capital, vítima de planos parciais condenados nos países adiantados pelos técnicos mais ilustres. Através do que disse antes, vê-se que não houve harmonia e continuidade de ação entre os vários govêrnos municipais, tendo tal fato resultado da ausência de um plano aceito e imposto por meio de propaganda feita com o auxílio da imprensa, de conferências públicas e de palestras pelo rádio, como se fez nos EE. UU., onde até se lança mão dos cartazes de propaganda.

Durante anos, com intervalos curtos, fiz por vários diários, "O Jornal", "Jornal do Comércio", "Jornal do Brasil", "O Globo" e "A Noite", uma propaganda contínua, focalizando e salientando a necessidade de um plano de expansão e de remodelação para o Rio, sem o qual os problemas não seriam bem resolvidos. Nessa propaganda mostrei o absurdo de se não haverem, desde a administração Passos, continuado os serviços de que foi incumbida, e para que foi criada, como o seu nome indica, a antiga Comissão da Planta Cadastral, cuja esplêndida organização e alta eficiência técnica é motivo de orgulho para nossa engenharia e padrão de glória para o inesquecível Pereira Reis, nosso maior astrônomo na sua época, e seus ilustres discípulos e auxiliares imediatos. Preciso dizer que José Mariano Filho, com grande brilho, através de admiráveis artigos, mostrou antes de mim a conveniência da vinda de um "city-planner" para elaborar um plano de remodelação para o Rio.

O Sr. Antônio Prado, apesar de não ser engenheiro, atacou dois problemas de alta relevância, que professores notáveis da E. Politécnica, quando prefeitos, não buscaram resolver. Quero referir-me ao levantamento da planta cadastral e à elaboração de um plano de remodelação e expansão para o Rio. Não preciso dizer mais nada para mostrar que a sua administração se destacou e se pôs em evidência entre as que teve a nossa Capital.

Nos artigos despretenciosos que escrevi sôbre a necessidade de um plano completo para o Rio, que compreendesse os seus principais problemas, acentuei que se devia contratar um urbanista de larga experiência, afim de primeiramente fazer ligeiro curso para os engenheiros da antiga Diretoria de Obras, e servir como orientador do plano a ser organizado e feito com elementos daquela Diretoria e arquitetos nossos. O curso tinha por fim não só instruir, mas convencer os nossos colegas de que se faz indispensável um plano de conjunto. A colaboração de elementos, bem conhecedores do meio e das diferentes partes da cidade, é indicada pelo bom senso e pelos que conhecem bem o assunto. Eu como que adivinhava o que sucedeu, isto é, o fracasso do plano Agache pela resistência oficial que se lhe opôs.

O ilustre arquiteto Alfredo Agache foi hostilizado por uma boa parte do nosso meio técnico e por uma propaganda contrária, feita às escondidas, que prejudicou muito a sua ação. Eu, alguns colegas e elementos de destaque da nossa sociedade tudo fizemos para prestigiar o Sr. Agache. Promovemos um almôço em sua homenagem, no alto da Urca, donde se domina a cidade, e para o qual foram convidadas pessoas de projeção na nossa elite. Nesse almôço, falei em nome dos engenheiros, mostrando a necessidade de se auxiliar e prestigiar a obra do Sr. Agache. Fui convidado por êle para servir de traço de união entre o seu escritório e a antiga Diretoria de Obras, o que aceitei, chamando desde logo a atenção do Sr. Agache para as boas soluções sugeridas por técnicos ilustres com relação a alguns problemas urbanos. Isso, porém, durou pouco tempo. Por motivos de intrigas, fui removido para bem longe do centro da cidade, isto é, para chefiar uma circunscrição que fica nos limites do Distrito

Federal. Mais adiante, quando tratar do prefeito Bergamini, voltarei de novo aos motivos que determinaram o fracasso da bela tentativa do Sr. Antônio Prado, de prestar ao Rio um serviço, cuja relevância e alto alcance só os engenheiros e arquitetos podem julgar bem.

Entretanto, cumpre-me salientar que a vinda do Sr. Agache foi de grande utilidade para o Brasil, pois melhor reclamo para o urbanismo entre nós não se podia realizar. Graças à sua vinda os princípios do urbanismo ficaram em evidência e atrairam o pensamento de alguns govêrnos estadoais.

