

Reformas urbanas da cidade do Rio de Janeiro

Arquitetos: Cortez & Brhuns,
Rio de Janeiro

tradução:

Inês Martina Lersch, Adriana Luz Sabadi*

revisão da tradução:

Magda Roswita Gans**

O problema da reforma do Rio de Janeiro e o melhoramento do seu sistema de trânsito ainda não está resolvido. As condições urbanas e as condições técnicas de transporte tornaram-se cada vez mais insustentáveis. Ao contrário de muitas grandes cidades, a capital do Brasil ainda não possui Plano Diretor. Isso resulta em uma série de deficiências, para as quais devem ser providenciadas soluções. Nosso projeto aqui publicado de um plano de melhoramento pretende ser uma tentativa disto.

A esplêndida localização do Rio, em uma das mais belas baías do mundo, é famosa (Figura 1); basta mencionar apenas as formas características das montanhas que envolvem a baía, principalmente do *Pão de Assucar*, que localizado na entrada da baía, eleva-se a 400m de altura e é cartão-postal do Rio. Embora as montanhas separem o excelente porto do interior (*Hinterland*), pôde o Rio afirmar-se, graças à sua beleza natural e por ser a capital de uma república em forte ascensão. O crescimento populacional foi o seguinte:

1685	3750 habitantes (dentre estes 750 brancos)
1750	30 000 habitantes
1825	112 000 habitantes
1890	522 000 habitantes

Hoje a população cresceu para 1.600.000; pode-se supor disto que em 1950 será de 3.000.000.

A cidade não estava preparada para um tal crescimento. A cidade desenvolveu-se a partir de um núcleo, no qual os primeiros colonos portugueses se estabeleceram e, que, a partir de então, cresceu. Este núcleo é dividido por ruas de cinco a sete metros, que cortam-se mais ou menos de forma ortogonal. Este núcleo localiza-se diretamente junto ao porto e até hoje permanece sendo a sede de comércio.



Figura 1: Rio de Janeiro, vista da cidade e do porto. No plano de fundo o “Pão de Açúcar”. Fonte: DER STÄDTEBAU. Monatshefte für Stadtbaukunst, Städtisches Verkehrs, Park- und Siedlungswesen. Heft 4. Ed. Werner Hegemann. Berlin: Verlag Ernst Wasmuth, 1928. pp. 100 -103.

* Inês Martina Lersch é Arquiteta e Urbanista, Professora do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional (PROPUR/UFRGS), ORCID <<https://orcid.org/0000-0002-5672-4644>>. Adriana Luz Sabadi é Arquiteta e Urbanista, Mestranda do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP), ORCID <<https://orcid.org/0000-0003-1595-343X>>.

** Magda Roswita Gans é Professora de alemão e Mestre em História pela UFRGS.

A parte restante do Rio estende-se ao longo da baía e para dentro dos vales, já que as montanhas íngremes que se estendem até o mar forçaram a cidade a esta forma de expansão. Nos morros localizados no perímetro urbano, denominados “*Morrós*”, bem como nas encostas das montanhas limítrofes, mora quase que exclusivamente a parte mais pobre da população. Embora estas áreas elevadas ofereçam uma vista maravilhosa, a sua urbanização, por causa das encostas íngremes, está relacionada a altos custos, e, por isso, praticamente foi inexistente. Ao contrário, iniciou-se, por motivos estéticos e higiênicos, a demolição dos cortiços que existiam. As áreas residenciais que, com o tempo, surgiram na costa e nos vales em contato com as linhas de trem, têm sua localização bastante afastada do centro da cidade; elas estão, em parte, separadas umas das outras pelos topos das montanhas e apenas interligadas através de ruas esculpidas na montanha como túneis. A questão do trânsito tornou-se premente, também porque se construiu muito sem planejamento. Isso tudo, associado a uma especulação imobiliária pouco saudável, levou a condições de moradia muito precárias.

