

AS REFORMAS URBANAS NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO
UMA HISTÓRIA DE CONTRASTES
THE URBANS REFORMS IN THE CITY OF RIO DE JANEIRO
A HISTORY OF CONTRASTS

ANTONIO EDMILSON MARTINS RODRIGUES | Professor assistente da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio) e professor adjunto da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Uerj).

JULIANA OKIM BANDEIRA DE MELLO | Pesquisadora associada do Laboratório de Etnografia Metropolitana (LeMetro/IFCS-UFRJ). Mestre em História pela Universidade Federal Fluminense (UFF).

RESUMO

Este artigo delinea um histórico das reformas urbanas projetadas e realizadas na cidade do Rio de Janeiro, de meados do século XIX até os dias de hoje, abordando diferentes momentos do Rio de Janeiro e apresentando a cidade como o exemplo vivo do crescimento em todas as suas facetas, sejam elas técnicas, produtivas ou culturais.

Palavras-chave: Rio de Janeiro (cidade); reforma urbana; urbanismo.

ABSTRACT

This article delineates the history of urban reforms designed and carried out in the city of Rio de Janeiro, from the mid-nineteenth century to the present day, covering different times of Rio de Janeiro and presenting the city as a living example of growth in all of its facets, whether technical, productive or cultural.

Keywords: Rio de Janeiro (city); urban reform; urbanism.

RESUMEN

En este artículo se describe una historia de las reformas urbanas diseñadas y llevadas a cabo en la ciudad de Río de Janeiro, a mediados del siglo XIX hasta el presente día, cubriendo diferentes tiempos y presentando la ciudad como un ejemplo vivo de crecimiento en toda su facetas, ya sean técnicas, productivas y culturales.

Palabras clave: Río de Janeiro (ciudad); reforma urbana; urbanismo.

Eu agradeço à natureza que me fadou prodigiosamente; Fez-me um prodígio de beleza, bela entre as belas certamente./Não lhe agradando o paraíso, quis Deus um novo dar ao mundo: Deu-me essa eterna primavera que tão simpática me torna,/Este calor que me tempera/É a cordilheira que me adorna/Mas, se por Deus eu fui assim dotada,/Os homens, esses não deram nada! (*Revista Mercúrio*, de Arthur Azevedo e Moreira Sampaio, apud Sussekind, 1986).

Evidentemente sabemos agora em todo o mundo de uma dolorosa malística: a pressa de acabar (João do Rio. A pressa de acabar. In: _____. *Cinematógrafo*: crônicas cariocas).

INTRODUÇÃO

Quando nos dedicamos a estudar cidades, temos, ao nosso alcance, um conjunto amplo de proposições interpretativas que vão de avaliações conceituais e teóricas a experimentações, principalmente quando se trata de tomar como temas as reformas urbanas. Neste artigo partimos da ideia de que são as cidades, em seu dinamismo, que provocam, num primeiro momento, as necessidades de mudança e, só num segundo estágio, verificamos a associação a essas necessidades de comandos técnicos, políticos e ideológicos que modificam o dinamismo inicial na medida em que estão por cima daquilo que são os desejos e as vontades das sociedades que habitam essas cidades.

Essas chamadas “intervenções” estão sempre presas a certos conceitos de progresso, de desenvolvimento e, em especial, de civilização, quando nossos olhos estão voltados para a cultura ocidental. Essa forma de intervir se relaciona diretamente com a noção de que a cidade é um passo adiante quando se compara com o campo, ou seja, a cidade representa claramente o momento em que o homem toma consciência de seu papel na transformação da natureza.

Assim, a cidade é o exemplo vivo do crescimento em todas as suas facetas, sejam elas técnicas ou produtivas. A Revolução Industrial, de algum modo, dá o primeiro sinal claro dessa qualidade no âmbito da cultura capitalista, ao opor a cidade industrial à cidade capital do Antigo Regime.

Mas é essa cidade capital do Antigo Regime que inicia a configuração moderna de cidade, desenvolvendo os modelos expressos pela cultura renascentista e criando uma nova noção de cultura urbana relacionada diretamente ao conjunto de proposições oriundas da cultura barroca.

Para tratar uma cidade como a do Rio de Janeiro é necessário ter a atenção para esses procedimentos interpretativos, já que a cidade estabeleceu uma conexão direta, em sua fundação, com as referências europeias, e só posteriormente viveu um movimento de alargamento de suas marcas originais, quando se envolveu com as culturas orientais. Nesse sentido, a cidade do Rio de Janeiro é, em sua origem, uma cidade renascentista nos trópicos e contém singularidades que, de um lado, acentuam esse vínculo e, de outro, asseguram a sua história particular.

Assim, a cidade do Rio de Janeiro possui uma dupla fundação. Ela é francesa e portuguesa, além de, combinando essas duas culturas, ser uma cidade produto de luta. Em seu chão estão as marcas de uma luta que define a sua dimensão inaugural. Essas marcas inaugurais definem as suas funções e os seus usos, dando-lhe a qualidade de lugar de colonos e de centro articulador e irradiador de políticas e de ideias, sobretudo quando, em 1763, se torna capital.

Por desempenhar a função de capital, exerce sobre o restante do território uma força simbólica e estética que, além de um papel moral e civilizador, desempenha papel de difusão de condutas e modos de agir. Essas qualidades a transformaram num microcosmos da nação, se confundindo com o próprio Brasil (Rodrigues, 2002).

Cidade latino-americana inscrita em uma referência na qual a cidade era um sonho de ordem – não somente organizar homens dentro de uma paisagem urbana, mas moldá-los com destino a um futuro (Rama, 1985). No Novo Mundo, com as cidades começadas do zero, ocorre uma guerra de símbolos na qual vários projetos utópicos se encontram e se vinculam ao pensamento platônico, seguindo a “convicção de que o processo da razão seria de impor medida e ordem em todas as atividades humanas” (Rama, 1985). Para Angel Rama, as cidades no Novo Mundo foram antecipadas por sonhos de futuro.

Nessa ideia de projeção de um futuro, o desenho urbanístico prévio (orientado para um resultado) torna-se necessário para levar ao futuro almejado: “o futuro que ainda não existe que é apenas sonho da razão, é a perspectiva genética do projeto” (Rama, 1985, p. 27). Assim, antes de existir na realidade, as cidades no Novo Mundo existiam como representação simbólica.

Esses são os pontos de partida para dar conta das reformas urbanas: conhecer as qualidades singulares da cidade. Isso se torna necessário porque boa parte das ideias de reforma que abordaremos vão dialogar com essa história, para o bem ou para o mal. Desse modo, no caso da cidade do Rio de Janeiro é importante compreender que, por conta das marcas de origem, ela constituiu tradições que se mantiveram como linhas de força de seu desenvolvimento e que constantemente bloqueiam determinadas intervenções, assegurando, de certa forma, a manutenção das referências primeiras.

Mas, vamos em frente e olhemos as reformas urbanas.

REFORMAS PEREIRA PASSOS

Pode estranhar o uso de reformas no plural quando se trata de Pereira Passos, mas aqui o plural significa que a chamada “reforma Pereira Passos” é uma luta entre tendências e interesses diferentes que se apresentam na forma de proposições urbanas que, ao fim, se combinam.

Tomaremos como referência as duas linhas principais das reformas urbanas da cidade entre 1902 e 1906, sabendo de antemão que seus conteúdos já estão presentes em ações e atitudes que remontam à década de 1870, quando, ao lado da introdução dos temas da abolição e da República, se desenham desejos civilizatórios mais concretos, na linha das reformas urbanas europeias que tiveram como modelo as reformas francesas de Haussmann. Porém, isso não quer dizer que concordemos com a ideia simplificadora de que o Rio de Janeiro imita Paris.

A década de 1870 representou um momento novo para a cultura brasileira. Os intelectuais renovaram as suas ideias com relação ao Brasil e passaram a recepcionar mais criticamente as ideias europeias. Esse movimento terminou por propiciar um arejamento das ideias e encaminhou uma forte produção de temas que continham a proposição de conhecer o Brasil.

Esse clima de reformas atingiu todos os setores e deu início a um conjunto de ações que tinham como objetivo tirar o Brasil de seu sono colonial. Não que a cidade continuasse sendo colonial, há muito tempo que as intervenções davam à cidade um ar cada vez mais civilizado, resultado das recepções que se fizeram das tendências novas de produção da cultura, especialmente do romantismo germânico, e dos ideais de Estado-Nação.

Era fundamental dar à capital um ar cada vez mais cosmopolita, retomando tradições antigas e eliminando a mancha da escravidão que em muito contribuía, na visão de alguns, para dar à cidade um ar colonial. A ebulição em torno de uma cidade capital moderna, assentada em bases novas, se intensifica na década de 1870 quando se constituem as comissões de melhoramentos e se torna fundamental reformar o porto do Rio de Janeiro, como modo de intensificar a economia e os negócios com os mercados internacionais.

Desde logo, se observa que há duas linhas de argumentos vinculadas ao processo de reforma da cidade. Uma que se orienta pela manutenção da força da economia agroexportadora e outra que toma a cidade como referência, procurando dar a ela o sentido do moderno, que se constituiria pela independência cultural e pela produção de ideias brasileiras.

Mas, para que se entenda melhor esse movimento, vamos recuperar a história.

A década de 1870 configura o início sistemático de um processo de modificação no espaço urbano carioca. A expansão demográfica e o crescimento industrial, especialmente do setor têxtil, indicam alterações no funcionamento e na distribuição da sociedade carioca.

Para além de sua composição social e étnica, outros elementos explicam essa nova configuração: crescimento do setor de serviços, aumento das condições de acesso à riqueza em função do surgimento do mercado de trabalho livre, ampliação das oportunidades comerciais – que conseqüentemente aumentam os investimentos no setor mercantil, reforçando a sua dominância e garantindo a expansão das manufaturas e dos ofícios –, crescimento dos transportes e da circulação, ampliação dos setores ligados à construção civil e obras em geral e intensificação da política de migrações.

Como qualquer outra metrópole civilizada, esses problemas resultam da expansão dos valores do progresso e acentuam a complexidade da autoridade pública, encarada como agente de manutenção da segurança da população e base de todo o processo de regeneração. A operação de limpeza da cidade passou a incluir também o afastamento das “classes perigosas”, da nação subterrânea, daqueles que enfeavam a cidade e provocavam tumultos, entendidos como manifestações de uma “barbárie colonial” (Sevcenko, 1983).

Numa sociedade onde não foram construídos mecanismos de representação política e de cidadania, a distância existente entre as manifestações públicas do Estado e a forma de ordenamento da sociedade dá à polícia uma função civilizadora, definindo-a como intermediária entre a população urbana e o governo.

Para que essa dimensão de civilização se torne aparente, além da ação policial, era preciso cuidar de alguns outros aspectos: como a falta de um plano urbanístico que definisse sua vocação de futuro em confronto com o passado colonial; a falta de luz elétrica, de esgotos e de água pura; a questão da habitação, associada à da higiene, em função das doenças e febres que assolavam a cidade, no inverno e no verão, dando-lhe um aspecto de atrasada.

No ano de 1870, uma postura municipal estabelece parâmetros em relação à higiene das habitações: um “fiscal” é autorizado a verificar se nos quintais de todas as habitações existiam “imundícies” ou quaisquer objetos que “possam prejudicar a salubridade pública” (Ferreira Rosa, 1954).

Entretanto, desde 1855, a cidade assiste ao experimento dos esgotos. A Casa de Detenção é o objeto da experiência feita pela The Rio de Janeiro City Improvements Limited. O resultado é positivo e, em 1870, o serviço é estabelecido nos bairros do Catete, Gávea, Botafogo, Centro e Cidade Nova, ampliando-se até 1875, para Catumbi, Laranjeiras, São Cristóvão e Engenho Velho. A iluminação a gás e o abastecimento de água seriam introduzidos nas áreas nobres da cidade em 1872 e teriam relevância na Exposição Internacional de 1873: “uma demonstração da vocação nobre e civilizada da cidade” (Macedo, 1943, p. 34).

Enfim, todas essas modificações introduzidas no espaço urbano acabam por expandir a cidade e começam a dela excluir aquilo que não pode mais conviver com a modernidade. Essas mudanças, porém, se, por um lado, atendem às demandas dos setores dominantes da sociedade carioca, por outro, não configuram nada que se possa definir como um plano organizado de reformas. São apenas melhorias necessárias a uma capital que aumenta sua população, recebe a “fina-flor” da intelectualidade política nacional e se apresenta como o centro político e cultural do Brasil.

As casas de modas crescem – Notre Dame, Salgado Senha e América e China; destacam-se as livrarias que anunciam o crescimento cultural – Garnier, Laemmert, Faro, F. Alves, Cruz Coutinho – e as confeitarias dão o tom do que é moderno nas suas fachadas e interiores, como a Confeitaria Colombo, fundada em 1894.

Mas, por mais paradoxal que pareça, ao lado de todo esse movimento civilizatório, e mesmo por causa dele, na área central assiste-se ao crescimento de vendedores ambulantes e de ofícios menos prestigiosos, como por exemplo, o passeio dos perus, os vendedores de flores do largo de São Francisco e o comércio de verduras e de leite. A cidade ainda está indefinida, caminha cambaleante em direção ao moderno.