Outro importante resultado da administração Prado é a iniciativa que êle teve de preencher uma grande lacuna que se verificava no Rio de Janeiro: a ausência de uma planta cadastral de acôrdo com o desenvolvimento urbano. Infelizmente, por haver faltado nesta administração o concurso de um técnico progressista, com suficiente ascendência sôbre o espírito do Sr. Prado Junior, a orientação seguida com relação aos serviços da *Air Craft*, peço venia para dizer que não foi a mais conveniente. Penso que se deveria ter aproveitado a ocasião para a instrução de alguns engenheiros da Diretoria de Obras nos processos da aerofotogrametria, organizando-se, assim, um núcleo de técnicos capazes de prosseguir na obra, iniciada pela Cia. Inglêsa, e que não deveria sofrer, de modo algum solução de continuidade, como mais tarde se verificou. Não obstante as plantas elaboradas constituem uma base regular, a única de que se dispõe para a organização de grandes projetos.

Devo fazer referência também ao Jardim da Praça Paris e a outros mais que se devem à administração em apreço, os quais constituem hoje belos ornamentos da nossa Capital. Durante a referida administração a arborização da Cidade foi alvo de contínuos cuidados, que lhe foram muito úteis.

Outra grande obra realizada pelo Prefeito Prado foi a construção do edifício do Instituto de Educação, para cujo projeto houve um concurso, sendo iniciada após uma concurrência pública, feita de acôrdo com as boas normas.

Embora os limites desta conferência me não permitam uma apreciação conveniente da administração em foco, devo mencionar, em poucas palavras, o aumento da rêde rodoviária

do Distrito Federal, começada no tempo do saudoso prefeito Amaro Cavalcanti, e foi consideravelmente ampliada pelo Sr. Antônio Prado, resultando daí uma grande valorização de áreas enormes de terrenos, bem como uma surpreendente expansão da pequena agricultura.

A AÇÃO DO PREFEITO ADOLFO BERGAMINI

Pela Prefeitura Municipal do Rio não passou um homem que melhor sentisse e compreendesse os seus problemas, sobretudo os fundamentais, como o honrado Dr. Bergamini. Em geral, êstes últimos só são bem avaliados pelos engenheiros. Pois bem, no seu curto período de govêrno foram as questões básicas, isto é, as que mais interessam à estrutura e à vida da cidade que fascinaram e atraíram a sua atenção inteligente.

O meu primeiro contato com o Dr. Bergamini deu-se, quando dias após assumir o govêrno da cidade, o primeiro prefeito da revolução visitou o escritório em que se encontravam os elementos do denominado "Plano Agache", escritório cuja chefia me foi confiada logo depois da explosão revolucionária, quando foi feita a minha transferência da divisão longínqua, onde trabalhava. Lembraram-se de mim, por ser o único engenheiro da Prefeitura que escrevera sobre o assunto, e desejava como nenhum outro um plano que atendesse a todas as faces do problema urbano. Não obstante conter excessos e lacunas, o plano do Sr. Agache encerra soluções acertadas para várias questões de ordem capital que apresenta a nossa maior cidade.

Algumas das pessoas que acompanhavam o interventor por ocasião da visita ao escritório do Plano de Remodelação da Cidade, em face das plantas gráficas, maquetes e perspetivas referentes ao plano, manifestaram repulsa ao belo esfôrço da administração que a revolução viera interromper. As palavras pronunciadas pelo Dr. Bergamini foram de condenação à preferência dada a um profissional estrangeiro. Esperei que serenassem os ataques ao plano, para procurar, como técnico, conhecendo um pouco o assunto, defender uma das grandes conquistas feitas pela cidade, conquista que era

dever dos seus govêrnos e habitantes inteligentes prestigiar e apoiar. Pús de lado as minhas mágoas e ressentimentos e procurei justificar tal resultado da administração Prado. Ainda me lembro do que me disse um velho chefe de serviço em face da minha atitude. Censurou-me por haver contrariado o interventor logo no nosso primeiro encontro. Respondí-lhe que o maior castigo por me aplicar era remover-me para Santa Cruz e Guaratiba, a cujos ares me habituara e cujos problemas muito me distrairam, quando procurei resolvê-los com os diminutos recursos de que dispunha. Depois acrescentei que, se o chefe do govêrno municipal estava de fato animado de bons propósitos, e era digno da missão que a Ditadura lhe confiara, haveria por certo de dar melhor interpretação às palavras que com a maior insuspeição pronunciara em favor de uma situação decaída e de um administrador que se achava na prisão. Aí fica a narrativa fiel do que ocorreu.