Antigamente dedicava-se pouco tempo a toda essa situação. De tempos em tempos, realizavam-se alguns esforços e promoviam-se melhorias; graças à assistência de Oswaldo Cruz eliminou-se amplamente a febre amarela e, com isso, a cidade obteve uma nova vitalidade; também criou-se esta ou aquela rua. Sob o governo do intendente Passos, construiu-se a mais bonita e importante rua comercial: a Avenida Rio Branco. Planos de melhoramentos foram elaborados; entretanto, não tiveram um resultado satisfatório, pois não estabeleceram nem um Plano Geral, nem levaram em consideração o desenvolvimento futuro da cidade.

Então novamente, houve um período mais tranquilo, até que, seis anos atrás, o prefeito Carlos Sampaio iniciou a desmonte do morro situado no limite da cidade, “Morro do

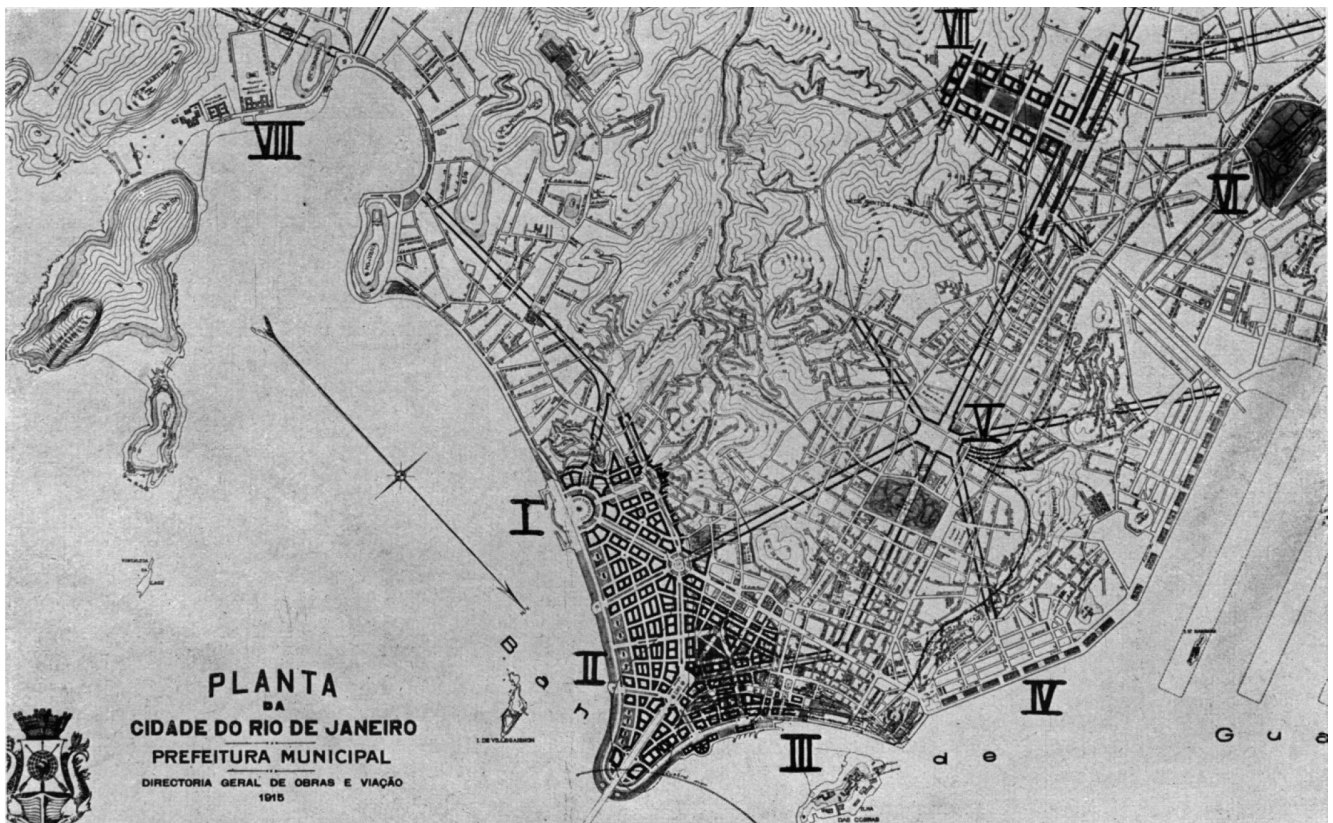
Castelo”, com cujas terras aterrou uma parte do *Sacco da Glória* (baía em frente ao morro), para ganhar área construível (Figura 3). Consideramos a forma deste aterro não muito adequada para a construção de um bairro que, nem do ponto de vista técnico, nem do artístico, não seja suscetível a críticas e acreditamos que nossa solução é mais adequada (Figura 2). As porções de terra necessárias para dar continuidade ao aterro devem ser extraídas, em parte, do ainda não totalmente demolido *Morro do Castelo* ou então, em parte, do ainda existente *Morro de Santo Antônio*, ou então através da dragagem de areia da baía.