O Centro é o lugar do barulho e da multidão. Contudo, carrega em si a marca do trabalho, o encontro de todos os tipos que caracterizam sua complexa estrutura social. Isso porque convivem, lado a lado, as diversas dimensões de vida da cidade – miséria e esplendor moderno da riqueza –, maculando o esforço do progresso. A cidade e, principalmente, seu Centro são um grande bazar, muito mais próximo das cidades orientais do que das europeias, idealizadas pelas elites modernizantes e empreendedoras.

Mas, é necessário fazer a derradeira tentativa de regenerar a cidade. Alguns bairros vão se formando na periferia dos antigos. Os abastados começam a tentar diferenciar o ambiente de trabalho do lugar destinado ao lazer e à família. As casas são cada vez mais amplas

e sua arquitetura, sofisticada, revela um lado europeu que, através da incorporação da *art nouveau*, determinará a visualização do progresso e do futuro, aproximando-se da vida urbana das capitais europeias.

Toda essa movimentação de pobres e ricos aumenta o consumo e amplia as necessidades de abastecimento. Contudo, é impróprio continuar a ter o Centro da cidade como o lugar por excelência do moderno, como o espaço de realização dessas trocas. A ideia de urbanidade não se coaduna mais com a existência de terrenos onde se criam animais – mesmo que estes sejam pensados como instrumentos de desenvolvimento da viação urbana –, nem com a agitação, o suor e a gritaria características da região.

A ideia de urbanidade, pelo contrário, significa sossego e tranquilidade para que se efetuem negócios de alto nível que não sujam e nem fedem. O imaginário da beleza é concebido como o único elemento da modernidade, e indica, portanto, a falta de competência das elites para dar conta do movimento que é resultante do progresso. Pela primeira vez há uma consciência do viver urbano e da urbanização.

Uma das expressões mais destacadas nesse momento de “confusão” de tendências de aumento da circulação na cidade são os quiosques. Explorados por portugueses, os quiosques pertenciam a uma empresa cujo presidente era o barão de Ibirocaí – Freitas Vale. Funcionavam como lugares de consumo popular. Sua clientela eram os trabalhadores braçais e os guardas noturnos. Criando um clima de aumento da confusão e transmitindo odores que tornavam a cidade conhecida pelo seu cheiro de gordura, os quiosques exemplificavam a pressa do progresso, uma vez que constituíam a base de sustentação dos operários das reformas.

Iniciava-se a construção de uma capital europeia na imaginação das elites cariocas. Os jornais, agentes brilhantes dessa construção imaginária, anunciavam as novidades e formavam opiniões a respeito. Tudo fervilhava no Rio de Janeiro. A ideia de uma cidade da “razão” (letrada e ilustrada) começa a tomar forma.

Assim, a libertação dos escravos e sua disponibilidade para o trabalho agitam a vida urbana, num momento em que ela também tem disponibilidade para recebê-los. As companhias de bondes, de eletricidade, de abastecimento de água e da construção civil são algumas das outras empresas que utilizam essa mão de obra, incorporando-a ao mercado do trabalho livre.

Nesse aspecto, a abolição traz para a cidade algo de novo. A maneira de a cidade dar conta dos negros libertos produz uma euforia cultural, civilizatória e econômica que legitima o caminho das reformas, uma vez que atesta a verdade do discurso da ordem e do progresso. Acentua-se o cosmopolitismo. Afinal, sem escravos, a urbanidade é mais clara e a cidade define-se enquanto a “vitrine do trabalho”.

A cidade assume, então, uma função exemplar para o restante do Brasil. É através dela que os hábitos civilizatórios penetram no interior, levando a modernidade para todos os cantos do país.

A República é, caracteristicamente, a retomada do sossego, ao enquadrar esses novos modos de existência. O projeto republicano mostra sua espessura conservadora, expressa na necessidade de retomar a direção sobre a sociedade numa perspectiva que não é nem

tão antiga quanto as “permanências coloniais”, mas também não tão nova quanto o que se vislumbrava. Nesse sentido, a República organiza a “regeneração”.

O resultado é, em síntese, o embelezamento da cidade. Em 1891, intensificam-se as proibições de hortas e capinzais no centro urbano e, no ano seguinte, produzem-se as posturas que têm como objetivo conter a ampliação das habitações coletivas. Uma dessas posturas destaca a “irregularidade arquitetônica” provocada pela construção dos cortiços, considerados como um traço colonial, e estabelece sua proibição entre as “praças D. Pedro II e Onze de Junho, inclusive entre as ruas Riachuelo e Livramento” (Broca, 1975).

Mas essas renovações só poderiam ser satisfeitas se a cidade tivesse autonomia para realizá-las. Até 1892, a administração da cidade era feita dentro do quadro da administração central do Brasil, portanto sem autonomia municipal, o que prejudicava o seu desenvolvimento. Em 20 de agosto de 1892 é definida a autonomia do Distrito Federal, que passa a ter governo próprio. Barata Ribeiro é o primeiro a ser indicado como prefeito. Ele começa a desencadear as mudanças, tentando estabelecer a vocação moderna da cidade.

Barata Ribeiro, por exemplo, reforma a Praça XV, intensifica a vigilância sobre a higiene e o saneamento, e controla as habitações coletivas da cidade, entendidas como sínteses da falta de higiene e do crime, ou seja, marcos da barbárie. A ação contra os cortiços é tão intensa que passará a ser um dos elementos centrais de sua administração.

O caso mais célebre, festejado intensamente pela imprensa, foi o da derrubada da “Cabeça de Porco” – denominação de um cortiço que ficava atrás da Central do Brasil, onde hoje é o túnel João Ricardo. De proporções imensas, lá residiam cerca de quatro mil pessoas, “entre capoeiras e criminosos”, e dele diziam ser de propriedade do conde D’Eu:

Então, na noite de 26 de janeiro de 1893, Barata, acompanhado de cavalaria, infantaria e polícia civil, apareceu diante da ‘Cabeça de Porco’ com uma turma de operários e mandou começar a demolição. Saiu gente que não acabava mais. Gente e bichos, carneiros, burros, cavalos de cocheiras ocultas no meio das moradias. Uma rua, tapada pelas casas, foi reaberta. Houve protesto, ameaças e choros. O prefeito ficou firme no local até as 6 horas da manhã. Regressou empoeirado, sonolento, exausto – mas a Barata roera a Cabeça de Porco (Macedo, 1943, p. 62).

A *Revista Ilustrada*, de fevereiro de 1893, versejava:

Era de ferro a cabeça/De tal poder infinito/Que – se bem nos não pareça –/Devia ser de granito./No seu bojo secular/De forças devastadoras/Viviam sempre a bailar/Punhais e metralhadoras./Por isso viveu tranquila/Dos poderes temerosos/Como louco cão de fila/Humilhando poderosos./Mas eis que um dia a barata,/Deu-lhe na telha, almoçá-la/E assim foi – sem patarata – /Roendo, até devorá-la (apud Macedo, 1943, p. 63).

O caso denota o espírito das reformas e as pressões exercidas sobre as populações pobres, no sentido de limpar a cidade de tudo aquilo que representa o “casco colonial”. Afastar

os pobres do Centro e não deixar que penetrem nos espaços nobres são os objetivos de praticamente todos os prefeitos da cidade até Pereira Passos.

O século XX é para a cidade capital o momento de sua definição institucional e cultural. A vocação de “grande capital européia” se delinea; trata-se agora de organizar sua estrutura urbana para garantir essa vocação, uma vez que ela já é europeia no imaginário das elites empreendedoras. Mais uma vez, assiste-se à implantação de uma “regeneração” que exclui os segmentos tradicionais da sociedade. A cidade vai, aos poucos, deixando de ser colonial.

O caminho da renovação é agora idealizado, enquanto plano racional, ou seja, politizado. Já com Felipe Pereira, em 1900, a prefeitura havia desenvolvido a “planta cadastral”, que possibilitava ao governo o conhecimento de cada milímetro da cidade e que se definia como um instrumento de controle da circulação de homens, ao permitir a percepção do movimento da população, sua direção e nova localização.

Nicolau Sevcenko, ao abordar a temática da modernização da cidade, destaca a inauguração da avenida Central (atual avenida Rio Branco) e a lei da vacina obrigatória como os marcos iniciais da mudança, da regeneração da cidade, do país.

Para a compreensão desses fatos é preciso entender o significado mais amplo das mudanças. Para Sevcenko, temos que levar em conta: (a) a existência da hegemonia de padrões conservadores no trato da modernidade e na fixação dos limites da mudança; (b) a regeneração nos quadros de uma economia exportadora que se vincula à economia internacional através do porto, sem que necessariamente todas as dimensões estruturais do modelo burguês estejam contidas na modernização; (c) que a condição de realização da “regeneração” dependia, de forma absoluta, da atuação do Estado; (d) a ideia de que a implementação da “regeneração” já está contida na administração da cidade, pelo menos desde 1870 quando se constrói um projeto de cidade do futuro; (e) que o século XX apresenta condições próprias para a explosão do projeto de regeneração, especialmente porque já estava legitimada a ação da instituição policial pela participação que tinha na eliminação de projetos alternativos de cidade e pelo lugar que assume como realizadora da civilidade (Sevcenko, 1983, p. 28).

As reformas, além de indicarem que a atuação, mais patriótica, da população urbana – e, por isso mesmo, política – é defender o progresso da cidade, atualizam uma determinada inserção nacional, bem como a ideia do futuro da nação, através do futuro da cidade.

Se a ideia de ordem, até então, era definida pelo contraste com a desordem, agora havia um projeto que, ainda que vinculado ao embelezamento da cidade, demarcava com clareza os interesses políticos e econômicos do bloco dominante. A tendência higienizadora dessas comunidades retrata bem a penetração do mundo civilizado e estabelece a unidade familiar como o instrumento de controle do asseio.

A cidade, palco dessas mudanças, adquire uma vida cultural e artística intensa. É o tempo das conferências, do desenvolvimento da imprensa, do aparecimento do automóvel. Todos querem viver a época dourada da cidade e, se possível, como literatos e homens de letras. Tudo aquilo que acontecia em Paris, pode acontecer no Rio de Janeiro. Viena e Londres ficaram mais perto e são temas de conversas em confeitarias e restaurantes. Nos salões elegantes, e mesmo nos mais modestos, fala-se francês e inglês, sinais de um novo tempo num país

de analfabetos. Recitam-se as últimas poesias e a moda é a mesma da grande capital Paris. Até o café é substituído pelo chá às cinco da tarde. A cidade aburguesa-se e moderniza-se.

Nicolau Sevckenko, com muita propriedade, acentua essa defasagem através de quatro princípios fundamentais, normatizadores das mudanças:

1º a condenação dos hábitos e costumes ligados pela memória à sociedade tradicional; 2º a negação de todo e qualquer elemento de cultura popular que pudesse macular a imagem civilizada da sociedade dominante; 3º uma política rigorosa de expulsão dos grupos populares da área central da cidade, que será praticamente isolada para o desfrute exclusivo das camadas aburguesadas; 4º um cosmopolitismo agressivo, profundamente identificado com a vida parisiense (Sevckenko, 1983, p. 10).

O ano de 1903 é decisivo. Pereira Passos é indicado prefeito. Imagem viva do novo tempo, mesmo já tendo setenta anos, ele é um empreendedor, homem de comando e decisão. Além disso, proprietário da Estrada de Ferro do Corcovado, membro ativo do Clube de Engenharia, estudou na França, e ajusta-se perfeitamente ao que a cidade precisa. Enfim, para os setores dominantes é o exemplo límpido da regeneração. Pereira Passos ganha de Rodrigues Alves plena autonomia para realizar as mudanças. E as realiza a fundo, chocando-se, por vezes, com muitos dos interesses das elites dominantes. Isso provocou reações que abalaram a vida política da cidade, principalmente no que concernia às questões de propriedade.

As reformas continuam. O barulho e o movimento, distantes do mundo do trabalho, provocam as pessoas, mas é o sinal do novo, do progresso. A cidade civiliza-se. É cortada em todos os sentidos. Todos os lugares são afetados ao mesmo tempo. Muitos não acreditavam que fosse possível acabar a obra. O medo do fracasso aumenta a polêmica. Necessitava-se acabar com as desconfianças.

Nesse contexto, ganham importância os laudos científicos e três instituições funcionam como respaldadoras do progresso e avaliadoras do término das reformas: (a) o Clube de Engenharia, que movimenta a “elite técnica” e se assenta nas figuras de Paulo de Frontin e Francisco Bicalho, além do apoio de Lauro Muller, e institui as leis de desapropriação; (b) a Saúde Pública, através de Oswaldo Cruz, que define os critérios de civilidade e atua como instrumento de controle da vida social, estabelecendo padrões mínimos de higiene e saneamento para a cidade e sua população; e (c) a Polícia que cria as condições de defesa dos padrões burgueses de educação e garante a renovação. Ademais, a Polícia, com uma nova estrutura, amplia suas funções e ganha condições de cobrar as posturas municipais e de cuidar do despejo das áreas desapropriadas.

