

## **A arquitetura e o urbanismo modernos no Distrito Federal, escolha ou consequência na Era Vargas?**

Vera F. Rezende  
Fernanda de Azevedo Ribeiro

Vera Lucia Ferreira Motta Rezende

### Formação e Filiação

Arquiteta, Doutora em Arquitetura e Urbanismo – FAU-USP (1995)  
Professora Associada da Universidade Federal Fluminense – Escola de Arquitetura e Urbanismo -  
Departamento de Urbanismo e Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

### Endereço

Rua Duque Estrada, 85 apto. 501  
Gávea – 22 451-090 – Rio de Janeiro – RJ  
Tel: 21 2274-3278, fax: 21 2274-8338  
e-mail: [vrezende@openlink.com.br](mailto:vrezende@openlink.com.br)

Fernanda de Azevedo Ribeiro

### Formação e Filiação

Licenciada em História da Arte pela UERJ (2003)  
Estudante de graduação do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense –  
Escola de Arquitetura e Urbanismo.

### Endereço

Rua Nossa Senhora das Mercês, 116 apto. 401  
Fonseca – Niterói – RJ – CEP 24130-050  
Tel: 21 2625-6058  
e-mail: [fera.azevedo@ig.com.br](mailto:fera.azevedo@ig.com.br)

## **A arquitetura e o urbanismo modernos no Distrito Federal, escolha ou consequência na Era Vargas?**

### Resumo

O artigo discute o desenvolvimento do urbanismo e da arquitetura modernos entre 1930 e 1945, a Era Vargas, período que inclui o Estado Novo. O Rio de Janeiro, Distrito Federal, capital da República, foi sede de diversos projetos, como o Ministério da Educação e Saúde, a Cidade Universitária, além da realização de uma série de intervenções urbanísticas a partir de 1937, na gestão do Prefeito Henrique Dodsworth. Esses projetos urbanos, reunidos pela Comissão do Plano da Cidade, contemplaram a Área Central da cidade: a Esplanada do Morro Castelo, a Esplanada do Morro de Santo Antônio, além da área ganha pelo aterro, nos bairros da Glória e Flamengo, resultante do desmonte dos morros, e também um conjunto de vias, em que se destaca a Avenida Presidente Vargas, inaugurada em 1944. Embora o moderno na arquitetura e no urbanismo, não possa ser considerado a única escolha da administração Vargas, seu florescimento resultou em grande parte de razões de ordem prática ou simbólica, derivadas do apoio institucional, de decisões de governo e do progresso do país à época. São trazidos como pontos que contribuem para a discussão: a segunda visita de Le Corbusier ao Brasil a convite do Ministro da Educação e Saúde em 1936; a 11ª Feira Internacional de Amostras da Cidade do Rio de Janeiro em 1938, ano em que são revogados os projetos de alinhamento aprovados pela Prefeitura em 1928 e os artigos publicados à época no Distrito Federal em periódicos técnicos, como a Revista Municipal de Engenharia, relacionados à divulgação de propostas modernistas.

Palavras-chave: Era Vargas, arquitetura e urbanismo modernos, Rio de Janeiro

# A arquitetura e o urbanismo modernos no Distrito Federal, escolha ou consequência na Era Vargas?

## Introdução

O objetivo deste trabalho é discutir o desenvolvimento da arquitetura e do urbanismo modernos no Rio de Janeiro, Distrito Federal, nos anos de 1930 a 1945 e sua relação com a Era Vargas, período que inclui o Estado Novo (1937-1945). Para tanto, são apresentados os principais projetos e realizações na cidade, o contexto político – institucional nacional e seus rebatimentos na gestão urbana da Prefeitura do Distrito Federal.

O marco inicial do período é a Revolução de 1930, que traz Getúlio Vargas ao poder, quando é iniciado um processo de intensa centralização política e de decisões em mãos do governo federal, e em menor grau em mãos dos interventores estaduais e dos prefeitos nomeados. Busca-se, a partir de então, construir uma nova nação, sendo necessária, para alcançar esse objetivo, a promoção de reformas em diversos setores, como os de educação, saúde, finanças, administração pública e gestão urbanística.

Os anos trinta podem ser considerados como importante etapa na definição dos rumos do capitalismo industrial no país, observando-se no plano econômico, o deslocamento do eixo da economia do pólo agro-exportador para o pólo urbano-industrial e, no plano político, o esvaziamento da influência e do poder dos interesses ligados à preservação da preponderância do setor externo (DINIZ, 1997). Por outro lado, o período após 1930 inaugura uma nova fase, relacionada ao processo de industrialização, rumo a um Brasil urbanizado, em que as cidades assumem importância no desenvolvimento do projeto nacional. Em diversas cidades brasileiras, como é o caso do Rio de Janeiro, Distrito Federal, são empreendidas intervenções físicas e adotadas novas formas de gestão urbana e de gestão municipal.

O Estado Novo<sup>1</sup> (1937-1945) é um momento neste processo, representando a reafirmação das tendências autoritárias presentes desde o início, não só no ideário político, como também na atuação concreta de expressivos setores da liderança revolucionária (DINIZ, 1997).

Nesse quadro, o Rio de Janeiro, Distrito Federal, tem um perfil eminentemente político, como centro do poder nacional, administrado por prefeitos nomeados em função de acordos e permeado por discussões como a da sua autonomia política, ou seja, a possibilidade dos eleitores escolherem seu representante.<sup>2</sup> O período que vai de 1930 a 1937 se caracteriza por uma grande instabilidade política e por três prefeitos, com o penúltimo Pedro Ernesto, não concluindo o seu

---

<sup>1</sup> O Estado Novo se caracteriza em termos políticos e institucionais pela Edição da Constituição de 1937, outorgada por Getúlio Vargas, concentrando o poder político nas mãos do Presidente da República; fechamento do Congresso Nacional, das Assembléias Estaduais e das Câmaras Municipais; os Estados são governados por interventores, nomeados pelo Presidente, que designam os prefeitos municipais; os meios de comunicação são controlados pelo DIP - Departamento de Imprensa e Propaganda. Ainda em 1937, todos os partidos políticos são dissolvidos. [www.senado.gov.br/comunica/historia](http://www.senado.gov.br/comunica/historia), 2 de fevereiro de 2008.

<sup>2</sup> A bandeira autonomista identifica o Rio de Janeiro como “terra de todos, menos de si mesma” ou “formosa cabeça que não pensa”. Getúlio Vargas admite a proposta autonomista, mas almeja construir um eixo sólido entre as forças políticas e só então permiti-la. (Sarmiento, Carlos Eduardo, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - IPP, palestra em 3 de setembro de 2007).

mandato, sendo destituído e preso. A descontinuidade das ações no campo urbanístico é, como consequência, também uma característica dessa fase.

Esse período coincide com a irradiação dos princípios modernistas, que tem início com as visitas de Le Corbusier em 1929 e 1936 e com a divulgação dos princípios dos CIAM. No final da década de 1920, mais precisamente em 1929, enquanto D. Alfred Agache conclui o seu Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento para o Rio de Janeiro, Le Corbusier visita a cidade pela primeira vez a caminho de São Paulo.

Sem algum interesse na realização do plano, este último registra suas impressões sobre a cidade<sup>3</sup> e produz um croquis do edifício viaduto em forma de fita. Em 1930, entretanto, Le Corbusier<sup>4</sup> irá propor a negação das idéias e propostas de Agache, por entender que representam aquilo com o que se deveria romper. O urbanismo deve dar as costas ao passado e voltar-se para o futuro. Inicia-se uma mudança de direção no pensamento urbanístico, expressa mais claramente após alguns anos: o enfraquecimento gradual do urbanismo de melhoramentos e suas edificações projetadas dentro de critérios acadêmicos e o fortalecimento e divulgação dos princípios do urbanismo e da arquitetura modernas.