Em vez de desmerecer, cresci no conceito do Dr. Bergamini, o qual, pela sua conduta, revelou superioridade de espírito, dando um bom exemplo a muitos dos nossos administradores, que, por se julgarem onicientes, se revoltam quando veem as suas idéias infelizes contrariadas por auxiliares sinceros, francos, que são mais dominados pelo pensamento de bem servir à coletividade do que pelo de agradar aos chefes e órgãos de govêrno.

Pouco depois do nosso primeiro encontro, o Dr. Adolfo Bergamini, sabedor do meu amor à cidade e da maneira por que sempre me preocupei com os seus problemas, deu-me a honra de me convidar para, em sua companhia e do seu ilustre secretário, o atual Deputado Diniz Junior, percorrer a cidade, afim de sentir de perto os seus problemas e ser orientado a respeito dêles. Durante todo o seu curto período de govêrno, tivemos a ocasião de verificar a vastidão dos problemas por serem resolvidos, sobretudo os que mais dizem respeito à salubridade, ao conforto e à economia geral. Foi, então, que o ilustre interventor pôde sentir e compreender a necessidade premente de um plano diretor para o Rio, capaz de coordenar e harmonizar todos os elementos urbanos. Examinamos as partes mais ocultas e escondidas, o que não é

agradável visitar-se, onde se melhor sente o abandôno dos problemas fundamentais e a grande desordem de que é vítima a nossa cidade pela falta de um plano coordenador, coisa que estadistas da antiguidade e muitos outros em evidência, na Europa e nos EE. UU., reconheceram e estão indicando. Mais uma vez afirmo, é raríssimo no Brasil encontrar-se um chefe de govèrno que sinta tanto e compreenda, tão bem como o Dr. Bergamini, os problemas urbanos.

Com efeito, os projetos de lei referentes a tais problemas êle os estudava e compreendia rapidamente, decretando-os em seguida.

Dois grandes atos bastam para mostrar o seu alto descortino. Um dêles verificou-se, pouco tempo depois de assumir a direção da Prefeitura, com a criação da Comissão denominada do "Plano da Cidade", a qual foi constituida com o objetivo de dar parecer sôbre os trabalhos do Sr. Agache referentes ao Rio. A referida Comissão foi composta, com exceção da minha pessoa, de elementos técnicos e intelectuais de valor, desta Capital. Em seus pareceres e trabalhos, a Comissão sempre se viu acatada e considerada pelo primeiro interventor no Rio. Compunham a Comissão as seguintes pessoas: Drs. José Marianno Filho, seu brilhante relator, Arquimedes Memoria, Henrique de Novais, Raul Pederneiras, Angelo Bhruns e Lúcio Costa, bem como a minha humilde pessoa. Fui presidente da referida Comissão, podendo atestar o seu elevado ponto de vista, o amor à cidade e a imparcialidade com que sempre encarou as questões, que lhe foram submetidas. Trabalhou muitos meses sem a menor remuneração e só se demitiu, quando sentiu que o plano diretor começava a ser desprezado e diminuido o seu prestígio junto ao Dr. Pedro Ernesto. A referida Comissão fez uma larga propaganda dos princípios do urbanismo, recorrendo a palestras pelo rádio, artigos e entrevistas nos jornais e revistas.