A impressão que se tem das reformas é de que elas aconteciam enquanto todos eram tomados de surpresa, ou seja, a população olhava, sem entender, as modificações que destruíam parte das áreas antigas da cidade. A imprensa, que, como vimos, se colocara contra o “bota-abaixo”, não perde a oportunidade de se manifestar. João do Rio, com sua “finória crítica”, alude aos acontecimentos da seguinte maneira: “Como queres tu originalidade, onde tudo é igual ao que há em outras terras? As avenidas são a morte do velho Rio. Esse mercado

fechado e higiênico pode ser aquela antiga praça centro da miséria, da luxúria viscosa, de tantas e tantas tradições” (João do Rio, 1952, p. 23).

Para Pereira Passos e sua equipe de ilustrados, estava claro que a estrutura urbana, ainda tipicamente colonial, não se adaptava ao movimento da expansão mercantil. O “inferno social” e a falta de saneamento básico provocavam tumultos e influenciavam negativamente os estrangeiros, que tinham medo de contrair doenças tropicais.

Necessitava-se eliminar o ranço colonial e aproximar o Brasil dos créditos, da produção e do comércio da Europa e Estados Unidos. Com o respaldo de Rodrigues Alves, da Igreja Católica, das instituições civis e militares e da grande imprensa, o prefeito Pereira Passos estabelece o seu plano e dá início ao “bota-abaixo”.

A construção da avenida Central, grande marco da reforma, criava as condições de comunicação entre o centro comercial e o porto, também reformado. Além disso, integrava-se à beira-mar, facilitando o transcurso de ricos e estrangeiros que moravam e se hospedavam na região da Glória, Catete e Botafogo. Entretanto, a própria realização da reforma urbana evidenciava percepções distintas da modernidade. Como a historiografia não problematiza a reforma no seu processo de decisão, não compreende que as reformas de Pereira Passos, para além de serem um momento de modificação na cultura urbana brasileira, representaram vários embates que não transparecem no processo.

Em primeiro lugar, as reformas indicavam uma tensão entre razão técnica e razão cultural, da qual decorrem dois modos diferentes de ver a modernidade que também se associam a dois grupos de interesses urbanos distintos, aqueles que são liderados por Lauro Muller, que querem as reformas para facilitar o fluxo de integração ao capital estrangeiro e relacionam as reformas ao porto e à avenida Central e os que, liderados por Pereira Passos, compreendem que a reforma deve estar voltada para a cidade.

O resultado é que Lauro Muller, representante da razão técnica, vence Pereira Passos, representante da razão cultural, e a avenida Central torna-se o ícone da modernidade do Rio de Janeiro. Em segundo lugar, as reformas indicavam, no seu processamento, a condição de não serem uma imitação de Paris, embora a presença desta, como explicamos, fosse poderosa como monumento da modernidade, menos pelas reformas físicas e mais pela cultura de modernidade lá desenvolvida.

Mas não bastava integrar o porto à cidade. Era preciso dar-lhe uma estrutura moderna, para que os comandantes dos navios que para cá vinham não ridicularizassem o Brasil.

Porém, a realização estava incompleta. Precisava-se polir a beleza, tirar a poeira e o que se amontoou para a realização do novo cenário. Ainda restaram, na cidade embelezada, dispostos estrategicamente, canteiros de obras e máquinas, mascates e vendedores de perus, negras quitadeiras e vendedores de miúdos e, finalmente, os quiosques. Por mais paradoxal que possa parecer, o comércio dos quiosques se agiganta no período do “bota-abaixo”: eles sustentam a alimentação dos trabalhadores, realizadores da reforma. Carlos Maul, ao discutir a questão do “bota-abaixo”, destaca a “raiva” que Pereira Passos nutria pelos quiosques, pelos vendedores de perus e miúdos de boi, porque estes “se chocavam com o refinamento do centro da cidade” (Maul, s.d., p. 35). Para Maul a batalha do prefeito contra os quiosques foi,

em parte, perdida, uma vez que a intensificação das funções urbanas na cidade fez com que eles fossem substituídos:

Em seu lugar, porém, teríamos ainda por muito tempo, à porta do Correio da Manhã, do Jornal do Brasil e do Jornal do Commercio, os sucedâneos minúsculos dos quiosques, com apelido obscuro, e em que os jornalistas se deliciavam pela madrugada, depois de uma noite em suas bancas, com os gostosos fritos de camarão a duzentos réis cada talhado de bom tamanho (Maul, s.d., p. 35).

No entanto, a “nação subterrânea” manteve-se. Ao lado do requinte do homem moderno, produzem-se tipos urbanos ligados aos “acampamentos da miséria”. São as profissões ignoradas, descritas por João do Rio (1952): os “fumadores de ópio”, “os presepes”, “os vendedores de santinhos” e de “livros populares”, “os marcadores”, “os trapeiros”, “os ratoeiros”, “os selistas” e uma infinidade de profissões que são desenvolvidas pela “academia da miséria”. Esse mundo desconhecido e encoberto é o contraste da modernidade.

Se de um lado, criou-se uma imagem da cidade do progresso, da capital-nação, que protege e garante a riqueza e que pode conter todas as imagens da modernidade parisiense, de outro se tem uma cidade da miséria e das estratégias de sobrevivência, que também protege, mas não garante a sobrevivência e que, no final, mostra que a rua acaba na prisão.

O Rio de Janeiro é uma grande metrópole, avançada na sua arquitetura e renovada socialmente. A cidade maravilhosa está concluída, mas seu futuro não está assegurado. A direção conservadora, que se mantém, não sabe dar conta dos novos tempos, não se acostuma com as greves e sempre ameaça com sua potência autoritária.

O cosmopolitismo, sem tradição, exclui da modernidade não os homens, mas as formas de transformá-los, ao mesmo tempo em que acentua a dependência externa, inviabilizando a formação de um mercado interno.

As imagens da cidade são confusas, cheias de névoas, cabe a nós tentar dissipá-las e procurar entender o imaginário da construção da cidade do Rio de Janeiro.

PLANO AGACHE

Para compreendermos melhor o Plano Agache é fundamental que o observemos sob a perspectiva de um plano diretor. Mas o que é um plano diretor? A Reforma Passos pode ser pensada como um plano diretor?

Considerar o Plano Agache como plano diretor significa concebê-lo como uma intervenção racional sobre a cidade a partir de determinados princípios e valores que caracterizam as relações urbanas. Definição um tanto geral, mas que no fundo quer dizer uma intervenção que não seja localizada, que pense a cidade na sua dimensão estrutural.

Na história da cidade do Rio de Janeiro esses princípios e valores já haviam feito parte das diretrizes da Reforma Passos, embora os elementos norteadores daquela reforma tivessem como base as intervenções realizadas desde o final do século XIX, quando da organi-

zação das reformas implantadas pela Comissão de Melhoramentos, da qual Pereira Passos fez parte.

Também essa base acumulada da Comissão de Melhoramentos e da Reforma Passos teve presença no Plano Agache. Grande parte do sucesso de Agache deveu-se a essas intervenções anteriores que prepararam terreno para as novas intervenções. Entretanto, o Plano Agache não é a continuidade dos planos anteriores. Ele possui diretrizes distintas daquelas que até então motivaram as alterações espaciais. Isso porque o novo plano define a estratégia de entrada da cidade na estética modernista, que tem como perspectiva a *art déco*.

No entanto, isso não quer dizer que o novo plano possuía uma unanimidade quanto à sua aplicação. Pensado a partir das modificações que são experimentadas no início da década de 1920, o plano tem, em primeiro lugar, a tensão do debate modernista, que tinha como base a possibilidade de escolha entre Agache e Le Corbusier. Em segundo lugar, as pressões do Clube de Engenharia, que considerava um absurdo a escolha de engenheiros estrangeiros para a reforma da cidade. Por último, havia, no plano político, a quebra da unidade do pacto oligárquico, que havia sustentado a política nacional na Primeira República.

Ainda havia duas outras diretrizes importantes: adequar a cidade aos novos tempos no plano da utilização do espaço cada vez mais valorizado das cidades e também acomodá-la às novas dimensões do movimento social, aos novos atores que entram em cena: o proletariado e a camada média.

Numa cidade como o Rio de Janeiro, essas adequações eram fundamentais, já que a cultura das ruas aumentava a condição política de qualquer ato ou acontecimento público. Estava na época de tratar o movimento social como um caso de política e não mais de polícia.

Um plano diretor serviria para distribuir essas tensões por vários lugares da cidade, esvaziando a concentração no Centro da cidade. Além disso, permitiria definir com clareza os interesses de cada categoria social no espaço da cidade. Essa fragmentação da cidade é a diretriz que impulsiona o avanço do capital imobiliário e redundando na ocupação da orla sul, passando a iniciar-se o processo de diferenciação entre Zona Sul e Zona Norte da cidade. Por outro lado, alguns bairros vão deixando as suas características aristocráticas para receber as novas instalações fabris, como Tijuca e Vila Isabel. Do mesmo modo, na esteira dos avanços dos setores médios configuram-se os bairros da Tijuca, Laranjeiras, Flamengo, Botafogo, Méier e mais adiante do Grajaú. Copacabana, Ipanema, Leblon, assim como a Gávea complementam esse avanço dos setores médios, também presentes nas adjacências do Méier, especialmente do lado esquerdo da linha férrea.

Esse avanço dos setores médios resulta do aumento da burocracia do Estado e da expansão dos serviços na cidade capital, no seu processo de apresentar-se como espaço modernizado e cosmopolita. A presença dos setores médios desencadeará um movimento de renovação das ideias que abriu caminho para a recepção de novos modos de vida, inspirados nos costumes norte-americanos, e que se complementa com o movimento tenentista e o alargamento das ideias de esquerda provenientes do Partido Comunista Brasileiro e das organizações anarquistas.

A Revolução de 1930 consolida essas renovações, abrindo espaço para a hegemonia do capital financeiro internacional. A cidade, que já possuía, no início do século XX, 500 mil habitantes, requer mudanças para se adequar a essa nova conjuntura. Mas o que era o desenho da cidade no começo dos anos 1920?

A Reforma Passos havia rasgado a cidade e indicado as linhas de força de seu desenvolvimento. A avenida Central, depois avenida Rio Branco, foi a primeira diagonal que ligou duas radiais: a avenida Beira-Mar, na direção da Zona Sul, e a avenida Rodrigues Alves, em direção à Zona Norte, reforçando o caráter exportador do país, pois esse circuito de avenidas enfatizava o novo porto da cidade.

As mudanças mais importantes, no entanto, ocorreram na década de 1920, quando da administração de Carlos Sampaio na Prefeitura, embora boa parte delas tenha resultado muito mais da evolução da conjuntura do que da ação específica do prefeito. Carlos Sampaio era um engenheiro envolvido com a expansão imobiliária e que já havia participado da Comissão de Melhoramentos em 1870, ajudando na fixação das diretrizes urbanas. A partir dessa inserção nas intervenções urbanas, Carlos Sampaio se tornou um homem ativo na reflexão sobre as mudanças do Rio de Janeiro.

Voltado para o crescimento imobiliário da cidade, Carlos Sampaio participou da ação mais discutida e necessária para o desenvolvimento do Plano Agache: a demolição do morro do Castelo. A polêmica em torno da demolição colocou, de um lado, aqueles que defendiam o arrasamento dos morros da cidade como condição de melhora da sua salubridade, uma vez que a demolição dos morros de Santo Antônio e do Senado permitiria a entrada do ar marinho e a construção de uma nova linha de circulação, a futura avenida Chile. De outro, estavam aqueles que defendiam as tradições históricas da cidade e que viam no morro do Castelo o elemento de memória da fundação da cidade.

Atravessou essa polêmica uma outra que foi a definição do conjunto de atos que culminariam nas comemorações dos cem anos da Independência do Brasil na capital federal. A derrubada do morro do Castelo criou um espaço novo e necessário para a realização desse grande evento, além de liberar uma grande área para a especulação imobiliária. A terra resultante da derrubada do morro do Castelo aterrou uma área de enormes proporções na baía da Guanabara, entre a praia de Santa Luzia e a praia do Russel, onde seriam construídos os grandes pavilhões da Exposição Internacional do Primeiro Centenário da Independência.

As comemorações da Independência mostraram, com clareza, a direção conservadora que orientava a política nacional, que olhava, nesse momento, para trás, celebrando a festa da autonomia como registro do aniversário de uma nação fragmentada e dividida, enquanto em São Paulo, capital do pacto oligárquico, ocorriam os eventos da Semana de Arte Moderna, que propunham uma “entidade brasileira” que buscasse o rumo de sua singularidade sem perder a sua condição cosmopolita e desvinculada da doença do nacionalismo.

Os traços estéticos dos dois eventos já indicavam a possível escolha diante da necessidade de alteração do espaço da capital no momento de discussão das diretrizes das mudanças urbanas: havia a possibilidade de escolher entre a ousadia e a radicalidade modernista de Le Corbusier ou a opção por Agache, nos limites de um modernismo bem comportado que

valorizava o espaço urbano como capital e mercadoria através do processo de verticalização, utilizando a novidade do “arranha-céu”.

A escolha recaiu sobre Agache. Le Corbusier recebeu apenas uma presença ínfima, mas contrastante, que foi a construção, na década seguinte, do prédio que serviria ao Ministério da Educação e Saúde, hoje Palácio Gustavo Capanema. Outro dado importante que ajuda a compreender a escolha de Alfred Agache é a presença na Prefeitura de um homem da política paulista, que não conhecia a história da cidade do Rio de Janeiro.