Com a Revolução de 1930, o plano Agache não é implantado, mas cumpre a função de orientar a discussão para os problemas da cidade e suas possíveis soluções. A partir dele, a discussão se qualifica e buscam-se os exemplos do exterior. A produção sobre urbanismo no Rio de Janeiro, à época, tem como principais veículos de divulgação dois periódicos técnicos: a Revista do Clube de Engenharia e a Revista Municipal de Engenharia<sup>5</sup>. Neles, a partir do início da década de 1930 estão presentes as discussões sobre as propostas modernistas.

No âmbito da Prefeitura, é empreendida uma série de intervenções realizadas na gestão do Prefeito Henrique Dodsworth (1937-1945), que conta com o apoio de grande parte dos meios técnicos, num quadro em que administrar é também empreender reformas urbanas. A sua forma de atuação, além de medidas administrativas, é a execução de um grande volume de obras favorecida pela centralização de poder do período do Estado Novo. Dentre as suas iniciativas, é recriada a Comissão do Plano da Cidade em 1937,<sup>6</sup> semelhante às utilizadas pelas administrações nos Estados Unidos, justificada pela necessidade de preparação de um programa de melhoramentos, contemplando obras inadiáveis.

Apesar da intensa irradiação dos ideais modernistas nesse período, parece ficar claro que a sua consolidação ocorre de maneira gradual e em convivência com princípios remanescentes de períodos anteriores, concretizando-se primeiro na escala da arquitetura, com algumas dificuldades na sua passagem para a escala do urbanismo.

<sup>3</sup> LE CORBUSIER. *Précisions sur un état présent de l'architecture et l'urbanisme*. Paris : Éditions G. Grès, 1930.

<sup>4</sup> Em carta a Oswaldo Costa em 22/04/1930 lamenta o fato de o plano ter sido conferido a um arquiteto à margem da era maquinista. A correspondência está transcrita em PEREIRA, Margareth Silva, Cecília R. dos Santos et al (1987).

<sup>5</sup> A Revista do Clube de Engenharia e a Revista Municipal de Engenharia foram respectivamente editadas a partir de 1887 e 1932.

<sup>6</sup> Decreto-Lei nº. 6092 de 08 de novembro de 1937, aprovado pelo Presidente Getúlio Vargas. O presidente da CPC de 1937 a 1945 é o engenheiro José de O. Reis.

## A Adesão aos Princípios Modernos

As propostas modernistas acenam com um futuro em que as decisões sejam tomadas de forma racional e com a solução dos problemas da cidade para todos os seus habitantes:

*Na época nós todos estávamos convencidos que essa nova arquitetura que estávamos fazendo, essa nova abordagem, era uma coisa ligada à renovação social. Parecia que o mundo, a sociedade nova, a arquitetura nova eram coisas gêmeas, uma coisa vinculada à outra.*<sup>7</sup>

Esse sentimento expresso por Lúcio Costa, que coloca a arquitetura como elemento essencial da transformação social, parece ser compartilhado pela geração de arquitetos que, a partir do final da década de 1920 e no decorrer das décadas de 1930 e 1940, se torna adepta e defensora dos princípios do modernismo, no Rio de Janeiro, materializados em projetos como o Ministério da Educação e Saúde e a Cidade Universitária.

O discurso modernista pauta-se pela recorrência de determinados temas. No nível simbólico, uma sociedade mais justa, em que os benefícios sejam distribuídos de forma igualitária, embora dentro dos limites impostos pelo capitalismo<sup>8</sup>. No nível espacial, uma cidade estruturada de forma diversa das tradicionais: a ausência de lotes ou quadras, a separação entre pedestres e veículos, onde a verticalização é utilizada como estratégia para a concentração de áreas edificadas com a criação de áreas vazias. Mais ainda, um urbanismo que se apóia sobre a arquitetura, esta realizada dentro de princípios também racionais.

O modelo é a cidade centralizada, a metrópole em oposição à cidade com os seus subúrbios. Le Corbusier (1937)<sup>9</sup>, em artigo publicado no Rio de Janeiro “O Problema das Favelas Parisienses”, é crítico severo dos esquemas de descentralização: “Nós os urbanistas modernos pensamos que se deve dar um fim a este desastre que são os arrabaldes e as cidades de extensões ilimitadas com seus gastos desenfreados”. E reafirma o plano para Paris: “a superfície de Paris intra-muros comporta oito milhões de habitantes, instaladas em uma cidade admirável, uma cidade de parques. Porém nos contentaríamos com três milhões”.

As transferências dos princípios modernistas se devem em grande parte às visitas de Le Corbusier ao Rio de Janeiro, que se torna o principal veículo de tradução dos ideais do CIAM junto aos urbanistas locais<sup>10</sup>, fato que explica a pequena influência de outras correntes ou outros arquitetos.

---

<sup>7</sup> COSTA, Lúcio. Presença de Le Corbusier, entrevista a J. Czajkowski, M. C. Burlamaqui e R. Brito, *Revista Arquitetura*, FAU/UFRJ, Rio de Janeiro, 1987.

<sup>8</sup> Sobre o assunto cf., Pereira, Margareth Silva et al. *Le Corbusier e o Brasil*. São Paulo: Tessela: Projeto, 1987.

<sup>9</sup> LE CORBUSIER. O problema das favelas parisienses, *Revista da Diretoria de Engenharia*, R.J., nº IV, setembro 1937, p. 284-286. A densidade proposta para Paris é de 1000 hab/ha, seis vezes a das cidades jardins e três vezes a dos quarteirões parisienses. Este estudo se tornou mais preciso quando da construção do Pavilhão dos Tempos Novos na Exposição de Paris de 1937.

<sup>10</sup> Essa questão também é apontada por Leme, Maria Cristina da S. Três vertentes do urbanismo em São Paulo, VI Seminário da História da Cidade, Natal, outubro 2000.

Na primeira visita, que ocorre em 1929, curiosamente, nem todos os arquitetos brasileiros são tocados pelos ideais modernistas. Nessa ocasião, em que vai “a caminho do Prata”, nas palavras de Lúcio Costa<sup>11</sup>, às cidades de Buenos Aires, Montevideu e São Paulo, realiza uma palestra no Rio de Janeiro. Lúcio Costa (1987) é um deles: “Eu era inteiramente alienado nessa época, mas fiz questão de ir lá; Cheguei um pouco atrasado e a sala estava toda tomada... Fiquei um pouco e depois desisti e fui embora, inteiramente despreocupado, alheio à premente realidade”<sup>12</sup>. Seu interesse pelo modernismo se dá pouco depois, após o seu período como diretor da Escola de Belas Artes, nos anos de 1932 a 1935, através de livros.

No ano de 1936, Le Corbusier volta ao Rio de Janeiro, por quatro semanas, em viagem motivada por solicitação de arquitetos brasileiros, em especial Lúcio Costa<sup>13</sup>, ao Ministro Capanema, com vistas a consultá-lo sobre o projeto do Ministério da Educação e Saúde e sobre a Cidade Universitária. Suas cinco conferências se caracterizam por suas idéias inovadoras e por sua capacidade de exposição. Nessa ocasião, é difícil ficar imune ao encanto de suas idéias, que anunciam uma nova era, que alia princípios arquitetônicos a decisões tomadas racionalmente.