Outro ato belíssimo e de grande alcance social, econômico e estético que se deve ao Dr. Adolfo Bergamini, foi a decretação da lei vigente sôbre a abertura de ruas e loteamento de terrenos. Tal lei foi uma conquista de alto valor para a cidade do Rio de Janeiro, cujos terrenos em geral foram fragmentados de maneira anti-econômica e desastrada,

sob o ponto de vista técnico. A preocupação de lotes estreitos e de traçado retangular é que dominava os projetos de divisão dos terrenos. Os compradores e a cidade foram enormemente prejudicados pela maneira vesga, retrógada e acanhada por que enormes áreas do Rio foram divididas. Basta comparar os antigos loteamentos com os que resultaram da nova lei. Mesmo sem ser técnico, pode-se sentir a superioridade dessa lei, que é um título de benemerência para o homem que teve a coragem de decretá-la, enfrentando e contrariando interêsses poderosos.

Ao Sr. Bergamini também se deve o admirável plano que estabeleceu para a construção de edifícios escolares. Com relação ao modo de financiamento das obras e a concorrência realizada para a referida construção, nada se verificou de irregular e contrário às boas normas indicadas pelo interêsse público.

Coube-me a tarefa de defender pelos jornais e revistas, bem como pelo rádio, a lei que se lhe deve para a abertura de novas ruas e fragmentação de terrenos, o que fiz com o maior prazer, certo de que dava a minha contribuição para evitar que se revogasse uma lei que muito consultou os interêsses coletivos.

A ADMINISTRAÇÃO PEDRO ERNESTO

O Dr. Pedro Ernesto, no seu período de govêrno, voltou a sua atenção para dois problemas de considerável relêvo: a necessidade de dotar a cidade de hospitais com o número de leitos reclamados pela população carioca, e o de dar-lhe escolas em condições de satisfazer às exigências do ensino moderno.

Com relação aos hospitais, a situação do Rio de Janeiro era de grande atraso, não sendo possível admitir-se que se prolongasse por mais tempo tal situação. A tal respeito pouca coisa se notava na nossa Capital em condição de se mostrar ao estrangeiro conhecedor de tal problema. Quanto às escolas existentes na nossa Capital, devemos reconhecer que, na sua maioria, já não correspondiam às exigências modernas, quasi todas funcionando em velhos edifícios sem os requisitos necessários.

Foi, pois, uma iniciativa digna de aplausos, a tentativa de dotar a nossa Capital de prédios e escolas modernas. E' para se lamentar que o ex-prefeito do Rio não tenha sido bem orientado com relação a tais construções, deixando de confiar a direção e controle de tais obras à Diretoria de Engenharia. Esta Diretoria, pelo valor dos seus elementos, entre os quais se encontram especialistas nos diferentes ramos da engenharia, pertencendo alguns ao corpo docente de escolas superiores, poderia fornecer técnicos capazes de dar melhor orientação às referidas construções. A Diretoria de Engenharia, em vez de ser afastada de tais serviços, deveria ter sido mais prestigiada, pois, como o seu nome bem o indica, todas as obras lhe deveriam ser confiadas e, como o seu passado de serviços o atesta, sempre correspondeu, desde a administração Passos, às grandes tarefas que lhe foram cometidas. As transformações mais importantes do Rio se desenvolveram sob a orientação e o controle da Diretoria de Engenharia.

Com relação às escolas e aos hospitais construidos, foram postos de lado princípios elementares do urbanismo; sob o ponto de vista arquitetônico as construções mencionadas muito deixam a desejar, não correspondendo às exigências do nosso clima. Não obstante o Rio ser pobre de praças e jardins, alguns dêsses espaços livres foram escolhidos para servir de sede a escolas novas, que nem ao menos foram aí bem situadas, contrariando-se com isso uma regra que os planos modernos de cidades observam.

Ao Dr. Pedro Ernesto também se deve a oficialização das linhas gerais do Plano Agache. Estou certo que S. Ex. foi levado a isso pela influência do Capitão Delso da Fonseca, seu primeiro Diretor de Obras. Apesar de se tratar de um ato de grande alcance para a nossa Capital, apenas três pessoas assistiram S. Ex. assinar no momento a lei referente ao Plano Agache. Essas três pessoas fomos o Dr. Amaral Peixoto, o Capitão Delso da Fonseca e eu. Se se tratasse de um assunto de menor importância como se verificou com relação a vários atos do Dr. Pedro Ernesto, haveria no seu gabinete um maior número de pessoas, fotógrafos e jornalistas. O ato da assinatura do Decreto em apreço, que deveria dar logar a uma certa solenidade, foi o mais simples possível.