Antônio Prado Junior era um típico representante das oligarquias paulistas na administração de uma cidade que possuía 1.158.000 habitantes em 1920 e que dez anos depois teria 2.380.000, aumento demográfico proveniente da expansão dos serviços na cidade, atendendo às demandas externas e internas, e das migrações rurais. Além disso, sua única experiência administrativa foi a presidência de um clube da aristocracia paulista: o Atlético Clube Paulistano.

Essa experiência paradoxal na Prefeitura decorreu da ausência de eleições para o cargo de prefeito, que era indicação direta do presidente da República e, nessa altura, indicava como os novos atores sociais eram excluídos da cena eleitoral, especialmente as camadas médias. Nesse momento, década de 1920, essa exclusão acelera as reivindicações desses novos atores através da vanguarda tenentista, que pela posição que ocupava de abertura para informações técnicas e intelectuais de renovação, conseguiam formular uma agenda de modernização. Essa agenda pressionou a dominação oligárquica, expondo os limites da sua representação nacional e os obstáculos que haviam criado para o desenvolvimento brasileiro.

Rebeliões militares e manifestações populares começam a ocorrer e são violentamente reprimidas por falta de alternativas do governo federal. Essa forma de ver a política se reflete na discussão do plano de mudanças da cidade e consolida determinadas direções que vão da definição da cidade renovada como cidade de função, que atenderia à dinâmica dos interesses dominantes, fechando-se para as novidades, até a desconsideração absoluta do movimento da população na cidade, desprezando a sociedade em sua relação com a cidade.

A novidade incorporada à perspectiva oligárquica era a atenção que esses setores tradicionais começam a dar ao setor industrial. Essa aliança envolvia a adequação da capital a esse cenário alternativo, já que a aliança era a única saída para a crise de representação que se anunciava.

Essa nova direção se prepara para dar espaço para esses setores industriais e requer uma renovação infraestrutural, vinculada ao sistema viário e ao saneamento, acrescido de uma renovação estética para se adequar às exigências internacionais e tentar mais uma vez fazer dessa reforma o renascer da nação.

O capital para a renovação era, nesse sentido, decorrente dos investimentos das oligarquias e das alianças com o capital internacional. Essa combinação favorece investimentos nos serviços públicos e na preparação da cidade para atender a essas novas conjunturas, pois estamos longe ainda da crise de 1929 e se beneficiando do *boom* americano posterior à Primeira Guerra Mundial.

O objetivo da remodelação era, então, desenvolver a infraestrutura e o embelezamento do Centro da cidade como condição de ampliar a recepção dos capitais externos, excluindo

desse plano as camadas populares, que eram um dos novos atores, e desenvolvendo perspectivas que pudessem, a médio prazo, fazer com que os setores médios, incorporados à remodelação, passassem a apoiar as políticas do Estado.

Com esse apoio haveria o reestabelecimento da ordem, isolando os interesses populares. A reequipagem da cidade, a melhora dos serviços e a ampliação do consumo e do lazer funcionaram como esfriamento da capacidade de mobilização das camadas médias, intelectualmente mais avançadas e que dominavam os meios de informação. Como se sabe, o resultado não foi positivo, mas estabeleceu e consolidou experiências novas na cidade.

Como consequência dessa conjuntura, Antônio Prado Junior resolve contratar um urbanista francês de renome internacional, que reunia as qualidades capazes de unir o modelo de cidade europeia com a renovação política que estava sendo encaminhada, abrindo espaço para a burguesia urbana, ainda fascinada pela estética francesa.

Alfred Agache se encarrega, então, do segundo plano diretor da cidade, entre 1926 e 1930. O plano, por conta de interesses tão diferentes, enfatizava a remodelação, pensada enquanto adequação racional e funcional aos interesses do capital financeiro, e o embelezamento, como mecanismo de revitalização da força da nação e do desenvolvimento do sentimento nacional que aumentaria a legitimidade do Estado.

A base do Plano Agache era a renovação da dimensão físico-territorial e não a preparação da cidade para o desenvolvimento. Era uma intervenção pontual que deveria ter como objeto o Centro da cidade, lugar por excelência das negociações financeiras. Assim, as linhas delimitadoras do campo de ação do plano já estavam dadas. Para Agache, o fundamento da remodelação era a realocação de valores a partir do melhoramento das edificações, da ordenação dos arruamentos e da circulação, com o aceleração do movimento sem congestionamento.

O aspecto visual era relevante para Agache, o que mostra a sua herança de homem formado na *École des Beaux-Arts* de Paris, representado pela ênfase na combinação entre monumentalidade e academicismo.

Entretanto, no plano do Rio de Janeiro percebe-se aquilo que fica mais expressivo na atuação de Agache em Curitiba, que é a adequação do academicismo à funcionalidade e à objetividade modernistas. Essa faceta renovadora faz com que se observe uma aproximação de Agache com o urbanismo americano da Escola de Chicago, que produzirá a construção dos arranha-céus e reforçará como base da remodelação o Centro da cidade, aproximando-o do modelo da *City Beautiful*.

Essa combinação permitiu que o plano incorporasse alguns partidos do modernismo racionalista como as preocupações com saneamento – serviços públicos básicos, a circulação, transportes – e definição das funções do espaço urbano, reforçado pela presença de grandes parques públicos.

Esses conjuntos de diretrizes funcionaram como aceleradores da eficiência e da eficácia do plano de remodelação. Entretanto, por mais abertura que Agache tivesse para as novidades modernistas, sua concepção de cidade ainda configura a presença forte de concebê-la como um organismo vivo que seria a metáfora da própria vida humana, em que o funcionamento da cidade seria representado pelo metabolismo corporal humano.

Assim, as praças, as avenidas e os jardins seriam os pulmões da cidade, o seu sistema aeróbico. As ruas seriam aproximadas das veias do corpo humano e fariam parte do sistema circulatório, tendo como função levar a vida até o coração da cidade: o Centro. Por fim, o aparelho digestivo seriam os esgotos. Esse mecanismo estrutural-funcionalista deveria ter como base o bom funcionamento de cada parte que compõe o sistema geral, realizando o objetivo da harmonia entre as partes e o todo. A anomia ou disfuncionalidade do sistema geraria “doenças” na cidade.

Como a cidade apresentava já uma ocupação de suas áreas elevadas, Agache fez referência às favelas, considerando-as cidades-satélites de formação espontânea, formadas por uma população variável e avessa à higiene, cuja solução seria a construção de casas populares, capazes de civilizar essas populações.

O ordenamento da cidade teria como pressuposto a combinação entre legislação urbana e zoneamento, ou seja, a atribuição de funções especializadas ao espaço, com o objetivo de alterar a cultura urbana através de mudanças nas relações sociais, fazendo da cidade um agente de transformações de hábitos e de costumes, construindo a cidade moderna.

Com essa naturalização, a cidade e sua vida girariam em torno da sua função político-administrativa, como capital, e da função econômica, como porto e mercado. Essa combinação de funções de base exigiria certos acertos: definir funções especializadas para os espaços tradicionalmente ocupados, garantindo através do zoneamento sua funcionalidade; bordar as vias de circulação para estabelecer uma conexão básica entre as zonas e o Centro; reformular a política de habitação, atendendo às demandas das variações de hábitos e de costumes da heterogeneidade da população urbana; definir a legislação urbana, regulamentando as edificações e construindo uma política de construção e de ocupação.

O que ficou do Plano Agache? Talvez a imagem mais significativa tenha sido a Esplanada do Castelo e o bairro das Embaixadas. Isso porque ali se encontram os exemplos mais importantes da estética de Agache, com a combinação entre academicismo, monumentalidade e funcionalidade. Nesse perímetro da Esplanada, que vai da rua São José até o Aterro, há uma perfeita conexão entre Agache e a arquitetura *art déco* através da dinâmica de mudanças que se operaram na Cinelândia e no Passeio Público, por conta dos investimentos de Francisco Serrador no trecho final da avenida Rio Branco.

A Cinelândia e o Passeio Público, somados à praça Paris, engendram uma nova cidade que tem como direção de expansão a Zona Sul, pois se acopla muito bem às novas fachadas dos bairros de Flamengo e Botafogo, dando ao Catete uma moldura modernista.

Ao mesmo tempo, as soluções de construção de Agache vão ganhando expressão na funcionalidade dos prédios e nas suas inter-relações com as construções mais antigas. Mas há ainda outro aspecto a realçar no que concerne ao Plano Agache. Com a construção da Esplanada do Castelo, as novas ruas que cortam a avenida Rio Branco acabaram por renovar a obra de Pereira Passos, dividindo-a em mais partes do que aquelas duas que representavam a tensão entre Pereira Passos e Lauro Muller. A remodelação de Agache, concentrada no Centro e aberta para a Zona Sul, confirmou o que já funcionava como vivência das diferenças no

cotidiano carioca. A avenida 13 de Maio, o Tabuleiro da Baiana¹ e o largo da Carioca articulavam o sistema de circulação para a Zona Sul; enquanto a praça Tiradentes e o largo de São Francisco faziam o mesmo para a Zona Norte. Antes mesmo da avenida Presidente Vargas, a Rio Branco já estava dividida entre Sul e Norte.

A dimensão popular das diversões da praça Tiradentes contrastava com o refinamento dos cinemas da Cinelândia. Esse é o momento inaugural da cidade partida, mostrando como o Plano Agache, independente de Alfred Agache, projetou a cidade burguesa, dando a ela um centro diferenciado: a Cinelândia, a Broadway brasileira. E com ele o teatro e o cinema no estilo norte-americano. O frisson do carnaval na Cinelândia mostrava a diferença com o carnaval mais popular da praça Tiradentes e adjacências.

Um novo Rio de Janeiro despontava, animado com a perspectiva cosmopolita e aristocrática, e Copacabana se insinuava em direção a sua marca de Princesinha do Mar. A construção do hotel Copacabana Palace encheu de alegria os cariocas, acostumados aos cassinos de Mônaco. Copacabana mostrava a sua vocação de balneário e a natureza dava os primeiros passos em direção à sua consolidação como principal marca da cidade.

Para quem viveu essa época, é bom recordar que até a década de 1960, o baile de carnaval oficial da cidade acontecia no Teatro Municipal, no palco dos grandes concertos e óperas. Ali, com as cadeiras da plateia cobertas por tapumes de madeira e os camarotes transformados em cenário de samba, recebíamos os astros do cinema e fazíamos os concursos de fantasias de luxo.

A CIDADE NA ERA VARGAS

Mas esse delírio não durou muito na década de 1920. Veio a crise de 1929 e a seguir a Revolução de 1930. A cidade entristeceu. A seriedade política do momento retardou, um pouco, o frisson da festa modernista. A moralidade associada à revolução tornou-se um obstáculo para o desenvolvimento à vida mundana. Era preciso moralizar para que o Brasil tomasse o rumo do desenvolvimento e essa moralidade conflitava com a natureza tropical que adornava a cidade.

Getúlio Vargas trouxe com ele essa nova etapa da história da cidade. Aproveitando a monumentalidade do Plano Agache e o embelezamento do Centro e da Zona Sul, o governante provisório não precisou de um novo plano urbanístico. A novidade, porém, foi que Vargas incorporou à cidade parte dos segmentos populares excluídos anteriormente, num sinal claro de moralidade e de definição da capital como símbolo de uma nova era de trabalho e indústria.

Essa inclusão de Vargas foi realizada através de políticas sociais corporativas, evitando que o movimento social e a esquerda assumissem o controle das ruas. Para isso,

1 O Tabuleiro da Baiana foi um terminal de bondes que se localizava nas imediações do largo da Carioca. Foi demolido na década de 1970.

usará toda a capacidade repressiva do Estado, assim como a dimensão do nacionalismo populista.

Mas Vargas expandiu a cidade em direção à Baixada da Guanabara, abrindo a ocupação de uma nova avenida que com certeza só poderia ter o nome de Brasil. Aproximou a cidade capital do seu entorno, aumentando a sua centralidade e capitalidade, ampliando a oferta de postos de trabalho na economia e na burocracia do Estado. As camadas médias também foram contempladas, assumindo um papel de relevo e usufruindo da política de educação que valorizou as escolas normais e com elas os professores.

Por outro lado, animou a cidade e o país com a valorização do calendário heróico da história do Brasil e a política de capacitação física, engendrada pela renovação educacional, associada aos esportes com comemorações que foram do dia da raça até o aniversário do presidente, transformando o estádio do Vasco da Gama, em São Januário, no centro febril da mobilização popular.

Vargas encontrou num homem apaixonado pelos esportes o baluarte dessas mobilizações, Mário Filho, irmão de Nelson Rodrigues, fundador do *Jornal dos Sports* e homenageado com o seu nome associado ao Maracanã. Na época da homenagem, a família de Mário Filho consultou João Saldanha a respeito de o Maracanã transformar-se em Estádio Mário Filho. Saldanha, com a sua competência, tentou fazer a família desistir da homenagem. Seu argumento era simples: o estádio seria sempre do Maracanã e nunca Mário Filho, que a família pedisse uma rua para homenageá-lo. A família não se sensibilizou com o argumento e aconteceu o que aconteceu, o Maracanã nunca foi Mário Filho.

Também se fazia necessário que a cidade assumisse, através da arquitetura, a materialidade desse novo tempo. A avenida Antônio Carlos será aquela que reproduzirá esse novo momento, através das edificações monumentais dos prédios dos ministérios da Fazenda e do Trabalho.