Figura 2: Rio de Janeiro. Plano geral de melhoramentos dos arquitetos Cortez e Bruhns, Rio de Janeiro. Fonte: DER STÄDTEBAU. Monatshefte für Stadtbaukunst, Städtisches Verkehrs, Park- und Siedlungswesen. Heft 4. Ed. Werner Hegemann. Berlin: Verlag Ernst Wasmuth, 1928. pp. 100 -103.

Legenda: I Bairro governamental, II Bairro administrativo, III Bairro comercial, IV Porto, V Estação central, VI Bairro industrial, VII Universidade, VIII Bairro de esportes aquáticos.

Segundo nossos projetos, surgem diferentes bairros com características particulares:

- I. Bairro com senado e ministérios próximos ao palácio presidencial, na medida do possível afastado dos bairros industrial e de comércio.
- II. Bairro administrativo com a prefeitura e seus prédios afins próximos à zona comercial.
- III. Bairro comercial principal: este permanecerá no lugar onde o comércio funciona há séculos.
- IV. Bairro bancário: no cerne do bairro comercial principal. Nesta parte da cidade, poderia situar-se ainda a bolsa de valores a ser construída.



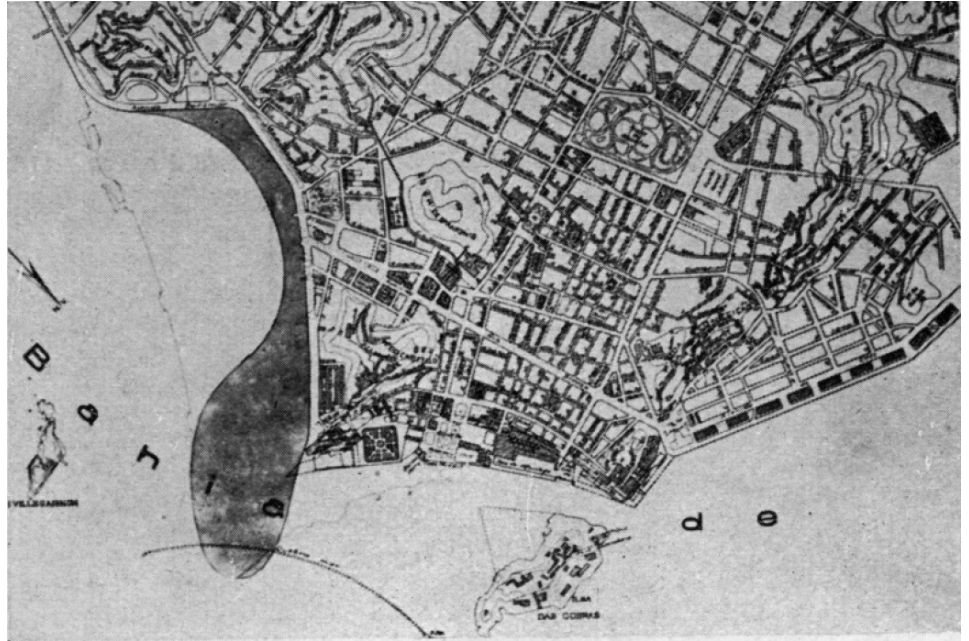


Figura 3: Rio de Janeiro. Fragmento do plano (ver Figura 2). A faixa mais escura é recém aterrada com terras do Morro do Castelo. Ver texto pág. 100. Fonte: DER STÄDTEBAU. Monatshefte für Stadtbaukunst, Städtisches Verkehrs, Park- und Siedlungswesen. Heft 4. Ed. Werner Hegemann. Berlin: Verlag Ernst Wasmuth, 1928. pp. 100 -103.

V. Área industrial: atualmente as fábricas estão dispersas pela cidade. Futuramente elas deverão ser concentradas nas proximidades do porto, afastadas dos bairros comercial e residenciais, levando em consideração a direção dos ventos.

VI. Bairro do porto: determinado pela instalação do cais e das docas do Rio de Janeiro.

VII. Estações de trem: a *Estação Férrea Central do Brasil*, como única via férrea que parte do Rio e conecta o Rio com o interior, teria sua estação construída não longe do centro da cidade, em um lugar para o qual confluem as principais vias arteriais, de modo que se possa chegar aos bairros mais distantes em pouco tempo. A estação de trem atual localiza-se próxima à por nós prevista, porém é antiquada; uma nova construção está planejada há tempos.