O ambiente da assinatura do decreto foi como o prenúncio de sua falência.

O Plano Agache foi apenas oficializado no papel, tendo sido posto de lado em relação a soluções belíssimas, tanto pelo govêrno municipal quanto pelo govêrno federal.

A solução referente à Central do Brasil, que se impôs à aprovação de técnicos conhecedores do assunto, não foi respeitada pelo Govêrno Federal, acontecendo o mesmo com as indicações do Plano Agache com relação ao centro cívico, a Universidade e ao Aeroporto, cuja colocação foi um golpe tremendo no plano em apreço.

Logo que o Capitão Delso da Fonseca deixou a Prefeitura, a lei que oficializou o Plano Agache passou a ser letra morta. Eu, por tal motivo, pedi que me transferissem da Divisão de Urbanismo, a qual mudou de nome por tal palavra inspirar pouca simpatia a alguns colegas, que, não obstante os conhecimentos e ilustração que possuem, ainda não aceitaram os planos diretores, sem os quais não é possível a coordenação dos serviços e elementos urbanos.

E' para se lamentar também que o Dr. Pedro Ernesto não tenha sido orientado pelos técnicos que o inspiraram, no sentido de promover concursos para a escôlha dos projetos de hospitais e escolas, construidos e iniciados, bem como no sentido de abrir concurrência pública para a execução dos projetos, que é ainda o melhor meio de se evitarem excessos e abusos contra o erário público.

CONCLUSÃO

Vimos através do que antes expús que em um longo período de 7 lustros, a nossa Capital evoluiu sob governos que se sucederam sem harmonia de continuidade de ação. Houve administrações que se assinalaram por uma atividade febril e um tanto desordenada pela fôrça das circunstâncias, e outras quasi apáticas, sob o ponto de vista das transformações urbanas, que quasi nunca cessam e são necessárias a cidades de grande fôrça expansiva. Tal regime é tão inconveniente aos interêsses humanos como o dos rios, cujas descargas variam

entre limites sobremodo afastados, ora inundando e depredando os terrenos que os marginam, ora negando o precioso líquido.

O urbanismo, como a hidráulica, surgiu para regularizar os fatos e fenômenos que constituem o seu fim, evitando os conflitos e as desordens de que sempre resultam incômodos e prejuizos para todos.

A preocupação de muitos administradores de executar em pouco tempo vastos programas de obras, com receio de não serem concluidas mais tarde, é um regime condenado alhures e aquí pelos males que acarreta, sobre o que mostrei vários exemplos. Os projetos feitos às pressas não são bem elaborados e a sua execução acelerada muitas vezes não permite a obediência aos preceitos da técnica. Quantos prejuizos temos sofrido por tal motivo, de que há inúmeras provas nas obras feitas de afogadilho no Rio e em outras cidades e regiões do Brasil.

Os EE. UU. foram vítimas das precipitações em relação a projetos de grandes obras, mal estudadas e executadas.

Só se pode evitar o regime de sucessões antagônicas, de períodos de atividades excessivas seguidos de outros de verdadeiro marasmo, mediante a elaboração antecipada de planos diretores, regionais, decenais, etc., em que os projetos são estudados e harmonizados antecipadamente e se preparam os elementos indispensáveis, bem como um ambiente favorável à sua execução metódica. De vários países da Europa e dos EE. UU. nos vêm belos e impressionantes exemplos a tal respeito. Cumpre-nos imitá-los, dotando as nossas cidades de planos diretores para evitar os males e as perturbações que, pela falta de tais planos, São Paulo e o Rio têm sofrido.

Werner Hegemann, autor de nomeada e sociólogo ilustre, afirmou, com razão, que a palavra *civilização,* já um tanto gasta, há-de ser substituida pelo vocábulo *urbanismo,* têrmo mais expressivo, embora etimologicamente idêntico, o qual, no seu vasto campo, abrange um mundo de idéias generosas e de promessas de ordem social bem fundamentadas. Se quisermos que a marcha progressiva da nossa espécie se processe em ritmo suave, e que o problema humano seja resolvido sem

abalos, choques e excessos, é para o urbanismo que devemos apelar.