Sem ter um plano urbanístico, Getúlio deu forma à cidade, apresentando-a como era, partida. Sua política social produziu uma feição nova para a cidade que se concretizaria no seu segundo governo, mas que estava marcada pela separação entre Zona Norte e Sul. Os sindicatos e os institutos ocuparam as franjas da cidade, mobilizando capital e trabalho. O regimento de intervenção produziu mudanças e alterou as paisagens da cidade, às vezes de forma paradoxal como foi o exemplo dos parques proletários na Gávea e a ocupação do Jardim de Alá pelo Sindicato dos Jornalistas.

Essas mudanças merecem atenção porque afetaram a Zona Sul. Espaço por excelência da demonstração do progresso cosmopolita, essa região ficou em compasso de espera frente à inversão de valores patrocinada pela política de Vargas. O ideal de trabalho e de trabalhador como expressão do novo tempo confrontava-se com o delírio pequeno-burguês da Zona Sul, e o vencedor, naquele momento, foi o trabalho. Digamos que a vitória foi apenas uma batalha vencida numa guerra perdida.

Entretanto, os efeitos apareceram e modificaram a correlação de forças na sociedade carioca. Os pequenos proprietários e os trabalhadores industriais se sentiram poderosos e tomaram conta da cidade. Nesse período, a integração é Centro-Zona Norte. A Zona Sul teve um desenvolvimento à parte, concentrado na dimensão do turismo e se transformava em reduto de

uma burguesia heterogênea, que se dividia entre empresários empreendedores, vinculados ao capital internacional e voltados para o setor de serviços, e burgueses aristocratas que se ligaram à burocracia do Estado e viviam do agenciamento de propinas para realização de obras e outras atividades públicas. Ambos os segmentos, no entanto, miravam como futuro o conforto de uma sociedade de consumo a *la americana*. Essa realidade só se modificaria após a Segunda Guerra Mundial, com o processo de vulgarização de Copacabana.

A Segunda Guerra Mundial recompunha a economia porque forçava o desenvolvimento de uma industrialização por substituição de importações, na qual as exportações de bens primários cresceram. O capital que daí resultou foi investido na produção nacional que passou a suprir a falta das importações.

A conjuntura política também se modificou e os questionamentos do Estado Novo abriram caminho para a redemocratização em 1945. Para a capital, a saída de Vargas, deposto, e a entrada do marechal Dutra no comando do Estado não alteraram a situação, uma vez que Dutra manteve a perspectiva moralizante de Vargas quanto à vida urbana, criando grandes problemas que resultaram no fechamento dos cassinos, com a proibição do jogo que, da noite para o dia, desempregou milhares de pessoas ligadas ao mercado das diversões. Essa austeridade foi maior porque, ao lado de Dutra, estava a Igreja Católica, mais bem sentada do que quando Getúlio estava no poder.

O retorno de Vargas ao poder em 1951 reanimou a cena política e criou novas expectativas que se moviam na direção de um embate entre uma perspectiva nacional de combate ao imperialismo, que resultou na criação da Eletrobrás e da Petrobrás, e uma perspectiva de continuidade da presença do capital financeiro internacional com a dependência da dinâmica da economia americana.

Entretanto, o segundo Governo Vargas avançou na política de modernização da cidade, abrindo-a para novos empreendimentos que incorporavam a cultura na agenda do Estado e com isso mobilizava a intelectualidade brasileira, dando-lhe condições de exercer sua dimensão criativa e assumir o papel de vanguarda. Isso redundou no processo de afirmação da cidade capital como o centro de produção de uma nova realidade para o Brasil, até aquele momento ainda compatível com a perspectiva americana de incentivar o desenvolvimento da democracia nas Américas.

As artes tiveram a oportunidade de consolidar o modernismo, assim como a liberdade de imprensa fez avançar os veículos de comunicação, ampliando as informações e consolidando a esfera pública no Brasil. A reforma do *Jornal do Brasil* e os projetos arquitetônicos de Lúcio Costa foram alguns dos exemplos dessa conjuntura favorável à liberdade.

A DÉCADA DE 1950 E OS ANOS DOURADOS

Foi nesse clima de novas expectativas que a cidade viu surgir, em alguns de seus bairros mais tradicionais, um movimento de reação às medidas progressistas e vanguardistas dos anos 1950. A sociedade carioca se dividia entre aqueles que defendiam Getúlio e os que o combatiam. A polêmica ganhou os meios de comunicação com o debate de posições que se

apresentavam sob a forma do grande debate nacional nas páginas dos jornais *Última Hora* e *Tribuna da Imprensa*, que colocava diante do primeiro a figura de Vargas e diante do segundo o grande líder da direita conservadora, o político da UDN, Carlos Lacerda.

Mesmo com essa reação capitaneada por Carlos Lacerda, a vitória nas eleições que se sucederam ao suicídio de Vargas foi de um candidato liberal – Juscelino Kubitschek (JK) –, de Minas Gerais e que tinha o binômio democracia e desenvolvimento como base de seu plano de governo.

O clima da América Latina nessa época era tenso e complicado e a eleição no Brasil de um homem vinculado às reformas podia trazer problemas. Por isso, quase Juscelino Kubitschek não assume a cadeira de presidente ganha no voto. A situação se complicava porque o vice-presidente eleito era João Goulart, que havia sido ministro do Trabalho no governo Vargas e tinha ligação com as classes populares.

A reação à vitória de JK mostrou como já havia uma rede de defesa do conservadorismo que incluía parte das Forças Armadas e como a questão envolvia uma palavra de ordem mais radical: o anticomunismo. O medo do comunismo – o perigo vermelho – era anunciado como iminente por veículos de comunicação como a revista *O Cruzeiro*, na palavra do jornalista Davi Nasser, e a televisão, na palavra do apresentador Flávio Cavalcante.

Mas mesmo com esse clima pesado, a atmosfera da cidade não deixava de saborear as novidades automobilísticas e os novos componentes do conforto do lar, as cozinhas americanas. As eletrolas eram ultrapassadas pelas possantes vitrolas estereofônicas que faziam a alegria dos jovens e velhos. O rock and roll também mostrava a sua cara e era a moda dos brotinhos comandados na televisão por Sérgio Murilo. Mas o outro lado também aparecia com o samba jazz e a bossa nova, inundando a Zona Sul e se aproximando do samba de raiz. Os filmes da Atlântida transformavam a cidade num imenso pandeiro.

Tudo isso animava a capital e fazia retomar o gosto pela praia e pelas ruas. A vida mundana da cidade se expandia da Lapa para Copacabana e se apresentava sobre aspectos diferentes, da boa vida dos *playboys* aos novos experimentos da esquerda e do avanço da UNE.

Copacabana aumentava a sua densidade humana. As construções iam crescendo para alegria dos empresários e dos nordestinos que vinham no embalo do êxodo rural e tinham na construção civil a condição de manutenção. Mas Copacabana também crescia no sentido inverso ao do mar. Nas quadras mais afastadas da praia surgiam unidades residenciais com uma nova característica: eram apartamentos conjugados, ocupados por gente das camadas médias, que preferia morar mal em Copacabana, e por ricos que faziam deles suas *garçonnières*, deliciando Nelson Rodrigues e Sergio Porto com motes para as suas crônicas.

O movimento da cidade, os tão badalados “anos dourados”, mostrava a sua força, porém iludia aqueles que não observavam mais longe. Um dos aspectos mais marcantes desse período era a falta de água na Zona Sul. Como o crescimento da cidade se deu de forma vertiginosa, os serviços públicos não cresceram no mesmo nível. O abastecimento precário de água fazia da cidade e de Copacabana lugares de igualdade, quando se tinha que ir à bica pública com uma lata de banha de vinte litros para pegar água. Cauby Peixoto immortalizou essa situação cantando “lata d’água na cabeça, lá vai Maria...”.

Essa precariedade aumentava quando se olhava para os serviços de saneamento e para os transportes. O lotação, pai das vans de hoje, era um instrumento de caos urbano e de mortes e metia medo em todo mundo. Peter Kellemen escreveu, na época, um livro muito curioso que o tornou famoso; chamava-se *Brasil para principiantes*: venturas e desventuras de um brasileiro naturalizado. Era editado pela Civilização Brasileira de Ênio da Silveira, o principal editor dos textos de esquerda e de perspectiva nacionalista. Ênio da Silveira posteriormente deve ter se arrependido da publicação, porque mais uma vez o húngaro naturalizado brasileiro ficou famoso, não porque publicou um outro livro, mas porque criou uma das primeiras grandes falcaturas, o Carnê Fatura, que levou o dinheiro de uma quantidade enorme de brasileiros para o buraco. Em 1964, o livro já estava na sua oitava edição e é importante que se dê ideia do que ele representa como documento dessa época. Sua avaliação foi tão fina e refinada que permitiu ao autor criar o Carnê Fatura.

A orelha do livro, explicando-o, diz o seguinte:

País verdadeiramente onírico e surrealista, o Brasil é uma terra do 'plantando-se, dá', do 'Deus é brasileiro', do 'amanhã, se não chover...'. É, também, cenário de contrastes e paradoxos violentos ou, por vezes, engraçados: edificamos uma nova capital, toda beleza e imponência, mas não temos um sistema de comunicações eficiente, nossa marinha mercante está em frangalhos e cresce todo ano, em números absolutos, a percentagem de analfabetos em nossa população. Compramos aviões a jato, para as linhas domésticas e internacionais, mas não temos calçados para o homem do campo. Nossos milionários e playboys podem sustentar as mais caras cortesãs do 'grand monde', mas esbravejam e esperneiam quando lhes bate à porta o fiscal do imposto sobre a renda. Fortunas imensas são feitas (frequentemente à noite) e perdas (durante o dia) em mil e uma especulações imobiliárias ou cambiais. Somos oficialmente católicos, mas praticamos – com maior ou menor reserva – os ritos de umbanda... Somos nacionalistas, mas não ligamos muito para o que é nacional...

O país do carnaval, onde um misto de 'malemolência', de cinismo, de sabedoria de vida e de malandra esperteza, nos ensina a cada um, desde pequenos, a fórmula secreta para se 'quebrar o galho', para 'dar um jeitinho'...

Dialeticamente, contudo, vamos pouco a pouco tirando o pé da lama e erguendo a cabeça, abandonando o 'complexo colonial' de que sofríamos para conquistar um lugar ao sol, somos um povo tolerante, bom, unido e otimista.

Tudo o que se disse acima, mais do que sabido é vivido pelos brasileiros natos. Mas que dizer dos estrangeiros, que depois de mil esquemas de repressão ou de sistematização do temperamento, vêm fixar residência? São espantosos e frequentemente pitorescos os problemas que enfrentam, para se adaptarem a um novo estilo de vida, que é único em todo o mundo (Kellemen, 1964).

Esse homem enganou o Brasil na década de 1960.

LACERDA E O PLANO DOXIADIS

A burguesia carioca avançava em direção à Lagoa, Leblon, Ipanema, Cosme Velho e Alto da Boa Vista e resolvia a precariedade a seu modo, pois não precisava do Estado. Nesse contexto, foi anunciado o Plano de Metas, no qual 50 anos seriam resolvidos em cinco. Esse modelo nacional-desenvolvimentista estava ancorado no capital internacional como mecanismo básico para a construção de uma acumulação capaz de desenvolver a economia brasileira e gerar uma nova etapa na história do Brasil. Na época, o imaginário social via essas mudanças como a consolidação da modernização no Brasil.

Mas para que esse modelo ganhasse densidade, era necessário que se fizessem mudanças estruturais no país, reduzindo a desigualdade através de uma distribuição de renda e recursos mais desconcentrada do eixo sudeste. A estratégia dos polos de desenvolvimento, em moda na época, combinada com um esforço nacional levaram à configuração da necessidade de mudar a capital do Brasil para o interior, seguindo uma orientação que, por motivos diversos, já havia aparecido no debate da primeira Constituição republicana.

A mudança da capital tinha lugar certo: o interior do estado de Goiás, bem no centro do Brasil, fazendo dali saírem raios de desenvolvimento que alcançariam todo o país. Os investimentos nesse projeto foram gigantes em termos de capital e de homens. Era a oportunidade de mostrar que o Brasil era maduro. Brasília seria a demonstração empírica do engenho brasileiro que criaria a cidade mais moderna do mundo, capaz que concorrer com qualquer outra capital europeia ou americana.

Com projeto urbano de Lúcio Costa e arquitetura de Oscar Niemeyer, o avião do crescimento, marcado pelo desenho do plano de Brasília, seria a maneira de mostrar ao mundo a nossa capacidade de mudança. Entretanto, o risco era enorme e parte dele foi minimizado pelo desenvolvimento de uma industrialização restritiva que acelerava provisoriamente a desigualdade, concentrando as atividades nas mãos da elite empresarial brasileira. Quem pagava era o povo, sofrendo com a inflação que desvalorizava a moeda e aumentava os impostos.

Esse mecanismo lembrava a década de 1930, pois manteve a concentração econômica no sudeste, reforçando o papel de São Paulo como exemplo da dinâmica a ser seguida. O resultado nem mesmo alterou as migrações, que se distribuíam agora entre o centro do Brasil e o eixo Rio-São Paulo. Grandes massas de retirantes se dirigiam para Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo no afã de conseguir sobreviver através de uma experiência urbana nova. Essas massas eram principalmente absorvidas pelas obras de Brasília e pelo avanço da construção civil no Rio de Janeiro.