Digno de nota é o fato de que em 1936, em artigo publicado em periódico local, Le Corbusier exalta as obras do prefeito Pereira Passos e sua visão grandiosa:

*Entretanto, caso se queira, a mesma grandeza de visão poderia reinar de novo. E, desta vez pelo esforço sincronizado entre a arquitetura e o urbanismo, os trabalhos de Passos poderiam ser continuados, dentro dos seus espíritos e suas linhas com as técnicas modernas e com um sentimento cívico de responsabilidade bastante elevadas para que o Rio de Janeiro traga ao mundo a demonstração brilhante que os Tempos Modernos, em se preparando, estão prontos para criar esplendores desconhecidos e para propiciar as glórias de uma nova civilização.*<sup>14</sup>

Coloca-se, portanto, como continuador de um urbanismo desenvolvido no séc. XX com raízes em Haussmann no séc. XIX, num discurso renovador, que anuncia uma nova era para a cidade do Rio de Janeiro.

Os princípios de Le Corbusier marcam os assistentes das palestras de 1936 e a partir daí os urbanistas se manifestam apoiando os princípios dos CIAM, como a necessidade de se impor ordem às cidades e de criação de áreas vazias e espaços verdes. Adalberto Szilard (1936)<sup>15</sup>, dois meses mais tarde, já os utiliza e propõe soluções, que parecem constituir a primeira expressão da adesão aos novos valores. Seu croquis dirige-se para a futura Av. Presidente Vargas, para a qual

---

<sup>11</sup> COSTA, Lucio. Muita construção, alguma arquitetura e um milagre. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 15 jun. 1951.

<sup>12</sup> COSTA, op. cit, 1987.

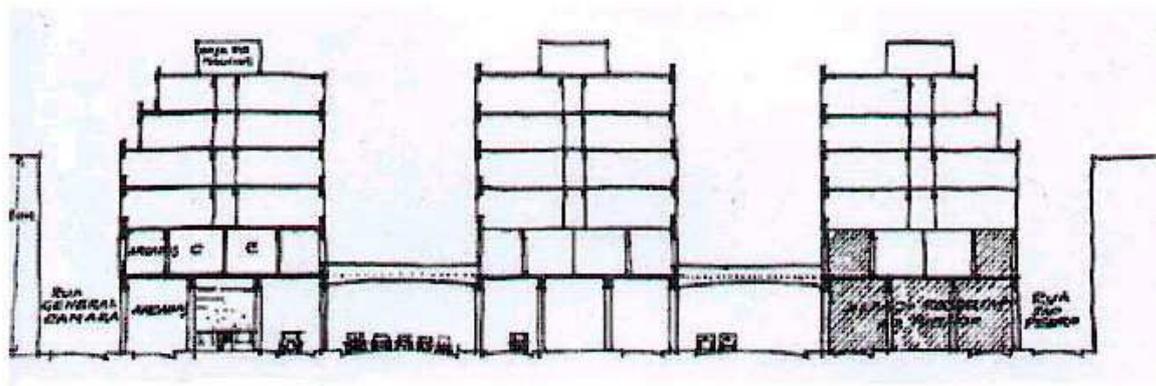
<sup>13</sup> A responsabilidade de Lúcio Costa na sua vinda foi inicialmente ignorada pelo próprio Le Corbusier, que considerava o convite uma iniciativa do Ministro Capanema e a presença dos arquitetos brasileiros uma intromissão exagerada. Idem.

<sup>14</sup> Lúcio Costa, para os alunos da “Law School” em Harvard, trecho reproduzido em O novo humanismo científico e tecnológico, *Revista Módulo*, São Paulo, 1961 e Sobre Arquitetura, Porto Alegre, Centro dos Estudantes Universitários de Arquitetura, 1962.

<sup>15</sup> LE CORBUSIER. “Le Préfet Passos”, *Revista da Diretoria de Engenharia*, n. IV, Rio de Janeiro, set. 1936, p. 243-244. (tradução livre da autora do texto).

<sup>16</sup> SZILARD, A. À margem das conferências de Le Corbusier. *Revista de Arquitetura e Urbanismo*, Rio de Janeiro, ano I, set./out. 1936, p. 165 - 179.

projeta, sem compromisso com dimensões, a separação de pedestres e veículos com vias no nível térreo das edificações, pedestres e lojas no primeiro nível. (Fig. 1)



**Figura 1**

Proposta para a Avenida Presidente Vargas.

Fonte: Szilard, A. Revista de Arquitetura e Urbanismo. Ano I, set/out, 1939.

A tensão que antecede a Segunda Guerra Mundial, na década de 1930, se expressa em artigos técnicos publicados, nos quais os princípios do urbanismo moderno são divulgados. Com o transcorrer da guerra, intensificam-se exemplos dos E.U.A., enquanto desaparecem os modelos de cidades alemãs. Antes, durante e após o período da guerra, o urbanismo é obrigado a apresentar respostas quanto à proteção ou à reconstrução das cidades na Europa, preocupação reproduzida pelos urbanistas locais. É nesse ambiente, propício à circulação de modelos de outros países, que circulam também os ideais modernistas.

O Plano Voisin (1925) de Le Corbusier, para a cidade de Paris é apresentado por J. Estelita (1934)<sup>16</sup> como estratégico em caso de guerra, como exemplo de descongestionamento do centro e alargamento dos espaços vazios. Anos mais tarde, Silva (1942)<sup>17</sup> cita a cidade de Paris pela dificuldade de proteção contra ataques aéreos em face da concentração de edificações e propõe o aproveitamento da área vizinha à Av. Presidente Vargas, por edificações verticalizadas, espaços livres e pilotis dentro do repertório modernista.

O Rio de Janeiro é objeto de uma série de formulações concretas de inspiração modernista, produzidas pelos urbanistas locais. Na XIª Feira Internacional de Amostras da Cidade do Rio de Janeiro em 1938<sup>18</sup>, realizada no aterrado do Calabouço, a Prefeitura apresenta os seus projetos de urbanização elaborados pela Comissão do Plano da Cidade<sup>19</sup> na administração de H.

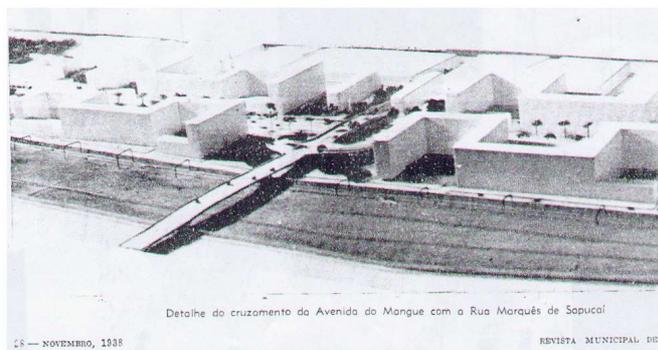
<sup>16</sup> Na cidade ideal, as artérias tem a largura maior que a soma das alturas das edificações dos dois lados, para permitir em caso de desmoronamento a passagem de turmas de salvamento. A orientação dos ventos e os lagos auxiliam na evaporação dos gases. O modelo não permite centro comercial ou industrial com vistas a diluir os prejuízos dos bombardeios.

<sup>17</sup> SILVA, Hermínio Andrade e. O urbanismo em face dos ataques aéreos, *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 6, nov. 1942, p. 331-340.

<sup>18</sup> A SECRETARIA Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas na XIª Feira Internacional de Amostras, *Revista Municipal de Engenharia*, n. 6, Rio de Janeiro, nov. 1938, p. 670-693.