Urbanismo quer dizer ordem e harmonia entre todos os elementos da cidade, os subterrâneos, os superficiais e os elevados; boa utilização dos terrenos, diminuição das desigualdades sociais, solução racional do problema da habitação; parques, jardins, *"play-grounds"*, templos, escolas, hospitais, bibliotecas, museus e meios de transporte bem distribuidos e localizados.

Índice

Índice

DISTRIBUIDORA
Norte-editora
RIO

... a importância do livro

As interlocuções e narrativas encontradas permitem unir pontos, alinhavar e tecer tramas e desvendar o enigma do livro *A URBS e os seus problemas.* Os textos dessa coletânea, em particular nos escritos na década de 1930, levaram à necessidade de realizar uma digressão sobre o "urbanismo da era industrial", para melhor compreensão de um pensamento urbanístico que se foi consolidando no momento em que Armando Augusto de Godoy viveu de novo o que escreveu, no momento que em que releu e publicou outra vez, em um único volume, seus textos, e, assim sendo, consolida-se também no momento em que permite ser interpretado.

O livro *A URBS e os seus problemas* possibilita novos olhares sobre: as formas construídas e os problemas da cidade; as instituições políticas e sociais; o lugar da subjetividade ou sobre os modos de subjetivação de indivíduos e grupos na experiência citadina.

Com o livro *A URBS e os seus problemas*, uma nova expressão surge para designar seus saberes híbridos, envolvendo a ação e reflexão sobre a cidade e a experiência urbana, dando voz a si próprio como ator social, passou a observar, vivenciar e discutir a cidade do Rio de Janeiro e os seus problemas. Passou a ser possível melhor observar os ideários que se construíam sobre a cidade no início do século XX. Particularmente este livro marca uma clara inflexão em relação à historiografia da cidade moderna e do urbanismo moderno brasileiro, em sua fase embrionária, quando o urbanismo nascente acabava sendo considerado por muitos como mero exercício de desenhar a forma da cidade com maior ou menor eficiência e criatividade.

... sobre o livro

Publicado em 1943, o livro *A URBS e os seus problemas*, de autoria de Armando Augusto de Godoy, ganha versão fac-símile[1] pelas mãos de Celina Fernandes Almeida Manso professora pesquisadora da Universidade Estadual de Goiás – Campus Anápolis de Ciências Exatas e Tecnológicas Henrique Santillo - UEG/CCET, com apoio do Curso de Arquitetura e Urbanismo e da Coordenação Pedagógica UEG/CCET, da Coordenação de Publicidade e Propaganda da Reitoria – CECOM/UEG de Anápolis e do Grupo de Pesquisa em História do Urbanismo e da Cidade – GPHUC/UnB. Com esta edição acredita-se reafirmar a realização de debate e reflexões sobre o tópico cidade-planejamento-urbanismo, ampliando o acesso a esta fonte até então pouco conhecida, mas certamente inspiradora.

A história do urbanismo brasileiro contemporâneo conta com o trabalho, como urbanista de Armando Augusto de Godoy, tendo no livro *A URBS e os seus problemas* uma coletânea de textos, não inéditos, selecionados para compor um legado que suas partes adquirem significado e exigem a análise das relações mais amplas que a organização da sociedade como um todo impõe sobre um objeto específico – a cidade.

O que foi *A URBS e os seus problemas* na trajetória profissional de Armando Augusto de Godoy? Pergunta que revela um livro, uma condição urbana, um profissional, uma resposta, a que está delineada na pesquisa realizada e defendida como tese de Doutorado de Celina Fernandes Almeida Manso orientada pelo professor doutor Rodrigo de Faria, na Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, na Linha de Pesquisa História da Cidade e do Urbanismo.

[1] O livro *A URBS e seus problemas* encontra-se em condição de domínio público de acordo com a Lei 9.610/98. Título III- Dos Direitos do Autor (Do artigo 22 ao 52). Capítulo III – Dos Direitos Patrimoniais do Autor e de sua Duração (Do artigo 41 ao 45).

PPG FAU UnB
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
faunb
Universidade de Brasília

APOIO:
gphucidade
Câmpus Anápolis de Ciências Exatas e Tecnológicas Henrique Santillo
Universidade Estadual de Goiás