O Rio de Janeiro nos anos 1950 e 1960 ia se definindo como centro financeiro, dividindo com São Paulo a renovação econômica, garantido a relação entre capital e trabalho, já que em São Paulo concentravam-se as indústrias. Isso significou certa desmobilização do parque industrial carioca, que permaneceu antiquado diante do progresso de São Paulo, fazendo com que a antiga capital se confirmasse como vocacionada para os serviços.

Foi nessa conjuntura que o Rio de Janeiro, antigo Distrito Federal, perdeu as suas funções de capital, e com elas a diminuição das atividades administrativas ligadas ao poder público, e

parte do mercado consumidor mais importante do país. A barganha política que resultou da decisão de mudança da capital gerou a criação de um novo estado na federação, exatamente formado pelo antigo Distrito Federal e que se diferenciava do estado do Rio de Janeiro, área política onde se localizava a antiga capital. O novo estado recebeu o nome de Guanabara e recuperava parte da história da região, reforçando o imaginário popular de que essa mudança faria com que a região recuperasse suas tradições e iniciasse o movimento em direção ao desenvolvimento. Esse arranjo político que deu à Guanabara autonomia significa que ela teria recursos municipais e estaduais capazes de resolver as precariedades da antiga capital.

Mas essas decisões também acarretavam novos problemas, além daqueles já mencionados como falta de água e de saneamento. O crescimento populacional aumentava o movimento na cidade do Rio de Janeiro, agora capital do novo estado. As ruas não sustentavam o aumento de automóveis, incentivado pelo desenvolvimentismo. Outro aspecto problemático era o da ocupação das regiões altas da cidade. Os morros foram sistematicamente ocupados pelas populações que participavam do êxodo do campo para a cidade. As favelas aumentaram numa velocidade incrível, fazendo com que a população favelada em 1960 fosse 11% de um total de 3.800.000 habitantes.

Nas primeiras eleições para o governo do estado da Guanabara, a polarização estabeleceu-se entre o candidato da coalização progressista Sérgio Magalhães, que unia a esquerda ao esforço desenvolvimentista, capitaneada pelo PTB, e o candidato da reação anticomunista, da UDN, Carlos Lacerda. O vencedor foi Lacerda, conservador convicto que durante o segundo governo Vargas havia organizado a oposição e forçado Vargas ao suicídio. Além disso, continuava utilizando a força de seu jornal *A Tribuna da Imprensa*, o principal veículo de defesa contra a invasão comunista dos lares brasileiros. Reproduzia-se a polarização nacional que vinha desde os anos 1950.

No comentário que fez a respeito de sua vitória eleitoral, Carlos Lacerda colocou o dedo na ferida. Sua análise era correta e mostrava como as forças progressistas se comportavam com relação ao projeto desenvolvimentista. Para Lacerda, sua vitória foi dada pelo próprio candidato do PTB, que em seus discursos de campanha enfatizava a conjuntura internacional, usando como palavra de ordem “Abaixo o imperialismo ianque”, deixando de lado as questões mais agudas do novo estado e aquelas que Lacerda utilizou como base de sua vitória. A plataforma de Lacerda concentrava-se em problemas imediatos como a falta de água.

Carlos Lacerda, líder capaz e inteligente, sentiu a dimensão do novo e falava daquilo que podia unir a sociedade carioca, incluindo a perda da condição de capital como um fator de mobilização. Seu projeto envolvia trabalho e crescimento e partia da construção de obras de infraestrutura que resolvessem os problemas da cidade-estado. Para isso, era necessário modificar a paisagem urbana através de um projeto que modificasse a cidade estruturalmente.

Assim como o Plano Agache e a política urbana de Vargas, Lacerda manteve a perspectiva da moralidade urbana, mas acompanhada de novos elementos de força, o anticomunismo e a luta contra a corrupção. Lacerda se definia como aquele que vinha para salvar o povo do nepotismo e do empreguismo e, para isso, denunciava o populismo daqueles que anunciavam grandes projetos e não os realizavam. Moralidade urbana passou a ser

sinônimo de ordem social e política, daí decorrendo a noção de que o controle das massas populares poderia ser feito através de mudanças urbanas, alterações nos lugares, mexidas nos espaços.

A cidade deveria representar os valores da sociedade e estes eram contrários ao comunismo, à imoralidade e se assentavam na moral católica. Lacerda gostava muito de dizer que os cariocas eram um povo que a nação abandonou no Rio. Esse era o mote da unidade em defesa de um estado de coisas que coincidia com o novo estado da Guanabara. Outro fator que ajudou na mobilização dos cariocas foi a proximidade do aniversário de quatrocentos anos da fundação da cidade, cujas comemorações deveriam mostrar sua capacidade cultural e rendeu a ideia de que a antiga capital agora era a Belacap, um misto de lugar de finanças e de cultura, afinal aqui estavam as grandes emissoras de rádio e de televisão, as grandes editoras, os grandes teatros.

Na realidade, o projeto de Lacerda para a Guanabara era a sua plataforma para a candidatura à Presidência da República, sucedendo Jânio Quadros, que teve em Lacerda a condição de sua vitória. Na avaliação do primeiro governador da Guanabara, o governo de Jânio aumentaria a sua visibilidade, exatamente porque seria a concretização material do que seria um novo Brasil, comandado pela UDN. Mas essas expectativas não se concretizaram no plano internacional por conta da política externa independente e pela presença no governo de um homem de oposição às ideias da UDN. Na eleição de Jânio a vitória para a presidência foi estrondosa, mas a UDN não conseguiu fazer o vice-presidente. Na época, a eleição não era casada e o candidato vencedor foi do PTB e um inimigo de Lacerda, João Goulart. Tudo isso acabou na condecoração de Che Guevara com a Ordem do Cruzeiro do Sul e com a renúncia de Jânio e os problemas relacionados à sucessão. Para combater Jânio, Lacerda lançou mão de suas relações com as Forças Armadas e conspirou com elas.

Desenvolvendo sua estratégia de mobilização, Lacerda anunciou que as reformas no novo estado se iniciariam pelos subúrbios, que eram áreas mais desprovidas de ações governamentais, e pelo fortalecimento da educação, que deveria atingir todas as regiões do estado, para que pudesse produzir efeitos imediatos e diretos sobre as classes populares. Com isso, o governador ocupava o espaço da mobilização da esquerda. O anticomunismo de Lacerda não era retórico, ele agia de modo a destruir a organização dos movimentos de esquerda que, no geral, cabiam todos na denominação de comunistas.

Foi nesse cenário que Lacerda contratou o urbanista grego Constantinos Apostolos Doxiadis para elaborar o segundo plano diretor da cidade. Os recursos necessários para a implementação desse projeto vieram de fora. Lacerda estabeleceu uma relação direta com os bancos de ajuda à América Latina, aproveitando a nova política externa americana de combate ao comunismo. O programa "Aliança para o Progresso" deu uma sustentação importante à realização do plano.

Como o plano estava articulado à candidatura futura de Lacerda à Presidência, juntaram-se a ele as comemorações dos quatrocentos anos da cidade. A feliz coincidência desses eventos transformou o Rio de Janeiro na capital da moralidade e do trabalho, dando ao plano uma repercussão não imaginada. Desse modo, o plano ganhou dimensões salvacionistas

e passou a ser visto como o exemplo de administração competente e de tino para o futuro. A maioria das obras era anunciada como transformadora de paisagem e de valores.

Os resultados teriam de ser positivos, pois deles dependia a candidatura de Lacerda à Presidência. Assim, a base do projeto de reformas deveria ser a competência técnica, que tornaria possível realizá-lo e a eficácia administrativa que proveria as necessidades da reforma. Nesse sentido, o Plano Doxiadis seria o instrumento técnico que auxiliaria na construção de uma imagem nacional, tendo a Guanabara como vitrine política de Lacerda. A reunião desses elementos deu confiabilidade ao plano.

A escolha de Doxiadis não foi aleatória. Pelo contrário. Levou em consideração uma das questões-chave na campanha presidencial de Lacerda: a oposição a seu provável adversário nas eleições presidenciais de 1965, Juscelino Kubitschek.

Doxiadis, já urbanista mundialmente reconhecido, era figura atuante nos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna, os CIAMs, espaços de fundamental importância para a concepção de projetos urbanos em todo o mundo e que eram marcados pelo paradigma do urbanismo moderno, aquele utilizado por Lúcio Costa no projeto-piloto de Brasília. Com o pós-guerra, inicia-se um processo de dissolução deste ideário e, conseqüentemente, do fim da hegemonia do movimento moderno no urbanismo. O jovem urbanista Constantinos Doxiadis era um dos principais expoentes deste movimento de contestação.

Nesse sentido, a escolha de Doxiadis refletiu uma afinidade ideológica com o posicionamento de Lacerda: representava a aproximação com o pensamento urbano norte-americano – ou seja, com seus aliados na luta anticomunista – e, concomitantemente, com um pensamento urbano que considerava o paradigma moderno e sua concepção de cidade superados – em outras palavras, representava um passo à frente na concepção urbana de Brasília, realização maior de JK.

A assinatura do contrato com os Consultores Associados Doxiadis ocorreu em janeiro de 1964. A escolha de um escritório estrangeiro gerou – assim como na década de 1920, quando da contratação do francês Agache – grande indignação entre os arquitetos brasileiros, a ponto do Instituto dos Arquitetos do Brasil investigar a existência de irregularidades no contrato. Ainda assim, Doxiadis foi contratado e, ao final de fevereiro, já se instalava em um escritório no edifício Avenida Central, na avenida Rio Branco.

Doxiadis defendia que, de modo a assegurar o desenvolvimento da Guanabara, fazia-se necessário um planejamento em larga escala que coordenasse tanto o planejamento socioeconômico quanto o planejamento físico a um programa de âmbito metropolitano, que tinha como meta o ano 2000. Nesse sentido, o Plano Doxiadis foi, ao mesmo tempo, um plano de gestão e um plano diretor físico, que definiu diretrizes para que, no início do milênio seguinte, o estado estivesse urbanizado de acordo com “um padrão de crescimento equilibrado e, portanto, pudesse funcionar perfeitamente” (Guanabara, 1967, parágrafo 1.720).

Segundo Doxiadis, os problemas de ordem econômica da Guanabara decorriam da obsolescência de sua infraestrutura física, ainda que Lacerda viesse, ao longo de sua gestão, executando um grande número de obras públicas. Para o urbanista, faltava às intervenções do governador uma linha norteadora, um plano geral de renovação.

De modo a construir este plano geral, Doxiadis elaborou uma malha de comunidades, estruturada segundo uma hierarquia funcional e de grandeza. Essas comunidades autossuficientes estariam separadas por vias expressas de alta velocidade que seriam construídas sobre estruturas elevadas e direcionadas segundo os eixos norte-sul e leste-oeste. Ademais, Doxiadis propõe uma cidade com dois centros: um centro industrial em Santa Cruz e um centro cívico e de negócios no antigo Centro.

Muitas das propostas de Doxiadis foram aproveitadas das intervenções que Lacerda já vinha implementando enquanto governador da Guanabara. Por exemplo, a criação de distritos industriais na região de Santa Cruz e às margens das vias expressas já estava em execução desde 1961, quando foi criada a Copeg (Companhia de Progresso da Guanabara).

A opção de Doxiadis pelo transporte rodoviário também era uma realidade na Guanabara da década de 1960. Assim que chegou à cadeira de governador, Lacerda havia substituído os antigos bondes por ônibus elétricos da Companhia de Transportes Coletivos (CTC). Ademais, a construção de vias expressas era solução para o transporte desde a década anterior, intimamente ligadas ao modelo nacional-desenvolvimentista que impulsionou o crescimento da indústria automobilística no Brasil.²

Restava, entretanto, um problema: as favelas. Com o nacional-desenvolvimentismo e os resultados positivos no que tange ao aumento da capacidade de consumo da cidade, assim como com a oferta de postos de trabalho, a cidade transformou-se em referência para aqueles que queriam enriquecer. As populações saídas de todos os lugares do Brasil procuravam a cidade como salvação, em especial as massas de retirantes nordestinos que, como anunciava Caymmi, pegavam um ita no Norte para vir no Rio morar.

Um dos pontos de honra do Plano Doxiadis era a eliminação das favelas que, na visão de Lacerda, enfeavam a cidade e desvalorizavam as áreas que poderiam expressar as belezas naturais da cidade. Com isso, o projeto de remoção das favelas deveria estar incluído no plano de reforma da cidade.

A centralidade do debate sobre as favelas repercutiu na elaboração do Plano Doxiadis que incorporou, de certa maneira, a política de construção de conjuntos habitacionais na periferia da cidade que Lacerda vinha implementando desde a criação da Cohab em 1962. Doxiadis apresentou seu *Programa especial de política habitacional para favelados* na forma de um relatório emergencial, entregue apenas quatro meses após sua contratação, em junho de 1964.

O programa especial para a eliminação das favelas por meio da criação de acomodações a todos os favelados foi concebido para durar até 1980 e tinha em seus primeiros cinco anos um momento chave. Doxiadis propunha como diretriz fundamental um esforço global para mobilização de recursos públicos e privados.