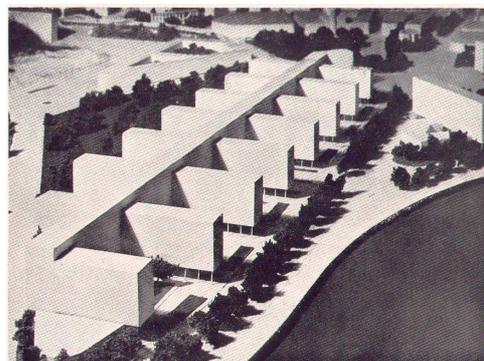
<sup>19</sup> O Prefeito Dodsworth em 1937 restabelece a Comissão que havia sido criada em 1930 para avaliar o Plano Agache e extinta em 1931 pelo Prefeito Pedro Ernesto.

Dodsworth para a Avenida Presidente Vargas, a área do desmonte do Morro de Santo Antônio e do aterro no bairro da Glória e Flamengo e a Esplanada do Castelo. Embora a maioria das propostas se relacione com o sistema viário, as maquetes demonstram o aproveitamento dos terrenos por uma tipologia arquitetônica em série, onde se encontram presentes edificações em “redent”, pilotis e a abertura de áreas livres. (Fig. 2 e 3)



**Figura 2**

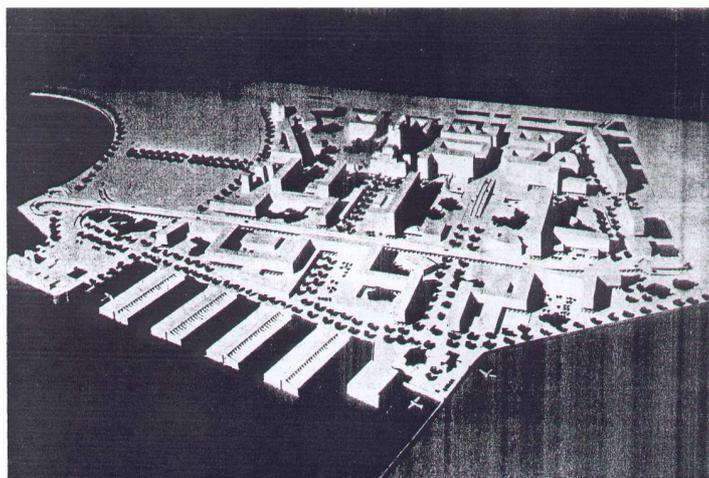
Cruzamento da Av. do Mangue com Marquês de Sapucaí.  
Fonte: Revista Municipal de Engenharia, 1938.



**Figura 3**

Loteamento na área do Saco da Glória.  
Fonte: Almeida, P. de Camargo 1939.

Por outro lado, os novos princípios fazem com que sejam questionados critérios de ocupação de quadras propostos por Agache. Affonso Eduardo Reidy (1938) discorda das propostas para a Esplanada do Castelo, quadras com áreas internas, segundo ele, um resíduo da rua corredor, com deficiências de ventilação e iluminação. Propõe o aproveitamento (Fig. 4) das quadras ainda vazias com a criação de espaços livres, a separação dos tráfegos rápidos e local com auto-estradas elevadas.

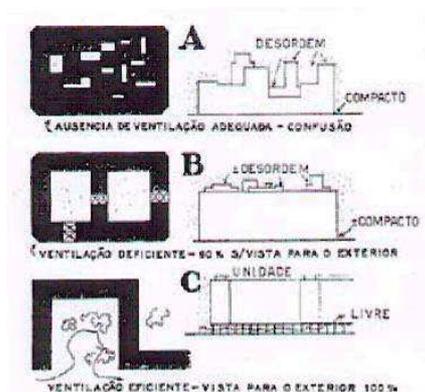


**Figura 4**

Proposta de Urbanização da Esplanada do Castelo.  
Fonte: Reidy, A. E. Revista Municipal de Engenharia, 1938.

Nesse mesmo ano, são revogados pela Comissão do Plano da Cidade os projetos de alinhamento para a Esplanada do Castelo, desenhados segundo as diretrizes do plano Agache. Esses vinham sendo aprovados desde 1928 e são, então, substituídos pelo PA nº 3085/38, contemplando as quadras abertas, dentro dos novos princípios. Nesse momento o ideário modernista já havia chegado aos quadros da Prefeitura.

Paulo de Camargo Almeida (1939)<sup>20</sup>, ao estudar o centro da cidade, afirma orientar-se pelo Plano Agache quanto à destinação da maior parte dos espaços, mas o aproveitamento dos terrenos, retrata as composições modernistas das maquetes da XIª Feira Internacional de Amostras da Cidade do Rio de Janeiro de 1938. Hermínio Andrade e Silva e Rosário Fusco (1942) defendem, anos mais tarde, a redivisão de quadras existentes na área central para o seu aproveitamento por edificações verticalizadas, com vistas ao aumento das áreas livres. E, reafirmam graficamente as vantagens das quadras modernistas diante de outros tipos de ocupação. (Fig. 5)



**Figura 5**

Tipos de quadras

Fonte: Silva, H. Andrade e; Fusco, Rosário. Revista Municipal de Engenharia, 1942.

Algumas propostas se dirigem, entretanto, para uma cidade ideal e não para uma cidade existente. A. Szilard (1943) em artigo denominado “Cidades do Amanhã” reafirma os princípios do Plano Voisin (1925) para Paris, defendendo-o de críticas, posição que em 1950 irá reavaliar. Propõe uma cidade com vias exclusivas para veículos, a urbanização do subsolo para transporte ferroviário, edificações sobre pilotis e a verticalização com criação de áreas livres.

J. O. Saboya Ribeiro (1943) em artigo denominado “Os Núcleos Residenciais do Futuro” propõe um projeto habitacional para o bairro da Gávea dentro dos novos princípios, embora, segundo ele, esses critérios não possam ser aplicados às cidades “obsoletas”, mas àquelas que fazem parte de um novo “surgimento urbano”. O que parece demonstrar a dificuldade encontrada pelos urbanistas locais em aplicá-los em escalas maiores nas cidades existentes.

<sup>20</sup> Em relação do novo traçado dos terrenos conquistados com o futuro desmonte do Morro de Santo Antonio.

Em outro texto (1945),<sup>21</sup> defende o aproveitamento da Esplanada do Morro de Santo Antônio sem divisão em quadras e lotes, pela definição de massas arquitetônicas. Nesse momento, Saboya Ribeiro já é autor de projeto (PA nº 3612/41) para o local, em que a aplicação dos ideais modernistas, ainda, está centrada na repetição de blocos construídos dentro dos novos princípios, ao contrário de outros projetos posteriores.

Percebe-se que, ao final da década de 1930 e no início da década de 1940, os princípios do urbanismo modernista – a separação de vias para veículos e pedestres, a concentração em torres e a ausência de divisão em lotes – não são ainda amplamente aplicados, mesmo em projetos, ao contrário dos princípios arquitetônicos. Presentes, estão sempre os pilotis e os blocos de diferentes alturas. A busca dos elementos centrais da “Ville Radieuse” (1934) de Le Corbusier, porém – sol, ar, vegetação – já se torna determinante nas propostas teóricas e nos projetos.

Por outro lado, apesar da crescente adesão aos novos valores, na década de 40, observa-se também a tentativa de se estabelecer uma síntese entre diferentes propostas. A. Szilard (1944) reitera os princípios do CIAM quanto à necessidade de se impor ordem às cidades existentes, mas baseando-se nas propostas de Saarinen<sup>22</sup>, que advoga uma descentralização racional, adapta o modelo à cidade do Rio de Janeiro. Stephane Vannier (1945), por outro lado, reitera que o urbanismo deve contemplar as diversas funções – habitar, trabalhar, repouso e recreio – mas cita também a necessidade do urbanismo interdisciplinar.