VIII. Bairros residenciais, vários já surgiram espontaneamente.

IX. Bairro universitário: infelizmente hoje todas as faculdades no Rio estão dispersas. Tendo como exemplo algumas universidades européias e norte-americanas, organizamos os prédios da universidade em um lugar belo e calmo, afastado dos ruídos da cidade.

X. Instalações esportivas: dos três tipos de esporte, em terra, aquático e aéreo, o primeiro tipo já possui estádios e pistas de corrida em diversos bairros. Para os esportes aquáticos consideramos locais adequados: a *Lagoa Rodrigo de Freitas* e a *Praia da Saudade*. Atualmente está sendo construída aqui a sede do late Clube Fluminense; posteriormente, os demais clubes aquáticos poderiam se estabelecer aqui. Para os esportes aéreos são adequadas a área da Baixada Fluminense ou assim chamada Ponta do Galeão, pois aqui já se localiza o Centro de Aviação Naval. O Dr. Hugo Eckener já havia se pronunciado a favor deste lugar.

XI. Para os hospitais, os terrenos mais favoráveis são as áreas elevadas que levam à Tijuca. Quartéis, cemitérios e prisões também estão previstos em nossa proposta relativa às edificações.

A fim de possibilitar grandes vias de circulação, somos forçados a criar alguns túneis, de modo que seja possível uma ligação fluida entre os bairros. O projeto parte da Avenida Rio Branco, a principal via do Rio. Esta deve ser prolongada por cerca de um quilômetro; a largura do novo trecho seria de 80m; a da existente é de 33m. Esta via termina em uma praça de 200m de diâmetro; esta praça deve configurar, de certo modo, com o seu arco do triunfo e a colunata que a cerca pelos dois lados, o hall de entrada da cidade do Rio de Janeiro. Esta praça encontra-se em uma das partes mais bonitas da baía e seria ainda distinguida por um ancoradouro para todos os tipos de embarcações esportivas.

Para esta praça convergem, em forma de estrela, cinco grandes artérias (Figuras 2, 4, 5, 6 e 9).