2 Em 1962, eram concluídas as obras do túnel Santa Bárbara e iniciadas as do túnel Rebouças. Também foram executadas obras de ampliação da antiga avenida Suburbana, abertura do túnel da rua Toneleros, construção do trevo das Forças Armadas (importante eixo de ligação com a Zona Norte), além das obras do viaduto dos Marinheiros, do parque do Aterro do Flamengo, da avenida Radial Oeste e a construção da Rodoviária Novo Rio.

Esse plano de remoção não foi de fácil aceitação e se transformou numa questão política em função da oposição que as forças de esquerda fizeram a tal projeto e principalmente a forma pela qual as remoções começaram a ser feitas. O ponto central era a precariedade de comunicação entre as vilas e os lugares de trabalho na cidade e também as questões relativas ao tempo para a remoção, justificado pela pressa do plano e criticado por seu caráter autoritário. Para conter a primeira crítica, Lacerda criou uma empresa estadual de transportes – a CTC – que integraria as vilas ao Centro e eliminaria a primeira questão; quanto à segunda, foi mais difícil, pois envolvia a Secretaria de Serviços Sociais, comandada na época por Sandra Cavalcanti e que era acusada de fazer uma política de exclusão que teria chegado ao ponto de jogar os mendigos no rio da Guarda, para eliminar a miséria da cidade durante os festejos do aniversário da cidade.

Outro ponto que deve ser mencionado é o do financiamento das mudanças e da ocupação das áreas liberadas. Lacerda criou, junto com a elite de seu governo, um mecanismo de acumulação que resolveu boa parte dos problemas de financiamento: o Banco da Habitação. Esse instrumento de acumulação respondia pelo financiamento da casa própria para os habitantes do novo estado e permitia a continuidade dos projetos de saneamento e de abastecimento, dando condição de sua realização. Durante o governo Lacerda, foram removidas cerca de 42 mil pessoas em 27 favelas (sobretudo na região da avenida Brasil), construídos quatro conjuntos habitacionais e urbanizadas quatro favelas (Valladares, 1978).

Ainda que não tenha dado o devido crédito, Negrão de Lima (que assumiu o governo do estado em 1966) levou em consideração a reflexão de Doxiadis acerca dos conjuntos habitacionais, principalmente no que diz respeito à infraestrutura necessária para sua habitabilidade.

As remoções de favelas não se encerraram com o governo Lacerda, sobretudo após a enchente de 12 de janeiro de 1966, quando um forte temporal deixou 50 mil desabrigados e 250 mortos. A tempestade, com duração de mais de 72 horas (e cujas águas demoraram cerca de três dias para baixar), deixou a cidade completamente paralisada. O temporal atingiu, principalmente, a zona da Leopoldina e os subúrbios da Central do Brasil. Também foram atingidos bairros como Madureira, Jacarepaguá, Botafogo, Tijuca, Praça da Bandeira e Jardim Botânico.

As medidas foram rápidas frente à tamanha tragédia. Em setembro de 1966, foi criado um grupo de trabalho liderado pelo BNH para elaborar um plano habitacional para toda a Guanabara. Após pouco mais de um ano, em dezembro de 1967, o governo do estado apresentou o *Plano de erradicação das favelas e urbanização do Rio de Janeiro*, que seria iniciado nas favelas do entorno da lagoa Rodrigo de Freitas e atingiria cerca de 35 mil pessoas.³

Em maio de 1968, a opção remocionista ganhava mais força com a criação da Chisam (Coordenação de Habitação de Interesse Social da Área Metropolitana do Grande Rio), órgão

3 De maneira contraditória, em março de 1968, Negrão de Lima formava a equipe que constituiria a Codesco (Companhia de Desenvolvimento de Comunidades), composta por sociólogos, economistas e arquitetos. Com projeto pioneiro e uma concepção humanística da intervenção na favela, a nova companhia pretendia estudar e urbanizar três favelas da Guanabara.

subordinado ao Ministério do Interior, que foi o responsável pela realização das grandes remoções de favelas até 1973, quando foi extinto.

Uma observação atenta das remoções mostra resultados surpreendentes. Apesar de a memória do carioca apontar Lacerda como o governador responsável pelas maiores remoções ocorridas, o número de pessoas removidas durante o governo Negrão de Lima foi quase o dobro!⁴

Uma análise geográfica das remoções realizadas durante esses dois governos também surpreende. A maioria das remoções levadas a cabo durante o governo de Lacerda atingiu favelas próximas à avenida Brasil. O programa de remoções passou a atingir amplamente a Zona Sul somente em dezembro de 1967, já no governo Negrão de Lima.

Apesar de importante referência, o Plano Doxiadis teve importância prática reduzida. Muito vinculado à figura de Carlos Lacerda, o plano foi entregue em um momento em que a associação à imagem do governador não era desejada nem pelos militares, nem pela oposição ao regime. A situação se agravou ao final de 1965 quando, após o cancelamento das eleições presidenciais, Lacerda rompia com Castello Branco e, concomitantemente, não conseguia eleger um sucessor ao governo da Guanabara.

Contudo, o Plano Doxiadis nunca foi completamente abandonado.

Mesmo após a saída de Lacerda do governo do estado da Guanabara, a opinião pública não se esqueceu do plano. Logo que Negrão de Lima assume a cadeira de governador, iniciam-se cobranças a respeito de sua implementação.⁵ Em resposta, em junho de 1966, criou-se um grupo de estudo que teria o prazo de trinta dias para estudar o plano e estabelecer sua viabilidade. Este grupo deu origem à Comissão Executiva de Projetos Especiais (Cepe), órgão responsável pelo prosseguimento dos estudos.

Ainda assim, o plano permaneceu praticamente intocado. Exceções foram as diretrizes para a política de remoção de favelas e as obras implementadas na região do antigo Mangue, que incluía o vizinho Catumbi. Visto por Doxiadis como um bairro estagnado, a região do Mangue deveria ser objeto de um plano de renovação urbana que permitisse a expansão do Centro. Para tal, previam-se desapropriações em massa, modificação das dimensões dos lotes, mudança na legislação urbana de modo a permitir um adensamento e abertura de avenidas.

A renovação urbana do Catumbi foi detalhada em 1966 pela Cepe-1, que procurou avançar com o projeto viário e um programa do BNH de cooperativas habitacionais que previa a construção de moradia para famílias filiadas a sindicatos e associações profissionais. Frente à ameaça de despejo, os moradores, a partir de 1967, travaram com o governo do estado um embate que contou com a participação do arquiteto Carlos Nelson Ferreira dos Santos. Alguns anos depois, conseguiram que as famílias despejadas fossem abrigadas em conjuntos construídos no próprio bairro.

4 Foram transferidas, desde 1966 até abril de 1970, cerca de trinta favelas, totalizando 70.595 pessoas (Valladares, 1978).

5 A título de curiosidade: na década de 1960, a imprensa dizia que Negrão havia proibido a consulta ao plano e trancado os poucos volumes existentes em uma gaveta. Posteriormente, na década de 1980, denunciou-se que volumes do plano foram encontrados no poço de um dos elevadores do edifício da antiga Sursan.

Em 1971, o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) apresenta o famoso *Plano das linhas policrômicas*. Segundo o projeto, a cidade possuiria um anel rodoviário que circundaria os maciços da Tijuca e Pedra Branca que, por sua vez, seria cortado por quatro autoestradas denominadas linhas policrômicas. São elas: (a) Linha Vermelha, responsável pela ligação entre a Zona Sul e o Aeroporto Internacional na Ilha do Governador; (b) Linha Verde, responsável pela ligação entre a rodovia Presidente Dutra e a lagoa Rodrigo de Freitas; (c) Linha Amarela, responsável pela ligação entre a Barra da Tijuca e a ilha do Fundão; e (d) Linha Azul, responsável pela ligação entre o Recreio dos Bandeirantes e a estrada Rio-Petrópolis.⁶

Apesar da apresentação do Plano das linhas policrômicas, a pressão pública pela implantação do Plano Doxiadis perdura.

Em 1971, é criado pelo governador Chagas Freitas outro grupo de trabalho para rever o Plano Doxiadis. Em 1972, o movimento pela retomada do Plano se fortalece e, em resposta, Chagas Freitas volta a divulgar o plano do DER. Em sua defesa, afirma que, na elaboração do projeto, o DER considerou os estudos anteriores, inclusive o de Doxiadis.

A execução do Plano das linhas policrômicas se inicia com a construção da Linha Verde por meio da abertura do túnel Noel Rosa, ainda em 1972. Em 1977, por falta de verbas, as obras foram paralisadas. A situação se reverte somente em 1992, quando foram iniciadas as obras de construção da Linha Vermelha, inaugurada em 1994, e seguida da construção da Linha Amarela, cujas obras se estenderam até 1997.

É do princípio da década de 1990 a confusão entre o Plano das linhas policrômicas e o Plano Doxiadis. De maneira estrita, as linhas coloridas não pertencem ao Plano Doxiadis, mas trata-se de projeto do DER de 1971. Contudo, é de Doxiadis a proposta de que uma rede de transportes de velocidade deveria funcionar como estrutura para o desenvolvimento e a descentralização dos serviços na cidade, assim como a defesa da construção de vias arteriais com controle de acesso, sobre viadutos. Por fim, para além da semelhança dos traçados, o plano elaborado por Doxiadis era um plano de diretrizes, que deveria ser detalhado, a cada cinco anos, pelas equipes do governo do estado. De modo que, de certa maneira, o trabalho que o DER fez de desenvolver as linhas policrômicas estava previsto no Plano Doxiadis.

Mas retornemos às intervenções na cidade do Rio de Janeiro na década de 1970.

O PUB RIO E O PIT METRÔ

A tese de que, no período de 1964 a 1974, a capital, de fato, retornou para o Rio de Janeiro, em função das estratégias de dominação definidas pela política dos primeiros governos militares é reforçada quando se olha para os planos PUB Rio (Plano Urbanístico Básico do

⁶ Em 1973, é incluída no projeto mais uma autoestrada: a Linha marrom, que ligaria a avenida Presidente Vargas à Santa Cruz. Em 1976, o município apresenta outra linha colorida, a Linha lilás que, inspirada no Plano Agache, ligaria Laranjeiras ao Santo Cristo.

Rio de Janeiro) e PIT Metrô (Plano Integrado de Transportes), pois, como nos adverte Vera Rezende “torna-se necessário levar em consideração o fato de que esses planos representam intenções em maior grau do governo federal que os órgãos a que estão diretamente ligados, nos casos específicos, a Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro e a Companhia do Metropolitano” (Rezende, 1982, p. 63).

Isso nos mostra como os interesses do Estado estavam dando as cartas, principalmente depois de estabelecerem a nova política urbana, baseada nas regiões metropolitanas, definidas como áreas institucionais, fazendo com que os municípios perdessem a sua autonomia e dependessem diretamente da ação do Estado. Para isso, foi criada a Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas de Política Urbana que tinha como principal diretriz construir as definições da política urbana brasileira que constariam do II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND). O apoio de sustentação dessa política foi idealizado a partir da criação do Fundo Nacional de Desenvolvimento Urbano, que fazia parte do Fundo de Desenvolvimento dos Transportes, e seria a base de sustentação financeira da política urbana. Como decorrência desse tipo de tratamento, foi criada a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), que coordenaria todas as questões de política de transportes nas cidades.

Essa linha de ação estava claramente definida no II PND, onde, em linhas gerais, a estratégia era direcionar a força da política urbana para as cidades de porte médio, com a intenção de produzir mecanismos que levassem à eliminação das diferenças regionais, propiciando tanto a distribuição de renda como renovando mercados, para o que era fundamental a política de transportes. Havia, ainda, um certo cuidado com as cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo, que deveriam ser monitoradas para não se transformarem em cidades cujo crescimento fosse incontrolável.

Essas definições podem ser percebidas no I Plan Rio que se orienta para a transformação do estado do Rio de Janeiro no segundo pólo nacional de desenvolvimento, buscando com isso eliminar as desigualdades entre rural e urbano, fornecendo alternativas para o desenvolvimento de uma economia estável que auxiliasse no desenvolvimento das cidades do interior do estado, que deveriam buscar as suas vocações. Para isso, se definiu um eixo de desenvolvimento que centralizaria todas as ações com o intuito de realizar um processo de aumento da renda para gerar investimentos, ao lado dos outros instrumentos que o governo federal possuía. Isso justificava a fusão do antigo estado da Guanabara com o estado do Rio de Janeiro.

Percebe-se um claro movimento de integração dessas áreas à política nacional, com o intuito de fortalecer a ideia de uma nação unida e integrada, sem conflitos e aberta para o futuro.

O PUB Rio é, nesse contexto, exemplar para definir a concretude da fusão de estados. A plena realização do projeto ocorreu pela sintonia que havia entre o governador do estado do Rio de Janeiro, Faria Lima, e o prefeito do Rio de Janeiro, Marcos Tamoyo. Juntas, as duas autoridades nomeadas pelo governo federal realizaram as reformas que atenderam às orientações da política urbana federal, embora houvesse uma questão central a resolver: com a fusão, a cidade do Rio de Janeiro tornou-se um município e com isso perdia boa parte de sua renda; havia ainda as rendas comprometidas com os empenhos dos empréstimos feitos ao

longo do período de 1961 até 1974. Tudo isso, afetava a condição de desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro, pois inviabilizava investimentos.