A este propósito, cumpre-nos lembrar, que no período do pós-guerra, outros fatores passam também a ser valorizados pelos CIAM<sup>23</sup> e a cidade já é então entendida como uma categoria complexa, não mais abstrata e universal, e o seu habitante um ser político e social, o que acarreta a necessidade de estudos para a formulação de propostas.

## **Projetos e Realizações da Arquitetura e do Urbanismo Modernos**

Nas décadas de 1930 e 1940 alguns projetos incorporam parcial ou totalmente os princípios modernistas. Destacam-se, por seu porte, os projetos da Avenida Presidente Vargas, da Esplanada de Santo Antônio e da Cidade Universitária. No campo da arquitetura é inegável a importância do projeto e construção do Ministério da Educação e Saúde como marco do movimento moderno e como produto da Era Vargas, fruto de um dos dois grandes embates travados entre o academicismo e o modernismo.

---

<sup>21</sup> RIBEIRO, J. O. Saboya. Urbanização da Esplanada de Santo Antônio e suas adjacências, *Revista Municipal de Engenharia*, jan. 1945, p.06-13.

<sup>22</sup> Trata-se dos conceitos baseados no livro de Saarinen “A Cidade, seu desenvolvimento, sua decadência e futuro”, de 1943, em que é proposta uma descentralização orgânica em que cada núcleo é razoavelmente complexo com vistas a permitir uma vida coletiva próxima ao campo.

<sup>23</sup> Desde o VI CIAM (1947) e do VII CIAM (1949) são introduzidas novas reflexões sobre a cidade. Sobre o assunto cf. Yannis Tsiomis, a autoridade CIAM, universalismo e internacionalismo. In: Le Corbusier – Rio de Janeiro, 1929-1936. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1998.

O primeiro embate diz respeito às transformações propostas pelo arquiteto Lúcio Costa, quando diretor da Escola de Belas Artes no início da década de 1930. O convite ao Arquiteto Lúcio Costa à época, para a função da qual se retira meses depois, se insere no conjunto de reformas que vinham sendo entendidas como necessárias à construção de uma nova nação. O ensino da arquitetura e do urbanismo fariam parte da passagem do antigo representado pelo “Academicismo” para o novo, o “Modernismo”. Não nos deteremos aqui em seus detalhes, mas nos cabe destacar o caráter simbólico dessa proposta de mudança, embora não vitoriosa, quando colocada ao lado do conjunto de reformas da Era Vargas.

O segundo diz respeito ao concurso para o projeto do Ministério da Educação e Saúde, cujo projeto vencedor de características acadêmicas acaba por ser substituído pelo projeto modernista da equipe de arquitetos brasileiros, a partir do risco de Le Corbusier para outro terreno. Segundo o Ministro Gustavo Capanema<sup>24</sup>: “... depois de concurso por mim mesmo promovido para escolher um projeto, antes da vinda de Le Corbusier, mandei pagar o prêmio ao primeiro colocado (Arquimedes Memória) com a ressalva de que não aproveitaria o seu trabalho.” A opção pela arquitetura moderna nesse caso, se reveste de um caráter simbólico, representando o novo, uma nova nação, novos tempos. A discussão em relação a esse projeto, que traz ao Rio de Janeiro Le Corbusier, parece demonstrar que o clima era favorável à outra discussão. Desta vez, não relacionada a uma edificação, mas à cidade.

A implantação da Avenida Presidente Vargas coincide com a consolidação dos princípios modernos, embora a intenção de prolongamento do antigo Caminho do Aterrado até o mar já datasse de meados do século XIX<sup>25</sup>. O projeto inicial prevê a Avenida do Mangue, um importante eixo de ligação leste-oeste da cidade, posteriormente Avenida Presidente Vargas, com o canal do meio em toda a sua extensão, detalhe que é modificado pelo Plano Agache.

Na administração H. Dodsworth o projeto é reavaliado<sup>26</sup> e apresentado na XIª Feira Internacional de Amostras em 1938, como parte importante do conjunto de obras viárias propostas<sup>27</sup>, uma das radiais principais aprovadas pela Comissão do Plano da Cidade. Em 1937, reproduzem-se as condições favoráveis para a execução de obras no Distrito Federal pela concentração de poder de decisão propiciada pela vigência do Estado Novo, com a atuação conjunta Prefeitura e Governo Federal, situação semelhante presenciada com a Reforma Pereira Passos no início do século.

---

<sup>24</sup> Reprodução da entrevista do Ministro ao Jornal do Brasil, publicada na Revista de Arquitetura, Rio de Janeiro, jul. 1963.

<sup>25</sup> A idéia de ligar o centro histórico ao Paço de São Cristóvão provém dos tempos do Barão de Mauá (1857), quando foi executada a canalização do primeiro trecho do canal até a Praça 11 de Junho. REIS, José de O. *O Rio de Janeiro e seus prefeitos: evolução urbana da cidade*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1987.

<sup>26</sup> A implantação da via, com largura de 80,00m, resulta na demolição de 525 edificações. REIS, José de O. 50 anos da Avenida Presidente Vargas, *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, jan./dez. 1994. BRITO, Hélio Alves de. Obras da Avenida Presidente Vargas, *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 3/4, p. 100-111, jul./out. 1944.

<sup>27</sup> Entre outras obras da administração H. Dodsworth destacam-se a urbanização da Esplanada do Castelo, a Avenida Brasil, a Avenida Tijuca, a duplicação do Túnel do Leme e o Corte do Cantagalo. Juntamente com o prolongamento da Avenida do Mangue, são projetadas outras vias, entre elas a Avenida Diagonal, cortando área de desmonte do Morro de Santo Antônio e ligando a Lapa ao Campo de Santana, atual Praça da República. COMISSÃO do Plano da Cidade. O plano Diretor, *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 3, jul. 1943. PLANO de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro, *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 6, nov. 1941, p. 314-334. PASSOS, Edison, Melhoramentos do Rio de Janeiro, *Revista do Clube de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 73, maio/jun. 1941, p. 03-22.

Trata-se do momento em que os novos ideais começam a ser absorvidos, restritos ainda ao campo da arquitetura. O projeto do conjunto de obras viárias reunidas sob a denominação “Plano da Cidade”, de autoria de engenheiros urbanistas como José de Oliveira Reis, expressa os novos valores, ainda restritos à representação das edificações em desenhos ou maquetes. As representações contraditórias de mesma época (1938), para a mesma avenida, demonstram que os dois urbanismos - melhoramentos e modernista – coexistem. Por vezes, o elemento novo é uma espécie de galeria e não o pilotis. E, as edificações ainda mantêm as áreas livres internas típicas do plano Agache. Em outras representações, as edificações com previsão de pilotis, são dispostas em “redents” e criam espaços livres.

Embora intenção antiga, a decisão de sua execução na vigência do Estado Novo (1937) coincide com o crescimento das idéias modernistas em nossa cidade e com o projeto do Ministério da Educação e Saúde. Nesse momento, a solução para a Presidente Vargas, parece ser a adoção do traçado viário já amadurecido como proposta de Agache em 1930, dando-lhe um caráter modernista na ocupação dos lotes resultantes.

A. Szilard, em 1936, propunha de forma esquemática o aproveitamento dos terrenos com separação de pedestres e veículos, mas não é essa a solução adotada. O projeto de urbanização acaba por ficar limitado à arquitetura modernista com abertura de áreas livres, pilotis e edificações de diferentes alturas em lotes individualizados. A Presidente Vargas é inaugurada em 1944 por Getúlio Vargas, como um marco no conjunto de realizações da administração da Prefeitura apoiado pelo Governo Federal.