A rede viária restante deve receber as pistas de bonde a serem ainda construídas, que serão atravessadas a cada 200 metros por pontes; estas vias terão uma largura de 56m (Figura 8). Uma linha principal deve ligar o importante Botafogo com o trecho final do aterro e no futuro desembocar em uma ponte suspensa ou em um túnel submerso, as quais seriam cogitadas como ligação do Rio com a cidade de Niterói que se encontra em frente (Figuras 1 e 2). Da Praça Circular, cujo centro é marcado pelo obelisco, que está localizado no final da Avenida Rio Branco, está planejada uma outra via de 56m de largura, que levaria à Estação Central. Mas para chegar, a partir do centro da cidade ao bairro Andaraí, nós prevemos uma via que teria como pano de fundo o pico peculiar da Tijuca. Esta avenida seria uma das maiores do mundo, pois o seu comprimento seria de 7km e sua largura seria de 56 – 150m. Seu início situar-se-ia no trecho entre as importantes Rua Buenos Aires e Rua da Alfândega e cruzaria também a Praça da Estação Central.

Por esta via, se dariam os acessos para o Bairro/Setor Universitário e para o Bairro Industrial. De sua junção com a Avenida Rio Branco deve sair uma rua de 56m de largura que atravesse a zona de comércio e passe em frente à nova Câmara dos Deputados e siga até as já mencionadas hipotéticas conexões com Niterói (ponte suspensa, túnel submerso). Nós gostaríamos de não se deixar escapar a oportunidade ímpar oferecida, de se corrigir as degradadas áreas portuárias e de se criar uma zona completamente moderna e monumental sobre a nova área criada, a qual concorre em todos os sentidos com os bons exemplos de cidades alemãs, inglesas, francesas e norte-americanas.

Sobre a arquitetura dos edifícios (Figuras 4 e 6), gostaríamos de comentar que consideramos arcadas cobertas e galerias, como visto em várias cidades italianas e espanholas, adequadas também ao Rio, uma vez que vivemos em uma zona tropical; estaríamos por meio dessas, nos protegendo de modo eficaz tanto contra os escaldantes raios de sol quanto contra as tempestades tropicais; a cidade iria receber um toque próprio com estas arcadas.

Estas galerias e arcadas podem surgir mais tarde da necessidade de alargamento das ruas existentes, o que pode ser obtido através do deslocamento das calçadas para

dentro dos blocos dos edifícios e da abertura completa das paredes que dão para a Rua Buenos Aires e Rua da Alfândega e cruzaria também a Praça da Estação Central.

Por esta via, se dariam os acessos para o Bairro/Setor Universitário e para o Bairro Industrial. De sua junção com a Avenida Rio Branco deve sair uma rua de 56m de largura que atravesse a zona de comércio e passe em frente à nova Câmara dos Deputados e siga até as já mencionadas hipotéticas conexões com Niterói (ponte suspensa, túnel submerso). Nós gostaríamos de não se deixar escapar a oportunidade ímpar oferecida, de se corrigir as degradadas áreas portuárias e de se criar uma zona completamente moderna e monumental sobre a nova área criada, a qual concorre em todos os sentidos com os bons exemplos de cidades alemãs, inglesas, francesas e norte-americanas.

Sobre a arquitetura dos edifícios (Fig. 4 e 6), gostaríamos de comentar que consideramos arcadas cobertas e galerias, como visto em várias cidades italianas e espanholas, adequadas também ao Rio, uma vez que vivemos em uma zona tropical; estaríamos por meio dessas, nos protegendo de modo eficaz tanto contra os escaldantes raios de sol quanto contra as tempestades tropicais; a cidade iria receber um toque próprio com estas arcadas.

Estas galerias e arcadas podem surgir mais tarde da necessidade de alargamento das ruas existentes, o que pode ser obtido através do deslocamento das calçadas para dentro dos blocos dos edifícios e da abertura completa das paredes que dão para a rua.

Recebido [Ago. 26, 2020]

Aprovado [Out. 12, 2020]