Os objetivos do PUB mantêm a linha geral dos planos da cidade que são de orientação física. A diferença é que neste, como há uma ligação com a política de Estado, são envolvidas também as áreas da economia e da sociedade por conta da necessidade de definir a cidade como ordenadora das políticas públicas metropolitanas. Nesse sentido, a dimensão física foi privilegiada como base para o crescimento econômico e social. Assim, foram assumidas três diretrizes: (a) definir uma política de apoio ao planejamento municipal; (b) estabelecer uma relação orgânica entre os vários níveis da estrutura urbana compatibilizando-os com as atividades de produção; (c) reforçar a dependência das políticas federais, integrando a política municipal ao nível nacional.

Interessante notar que este é o primeiro momento em que surgem, em um plano diretor da cidade do Rio de Janeiro, noções como incentivo ao turismo e promoção do patrimônio histórico-cultural. Esse ponto é reflexo direto do esvaziamento de uma peculiaridade político-administrativa da cidade: não mais capital ou única cidade-estado. Nesse sentido, a noção de patrimônio histórico-cultural mostra uma cidade não mais voltada para um futuro com papel de liderança, mas para uma memória de um passado em que ocupou o centro do poder político.

O PIT Metrô segue a mesma direção do PUB Rio, marcando de forma concreta a presença da dinâmica federal no Rio de Janeiro. Seu início de elaboração coincide com o ano da fusão do estado da Guanabara com o estado do Rio de Janeiro e é apresentado em setembro de 1977.

Seus pressupostos seguem as linhas gerais dos planos anteriores, enfatizando a cidade como um todo, mas aos poucos ganhando uma diretriz mais definida, que é a do sistema de transportes. Por ter essa dimensão de circulação, o plano teve como marca a arrumação da cidade, privilegiando os equipamentos urbanos e a construção do sistema de metrô. Esta última ação vai tomar conta do plano e modificar a estrutura da cidade para muito além dos transportes. A implantação do metrô foi usada para reverter o movimento que a cidade vinha tendo como metrópole, destruindo determinados espaços onde novas alternativas sociais e políticas começavam a adquirir expressão, como a limitação da prostituição em lugares como a Cinelândia.

Embora tivesse uma dimensão mais técnica e atingisse a cidade como um todo, havia a associação da modificação gerada pela implantação do metrô à moralidade urbana.

O BRIZOLISMO NO RIO DE JANEIRO

Em meados da década de 1970, iniciava-se o processo de liberalização, lenta e controlada do regime autoritário. Em 1979, em atendimento à pressão de ampla mobilização social, foi finalmente concedida a anistia e permitido o retorno dos exilados e a recuperação dos direitos políticos daqueles que haviam sido cassados. Ainda em 1979, era extinto o sistema bipartidário e reintroduzia-se o pluripartidarismo no Brasil.

A anistia e o retorno ao pluripartidarismo abriram espaço para a entrada de uma nova corrente no campo político carioca: o brizolismo. Com uma estratégia de campanha focada na insatisfação com o regime civil-militar, Brizola conquista em 1982 uma vitória apertada para o governo do estado do Rio de Janeiro. Essa eleição foi marcada pela famosa tentativa de fraude escandalosa na contagem dos votos perpetrada pela empresa de computação Proconsult, que transferia, irregularmente, votos brancos e nulos ao candidato dos militares, Moreira Franco.

O brizolismo abraçou as minorias não representadas no debate da democracia que se construía na década de 1980, focada nos direitos dos perseguidos políticos e cassados pelo regime autoritário.

Ao longo da década de 1980, na cidade do Rio de Janeiro, a força do brizolismo foi cada vez maior. Nas eleições de 1985 para a prefeitura da capital elegia Saturnino Braga. Em 1988, Marcello Alencar também vencia com ampla margem as eleições municipais. E, em 1991, Brizola retornava ao governo do estado. Durante a década de 1980, não foram elaborados planos diretores para a cidade do Rio de Janeiro. O foco da administração transferiu-se das grandes intervenções urbanas para as questões sociais, com o enfrentamento direto da pobreza urbana.

Destaca-se, neste cenário, a nova relação com as favelas e a opção por sua urbanização. Sob a responsabilidade da Secretaria de Habitação e Trabalho, o governo do estado lançou o programa Cada família um lote, que tinha como objetivo a distribuição de um milhão de títulos de posse por todo o estado. Detalhe interessante do programa foi a opção pela entrega da titulação de posse das terras às mulheres, vistas como chefes de família. Ainda no âmbito das favelas, foram executadas ações de implementação de infraestrutura de água e esgoto, o chamado programa Proface. Também importante foi o programa Uma luz na escuridão, que implantou rede elétrica nas favelas.

Ademais, cabe lembrar a importância do projeto dos Centros Integrados de Educação Pública, os Cieps, escolas onde a criança permanecia por tempo integral, tinha direito a cinco refeições diárias, banho, atendimento médico e dentário e espaço para socialização e esporte. Com arquitetura de Oscar Niemeyer, os Cieps se traduziam em símbolos edificadas de uma nova nação que se firmaria com a liderança de Brizola.

A construção do primeiro Ciep esteve associada a outro importante projeto: a Passarela do Samba, ou, como ficou conhecido, o Sambódromo. Ali, onde também foi erguida uma escola para 16 mil crianças, se encontravam a cultura erudita da escola e a cultura popular do carnaval.

Talvez o ponto mais polêmico do brizolismo no Rio de Janeiro tenha sido a reformulação da política de segurança pública. Desde a gestão anterior, o governador Chagas Freitas vinha enfrentando problemas relacionados a denúncias de abuso de autoridades policiais, principalmente dos temidos esquadrões da morte. Ainda em campanha, Brizola afirmava que não permitiria a continuidade de tais práticas, obrigando as forças de segurança a tratarem de forma igualitária todas as classes sociais.

Suas medidas polêmicas geraram um debate acalorado acerca da violência urbana no Rio de Janeiro. Ao longo das décadas de 1980 e 1990, a cidade conviveu com altos índices

de criminalidade violenta. Emblemáticos desse processo foram os casos das chacinas de Vígario Geral e Candelária e os arrastões nas praias da Zona Sul, ocorridos em 1992 e 1993. Em 1994, as Forças Armadas intervêm diretamente na segurança pública da cidade, na chamada Operação Rio.

Diante desse cenário, o discurso acionado por Brizola de defesa dos direitos humanos acabou por se desgastar e ser associado à noção de inoperância e falta de iniciativa do estado em lidar adequadamente com criminosos. De modo que, no início da década de 1990, opera-se uma mudança na imagem do Rio de Janeiro: de cidade maravilhosa para cidade do crime e do medo.

Essa insatisfação refletiu diretamente nas eleições municipais de 1992, quando a candidata de Brizola, Cidinha Campos, sequer chegou ao segundo turno. Ao contrário, a eleição foi vencida por um ex-pedetista, o economista César Maia, que tomou como foco de sua campanha o combate à desordem urbana, em uma crítica direta à atuação de Brizola.

O PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

Em 1993, César Maia é eleito prefeito; em 1997, elege seu sucessor, Luís Paulo Conde; em 2001, retorna à prefeitura e em 2005 é reeleito. Esse período de 12 anos é marcado por uma nova característica: a despolitização do papel do prefeito, que passa a atuar como um administrador da cidade. Há um retorno às grandes intervenções, visto que a cidade passa a ser administrada por obras urbanas. Diferentes projetos são executados por toda a cidade, principalmente por meio dos programas Favela Bairro e Rio Cidade. Também na década de 1990, surge, no campo do planejamento urbano, um novo conceito: o planejamento estratégico (trazido pelo então secretário de Urbanismo, o arquiteto Luís Paulo Conde).

Esta mudança se concretizou em 1993 com a divulgação do primeiro Plano Estratégico da Cidade (PECRJ), *Rio sempre Rio*. Segundo o plano, de modo a reverter a suposta crise de falta de investimentos, seria necessário um reposicionamento da cidade em termos globais. Ademais, o PECRJ inaugurou, no Rio de Janeiro, a adoção do marketing urbano como ferramenta de projeção internacional da cidade. Em outras palavras, tratava-se de construir uma nova capitalidade para aquela que já havia sido capital do Império e da República, além da única cidade-estado do país. Foi inserida nessa lógica que nasceu a primeira candidatura do Rio de Janeiro para sediar os Jogos Olímpicos de 2004.

Em 2001, Maia retorna à prefeitura após disputa eleitoral com aquele que fora seu sucessor. Em 2004, lança um novo Plano Estratégico: *As cidades da cidade*. Propondo a subdivisão da cidade em doze macrozonas com planos específicos, o plano tratava cada região da cidade de forma independente e optava por empreendimentos isolados do espaço da rua, como a *Cidade do Samba* na Gamboa, a *Cidade da Música* na Barra da Tijuca, ou ainda a *Cidade das Crianças* em Santa Cruz.

Em 2009, Eduardo Paes elege-se à prefeitura e em 2013 reelege-se. Sua eleição representa a continuidade do processo iniciado em 1993, com a busca pela *internacionalização* da cidade. Ponto alto desse processo ocorreu em outubro de 2009, quando foi anunciada a escolha da cidade do Rio de Janeiro para sediar os Jogos Olímpicos de 2016. Ainda em 2009

e, posteriormente, em 2013, Paes apresenta um novo plano estratégico para a cidade: *Pós-2016. O Rio mais integrado e competitivo* (ambos com o mesmo nome). Também em sua gestão (e se utilizando de instrumentos previstos nos planos estratégicos anteriores), Paes deu início a uma grande operação urbana de *revitalização* da zona portuária da cidade: o projeto Porto Maravilha, que, mesmo focado nos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo, São Cristóvão e Centro, é um projeto que tem como horizonte toda a cidade do Rio de Janeiro.

Ao longo deste texto, trabalhamos diferentes momentos do Rio de Janeiro.

Em pouco mais de um século, a cidade demandou mudanças, que correram junto a transições políticas e econômicas de caráter nacional.

Nesse sentido, o Rio de Janeiro, mesmo após a perda do status oficial de capital, permanece exercendo função de difusor de modismos e costumes, de novos conceitos de cidade, de uma imagem do Brasil.

Referências bibliográficas

AZEVEDO, André Nunes de. A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana. Dossiê temático. *Revista Rio de Janeiro*, n. 10, maio-ago. 2003.

BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos, um Haussmann tropical: a renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.

BROCA, José Brito. *A vida literária no Brasil em 1900*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1975.

CAMARGO, Paula de Oliveira. *As cidades, a cidade: política e arquitetura no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Folha Seca, 2013.

COSTA, Luis Edmundo de Melo Pereira. *O Rio de Janeiro do meu tempo*. Rio de Janeiro: Conquista, 1956.

FERRERIA ROSA, J. *Meio século*. Rio de Janeiro: Associação dos Empregados no Comércio do Rio de Janeiro, 1954.

GUANABARA (Estado). *Plano Doxiadis: plano para o desenvolvimento urbano do estado da Guanabara*. Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral, 3 volumes, 1967.

JOÃO DO RIO. *A alma encantadora das ruas*. Rio de Janeiro: Edições Simões, 1952.

KELLENEM, Peter. *Brasil para principiantes: venturas e desventuras de um brasileiro naturalizado*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964.

MACEDO, Roberto. *Efemérides cariocas*. Rio de Janeiro: Companhia Brasileira de Artes Gráficas, 1943.

MAUL, Carlos. *O Rio de Janeiro da Bela Época*. Rio de Janeiro: Livraria São José, s.d.

MOTTA, Marly Silva da. *Saudades da Guanabara: o campo político da cidade do Rio de Janeiro (1960-1975)*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2000.

OAKIM, Juliana. *A cidade, o urbanista, o plano: um estudo para a Guanabara por Doxiadis*. 2012.

Monografia de conclusão de curso de especialização em sociologia urbana, Uerj, Rio de Janeiro, 2012.

PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL; AGACHE, A. *Cidade do Rio de Janeiro: extensão - remodelação - embelezamento*. Paris: Foyer Brésilien, 1930. Disponível em <<http://planourbano.rio.rj.gov.br>>.

RAMA, Angel. *A cidade das letras*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

REZENDE, Vera. *Planejamento urbano e ideologia: quatro planos para a cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.

ROCHA, Oswaldo Porto. *A era das demolições: cidade do Rio de Janeiro (1870-1920)*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1995.

RODRIGUES, Antônio Edmilson Martins. Em algum lugar do passado: cultura e história na cidade do Rio de Janeiro. Seminário Rio de Janeiro: capital e capitalidade, Rio de Janeiro, 23 a 26 de outubro de 2000. Organizador: André Nunes de Azevedo. *Anais*, Rio de Janeiro: Departamento Cultural / NAPE / DEPEXT / SR-3 / UERJ, 2002.

SENTO-SÉ, João Trajano. *Brizolismo: estetização da política e carisma*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 1999.

SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como missão*. São Paulo: Brasiliense, 1983.

SUSSEKIND, Flora. *As revistas do ano e a invenção do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.

VALLADARES, Lícia. *Passa-se uma casa: análise do programa de remoção de favelas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

Recebido em 15/1/2015

Aprovado em 19/1/2015