A ocupação final demonstra, porém, que a sua implantação acaba por não atender em toda a sua extensão aos novos princípios. Persistem em parte dela – trecho mais próximo à igreja da Candelária – as edificações coladas nas divisas com galerias térreas para pedestres. Nesse trecho, a harmonia é dada pela uniformidade de alturas, que aliada à largura da via, dá ao espaço uma característica monumental nos moldes do plano Agache.

Constante, também do conjunto de obras da Comissão do Plano da Cidade em 1938 encontra-se o desmorte do Morro de Santo Antônio<sup>28</sup>, proposta que data da mesma época da do desmorte do Morro do Castelo<sup>29</sup>, início do século XIX, ambas justificadas por razões sanitárias.

Os primeiros projetos, entretanto, já no século XX não prevêm a sua demolição, mas a extensão de vias e a sua urbanização. No final da década de 30, a idéia de desmorte e a sua urbanização já figura entre as intenções da Comissão do Plano da Cidade. P. de Camargo Almeida (1939), apresenta um estudo detalhado sobre o desmorte e o aproveitamento da esplanada.

---

<sup>28</sup> AMOEDO FILHO, Farme do. O Desmorte do Morro de Santo Antônio, *Revista do Clube de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 261, jan./maio 1958. REIDY, Affonso Eduardo. Estudo de Urbanização da Área Resultante do Desmorte do Morro de Santo Antônio, *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, jul./set. 1948, p.86-90.

<sup>29</sup> José Maria Bontempo, médico de D. João VI em Memória sobre algumas enfermidades do Rio de Janeiro (1814) propõe o desmorte dos morros.

Em 1941, um projeto de alinhamento é aprovado, que contempla a demolição e o consequente aterro na faixa litorânea entre o Aeroporto Santos Dumont e o Morro da Viúva, cuja impossibilidade de realização será lamentada por H. Dodsworth<sup>30</sup>, em 1943, em face de seus altos custos no período da 2ª Guerra Mundial. Somente na década de 50, as obras de desmonte serão iniciadas, motivadas pelo XXXVI Congresso Eucarístico Internacional, cujo sítio definido para a sua é a área resultante do aterro proveniente do material retirado do morro.

Desde o final da década de 30, o aproveitamento da esplanada do Morro de Santo Antônio é objeto de projetos<sup>31</sup> da Prefeitura, inclusive, de Saboya Ribeiro, colaborando com a Comissão do Plano da Cidade, com as mesmas características da arquitetura modernista em série que se antecipa ao urbanismo modernista. E, outros posteriores do Departamento de Urbanismo-DUR, em que figuram urbanistas como José de Oliveira Reis, Affonso Eduardo Reidy e Hermínio de Andrade e Silva.

É, contudo, o projeto de Reidy e Andrade e Silva<sup>32</sup> de 1948, já fora do nosso período de estudo (1930 - 1945), que expressará de forma ampla os ideais modernistas. Uma via arterial, a Avenida Norte Sul em dois níveis separa a circulação de veículos leves e pedestres da de pesados, propostas justificadas pela transcrição de trechos da Carta de Atenas. A densidade, também baseada na Carta de Atenas, é de 1000 habitantes por hectare, a mesma advogada por Le Corbusier para a cidade de Paris em 1937<sup>33</sup>. Presentes estão os princípios modernistas, em especial, o atendimento das funções – habitar, trabalhar, circular e recrear-se – a concentração com a criação de áreas livres, o sol, o ar e a vegetação.<sup>34</sup>

Quanto à implantação de uma Cidade Universitária, essa passa a ser uma intenção concreta quando o Governo Federal decide reunir em um só local, as várias faculdades e escolas que vão compor a Universidade do Brasil. Diversas localizações se sucedem e dentre essas a área da Praia Vermelha, que conta com outros prédios públicos e já havia sido indicada por Agache em seu plano, a área da Quinta da Boa Vista e finalmente, o arquipélago do Fundão.

Em sua segunda visita ao Rio de Janeiro (1936), Le Corbusier também trata desse assunto, um dos motivos de sua vinda. Em 1935, Piacentini, o arquiteto de Mussolini, também aqui já havia estado para estudar a questão, fato que, segundo Lúcio Costa<sup>35</sup>, havia dificultado a solicitação da vinda de Le Corbusier por parte do Ministro Capanema ao Presidente Getúlio Vargas. Le Corbusier elabora um estudo desenvolvido por Lúcio Costa, Reidy e outros, que acaba por não

<sup>30</sup> DODSWORTH, Henrique. Problemas da Cidade. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 1, p. 5-7, 1943.

<sup>31</sup> PA 3612/41 (Saboya Ribeiro), PA 5028/49 (Reidy e Andrade e Silva), PA 6972/57 e PA 7214/58 (Andrade e Silva e outros). Ao aprovar o PA 5028/49, o Prefeito Mendes de Moraes afirma não incluir na aprovação o elevado proposto, que segundo ele, desfiguraria a cidade. REIS, José .O. *O Rio de Janeiro e seus prefeitos: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro*, 1977.

<sup>32</sup> Trata-se de blocos comerciais e de serviços, alguns de 26 pavimentos, e uma lâmina residencial de 780,00 m de comprimento e 12 pavimentos, com a criação de áreas livres e outras edificações baixas para lazer.

<sup>33</sup> LE CORBUSIER. O problema das favelas parisienses, *Revista da Directoria de Engenharia*, n. IV, Rio de Janeiro, set. 1937, pág. 284 a 286.

<sup>34</sup> O projeto sofre modificações, algumas de autoria Andrade e Silva, e a urbanização iniciada na década de 60 e presente hoje no local não corresponde às propostas de Reidy. Além da ausência da função residencial, as edificações verticalizadas diferem uma das outras, tendo o conjunto perdido o caráter de unidade.

<sup>35</sup> COSTA, Lúcio. *Registro de uma Vivência*. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.

ser aceito pela Comissão Geral de Professores. A Comissão faz objeções a várias questões técnicas e econômicas, dentre elas a previsão de ar condicionado geral, além da invasão de parte do terreno da Quinta da Boa Vista.

Nesse mesmo ano (1936), Lúcio Costa, Reidy e Jorge Moreira, entre outros, ainda preparam um projeto, em que são corrigidas algumas das críticas feitas ao estudo de Le Corbusier, que também não é executado. A partir do final da década de 1940, para o local de arquipélago do Fundão são elaborados novos projetos em que colaboram ainda, Lúcio Costa e Reidy. Finalmente, a responsabilidade do projeto e execução fica por conta do Escritório Técnico da Universidade chefiado por Jorge Moreira.

Em todas as propostas feitas após a visita de Le Corbusier estão presentes vários princípios modernistas: a concentração/verticalização com a liberação de espaços vazios, áreas verdes, a ausência de parcelamento de lotes e a continuidade dos terrenos e, ainda, a indissociabilidade entre arquitetura e urbanismo, ou seja, a arquitetura como base principal de apoio ao projeto urbanístico. A partir do projeto de Lúcio Costa em 1936 é abandonada, porém, a intenção de separação da circulação de pedestres/veículos presente no estudo inicial de Le Corbusier.

Nesse ponto, já podemos afirmar, que é através da arquitetura que se dá a introdução concreta – a realização – do urbanismo modernista em nossa cidade. Apesar da boa receptividade das palestras de Le Corbusier, em 1936, algumas de suas propostas, como a ausência de lotes e quadras, a separação de circulação de pedestres/veículos, são de difícil execução. Os princípios arquitetônicos são mais facilmente concretizados através de construções isoladas, em que o prédio do Ministério da Educação e Saúde é um exemplo aprovado por sua beleza e por suas qualidades de ventilação e iluminação. Não só nos textos produzidos na década de 30, estão presentes projetos urbanísticos em que as edificações representadas possuem características modernistas, assim como no momento da realização alguns projetos, como a implantação da Avenida Presidente Vargas os princípios modernistas são utilizados na arquitetura.

No final da década de 40, Reidy assume a diretoria do Departamento de Urbanismo<sup>36</sup>, momento em que os princípios modernistas passam a ser expressos com mais clareza, como no projeto da Esplanada de Santo Antônio. Naturalmente, é preciso dizer, que na defesa dos ideais modernistas estão incluídos arquitetos pertencentes ou não aos quadros da Prefeitura, com proposições e realizações como: Lúcio Costa<sup>37</sup>, Affonso Eduardo Reidy, Jorge Moreira, Hermínio de Andrade e Silva e Edwaldo Vasconcelos.

---

<sup>36</sup> O Departamento de Urbanismo resulta da transformação da antiga Comissão do Plano da Cidade, através do Decreto-lei nº. 8305, de 06 de dezembro de 1945, aprovado pelo Presidente da República José Linhares.

<sup>37</sup> Destaca-se, ainda, do arquiteto o projeto do Parque Guinle (1946), projeto habitacional precursor das super quadras de Brasília.

## **A Era Vargas e a Arquitetura e o Urbanismo Modernos**

Ao final do nosso período de estudo, em 1948, encontramos Reidy, um dos principais defensores do movimento moderno, à frente do recém-criado órgão de urbanismo da Prefeitura, a Diretoria de Urbanismo, o que nos leva a admitir que o movimento moderno, como processo, já se encontra consolidado nos meios oficiais. Numa perspectiva mais ampla desse mesmo processo, a irradiação e a consolidação dos princípios modernos na arquitetura e no urbanismo ou seus projetos e realizações, como nos foi possível apresentar, se dão intensamente no período compreendido entre os anos de 1930 e 1945, a Era Vargas.

Contudo, alguns fatos que contribuem para o processo, como as visitas de Le Corbusier e a publicação de artigos nas revistas técnicas, não podem ser vinculados à administração Vargas, em qualquer de seus níveis. Outros, por outro lado, são claramente decisões de governo e, portanto, à Era Vargas se encontram vinculados, como os projetos da Cidade Universitária, o Ministério da Educação e Saúde e a Avenida Presidente Vargas.

O modernismo, entretanto, não pode ser considerado o estilo oficial da Era Vargas em seus diferentes níveis da administração. Muitos dos projetos executados nesse período estão apoiados em valores tradicionais, produzindo, especialmente na cidade do Rio de Janeiro, a coexistência de expressões distintas, tanto na arquitetura quanto no urbanismo. No urbanismo, vimos que as representações do projeto da Avenida Presidente Vargas hesitam entre os princípios acadêmicos e os modernos.

Na arquitetura, podemos constatar esse fato nos projetos das sedes ministeriais, que possuem como exemplos mais expressivos o Ministério da Educação e Saúde, este de características modernas, mas também exemplos como o Ministério da Justiça e Negócios Interiores, o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio e o Ministério da Guerra.

Sobre essa diversidade de produção afirma Cavalcanti (1995, p.20):

*A construção, durante a ditadura do Estado Novo, de sedes ministeriais de estilos tão díspares, desfaz talvez uma sólida crença no monolitismo do Estado: uma das mais rígidas ditaduras produz prédios com feições decididamente diversas.*

E, ainda, Segawa (2006, p.93):

*Não é possível identificar na arquitetura da Era Vargas um denominador arquitetônico comum. Não obstante o caráter referencial da sede do Ministério da Educação e Saúde - hoje Palácio Gustavo Capanema - pela sua repercussão na época e seu reconhecimento internacional como um marco da arquitetura moderna, a ação governamental em suas várias frentes ministeriais não estabeleceu uma linguagem arquitetônica direcionada e coerente.*

Se a arquitetura moderna não é a única escolha do Governo Vargas, a Era Vargas, ainda assim permitiu que os princípios modernistas encontrassem um espaço favorável ao seu desenvolvimento, em um período caracterizado pela necessidade de renovação econômica, política e cultural, no qual importantes realizações foram empreendidas, primeiramente no campo da arquitetura, passando ao do urbanismo.

Mas, outros elementos se incorporam à nossa discussão, que resultam de razões práticas e simbólicas. Na década de 1930, a construção de um estado nacional, forte, capaz de enfrentar os problemas através de uma gestão organizada, faz parte das aspirações de alguns setores da intelectualidade brasileira. A construção de uma nação diversa da anterior a 1930, a República Velha, está presente nas atividades governamentais, atingindo diferentes setores da vida nacional.

O ideal reformista permeia a administração, traduzido pelas mãos de uma elite técnica e cosmopolita, conhecedora de experiências de outros países, em que se encontra presente Gustavo Capanema, responsável pela decisão de adoção dos projetos modernos do Ministério de Educação e Saúde e da Cidade Universitária. E, outros ainda, que não se vinculam à nossa questão como Anísio Teixeira, no setor de educação, importante por suas propostas inovadoras relacionadas à “escola nova” baseadas em John Dewey.<sup>38</sup>

A construção dessa nação em oposição à existente até 1930, com a adoção de amplas reformas em vários setores da vida pública, as inúmeras realizações oficiais parecem ter contribuído, dessa forma, para o florescimento de novos princípios, com objetivos universais que aproximassem o Brasil de outros países mais desenvolvidos. O modernismo e seus objetivos de racionalidade e universalidade se aproximam de idéias e propostas adotadas em outros setores da vida pública brasileira.<sup>39</sup>

Mas, se os ideais modernos se inserem numa ampla busca por novos elementos constituintes da nação brasileira, que se intenta construir à época, como parte de razões práticas, também extrapolam essas razões e exercem um papel simbólico. Para a nova nação uma nova arquitetura e um novo urbanismo - mesmo que não seja uma decisão de todos os setores oficiais - da mesma forma com que anos mais tarde, em finais da década de 1950, Brasília, seu projeto moderno e sua construção serão utilizados como símbolo de um novo país industrializado, com desenvolvimento acelerado.

Em resposta à questão referente ao moderno na arquitetura e no urbanismo na Era Vargas, embora não possamos considerá-lo a única escolha da administração na Era Vargas, as propostas e realizações modernistas desenvolvidas à época resultam em grande parte, repetimos

---

<sup>38</sup> Teixeira em 1927 viajou para os Estados Unidos onde fez contato com John Dewey, expoente da “escola nova”. SARMENTO, C. E. *O Rio de Janeiro na era Pedro Ernesto*: Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001.

<sup>39</sup> As reformas empreendidas nos campos financeiro, da educação, da cultura, da saúde, da administração, da política, contemplam princípios de racionalidade e universalidade. Na administração pública, por exemplo, é instituído o sistema de ingresso e ascensão por mérito.

de razões de ordem prática ou simbólica, derivadas do apoio institucional, de decisões de governo e do progresso do país. O seu desenvolvimento no período (1930-1945) é evidente, com o posterior reconhecimento de suas manifestações como o Pavilhão Brasileiro na “1939 World Fair” em Nova York, entre outras exploradas no livro e na exposição “Brazil Builds”<sup>40</sup> no Museu de Arte Moderna na mesma cidade em 1943.

## Referências Bibliográficas

AMOEDO FILHO, Farme do. O desmonte do Morro de Santo Antônio. *Revista do Clube de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 261, jan./maio 1958.

ALMEIDA, P. Camargo. Projeto de remembramento do Centro do Distrito Federal, *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 3, p. 263-281, maio 1939.

BRITO, Hélio Alves de. Obras da Avenida Presidente Vargas. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 3/4, p. 100 -111, jul./out. 1944.

CAVALCANTI, Lauro. *Preocupações do Belo*. Rio de Janeiro: Taurus, 1995.

COMISSÃO do Plano da Cidade: o Plano Diretor. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, n.3, jul. 1943.

COSTA, Lúcio. Entrevista a Mário César Carvalho. *Folha de São Paulo*, 23 jul. 1995.

\_\_\_\_\_. Muita construção, alguma arquitetura e um milagre. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 15 jun. 1951.

\_\_\_\_\_. O novo humanismo científico e tecnológico. *Revista Módulo*, Rio de Janeiro, vol. 5, n. 23, p. 2-7, jun. 1961.

\_\_\_\_\_. Presença de Le Corbusier: entrevista a J. Czajkowski, M. C. Burlamaqui e R. Brito, *Revista de Arquitetura*, Rio de Janeiro, 1987.

\_\_\_\_\_. Razões da nova arquitetura. *Revista da Diretoria de Engenharia da Prefeitura do Distrito Federal*, Rio de Janeiro, v. 3, n.1, p. 3-9, jan.1936.

\_\_\_\_\_. *Registro de uma Vivência*. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.

\_\_\_\_\_. *Sobre Arquitetura*. Porto Alegre: Centro dos Estudantes Universitários de Arquitetura, 1962.

DINIZ, E. O Estado Novo: estrutura de poder, relações de classes. In: *Brasil Republicano: sociedade e política*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 78-119.

DODSWORTH, Henrique. Problemas da Cidade. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 1, p. 5-7, 1943.

ESTELITA, José. Buenos Aires e os seus problemas de urbanização. *Revista da Diretoria de Engenharia da Prefeitura do Distrito Federal*, Rio de Janeiro, n. 4, p. 192-194, jul. 1936.

\_\_\_\_\_. A Rússia e os seus problemas de urbanismo. *Revista da Diretoria de Engenharia da Prefeitura do Distrito Federal*, Rio de Janeiro, ano 2, n. 5, p.9-19, jul. 1933.

---

<sup>40</sup> O livro e a exposição, organizados por Philip Goodwin com fotografias de Kidder Smith destacaram a produção arquitetônica moderna no Brasil, e o edifício sede do Ministério da Educação e Saúde.

\_\_\_\_\_. A visão da guerra e a sua influência na estrutura das novas cidades européias. *Revista da Diretoria de Engenharia da Prefeitura do Distrito Federal*, Rio de Janeiro, ano 2, n.8, p. 9-13, jan.1934. Inclui gravuras.

LE CORBUSIER. *Précisions sur un état présent de l'architecture et l'urbanisme*. Paris: Ed. G. Grès, 1930.

\_\_\_\_\_. "Le Préfet Passos". *Revista da Diretoria de Engenharia da Prefeitura do Distrito Federal*, Rio de Janeiro, n. 4, p. 243-244, set. 1937. [Tradução livre da autora do texto].

\_\_\_\_\_. O problema das favelas parisienses. *Revista da Diretoria de Engenharia da Prefeitura do Distrito Federal*, Rio de Janeiro, n. 4, p. 284-286, set. 1937.

LEME, Maria Cristina da Silva. Três vertentes do urbanismo em São Paulo. In: SEMINÁRIO DA HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 6. *Resumos...* Natal, RN: UFRN, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2000.

LEME, Maria Cristina da Silva (Org.). *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. São Paulo: Nobel; FUPAM, 1999.

MARTINS, Carlos A. Ferreira. Le Corbusier en la conquista de América. In: *As origens das políticas urbanas modernas na América Latina, 1900-1945*. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, IPPUR, 1994.

PASSOS, Edison, Melhoramentos do Rio de Janeiro. *Revista do Clube de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 73, p. 03-22, maio/jun. 1941.

PENIDO, João Augusto Maia. Urbanismo e tráfego. *Revista da Diretoria de Engenharia da Prefeitura do Distrito Federal*, Rio de Janeiro, n.1, p.31-37, jan.1937.

PEREIRA, Margareth Silva et al. *Le Corbusier e o Brasil*. São Paulo: Tessela; Projeto, 1987.

PLANO de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 6, p. 314-334, nov. 1941.

PRESENÇA de Le Corbusier. *Revista Arquitetura da FAU/UFRJ*, Rio de Janeiro, 1987.

REIDY, Affonso Eduardo. Estudo de urbanização da área resultante do desmonte do Morro de Santo Antônio. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, vol. 15, n. 3, p. 86-90, jul./set. 1948.

\_\_\_\_\_. Urbanização da Esplanada de Castelo. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, vol. 5, n. 5, p. 604-607, set. 1938.

REIS, José de Oliveira. *O Rio de Janeiro e seus prefeitos: evolução urbana da cidade*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1987. 5v.

\_\_\_\_\_. 50 anos da Avenida Presidente Vargas. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, jan./dez. 1994.

REZENDE, Vera F. Da sedução à oficialização: o urbanismo modernista na cidade do Rio de Janeiro. *Cadernos PPG-AU/UFBA*, Salvador, BA, ano 3, v.4, 2005. Edição especial: Urbanismo Moderno Brasil, 1930-1960.

\_\_\_\_\_. As transferências internacionais e o urbanismo modernista na cidade do Rio de Janeiro. In: SEMINÁRIO DA HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 6. *Resumos...* Natal, RN: UFRN, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2000.

RIBEIRO, J. O. Saboya. Os Núcleos Residenciais do Futuro. *Revista Municipal de Engenharia*, n. 4, Rio de Janeiro, p. 225-229, out. 1943.

\_\_\_\_\_. Urbanização da Esplanada de Santo Antônio e suas adjacências. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, p. 06-19, jan. 1945.

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

A SECRETARIA Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas na XIª Feira Internacional de Amostras. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 6, p. 670-693, nov. 1938.

SEGAWA, Hugo. Arquitetura na Era Vargas: o avesso da unidade pretendida. In: PESSÔA, José, VASCONCELLOS, Eduardo, REIS, Elisabete, LOBO, Maria (Orgs.). *Moderno e Nacional*. Niterói, RJ: EdUFF, 2006. p. 83-99.

SILVA, Hermínio Andrade e. O urbanismo em face dos ataques aéreos. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 6, p. 331-340, nov.1942.

SILVA, Hermínio Andrade e; FUSCO, Rosário. Redivisão de quadras, condomínios e espaços livres. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, p. 12-20, jan. 1942.

SZILARD, Adalberto. À margem das conferências de Le Corbusier. *Revista de Arquitetura e Urbanismo*, Rio de Janeiro, ano I, p. 165-179, set./out. 1936.

\_\_\_\_\_. Cidades de Amanhã. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 3, p.161-166, jul. 1943.

\_\_\_\_\_. Projetos Regionais. *Revista Municipal de Engenharia*, n. 1, Rio de Janeiro, jan. 1944, p. 17-20.

SZILARD, Adalberto; REIS, José de Oliveira. *Urbanismo no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Ed. O Construtor, 1950.

TSIOMIS, Yannis (Org.). *Le Corbusier, Rio de Janeiro 1929,1936*. Rio de Janeiro: Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro, 1998. 164p.

VANNIER, Stephane. O Urbanismo no Estado do Rio de Janeiro. *Revista do Clube de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 108, p. 46-50, ago. 1945.