

**Avenida Amaral Peixoto:
O Modernismo e o Colonial na abertura de uma via monumental.**

Carlos Alberto Peres Krykhtine

Arquiteto e Urbanista da Secretaria de Habitação da Prefeitura do Rio de Janeiro, mestrando do curso de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense

*Rua Professor Hernani Pires de Melo, 43 – ap 802
São Domingos, Niterói
CEP 24210-130*

Tel: 9476.2852

carlos_krykhtine@yahoo.com.br
carlos.krykhtine@smh.rio.rj.gov.br

Avenida Amaral Peixoto: O Modernismo e o Colonial na abertura de uma via monumental.

A abertura de vias monumentais está sempre associada a intervenções urbanísticas importantes, em que a remodelação de Paris por Haussmann representou um marco. No Rio de Janeiro, a abertura da Avenida Rio Branco no início do século XX e da Avenida Presidente Vargas na década de 1940 representaram medidas de intervenção urbana exemplares.

Em Niterói, município da região metropolitana do Rio de Janeiro, verifica-se também iniciativas de envergadura, dentre elas, a abertura da Avenida Amaral Peixoto em 1942 no bairro do Centro de Niterói. O seu traçado regular que ancora a implantação da avenida foi resultado da implantação do desenhado do francês Pallière, em 1819, para a criação da Vila Real de Praia Grande.

*A abertura da via tem o intuito de criar uma porta de entrada para o centro cívico projetado, já experimentado por Atilio Correa Lima em seu projeto-tese *Avant Projet d'Aménagement et d'Extension de la ville de Niterói*, de 1930. O projeto implantado era um rebatimento da Avenida Presidente Vargas no Rio de Janeiro. Rasgando uma quadra densamente ocupada, a proposta prevê a ligação da Rua Visconde Rio Branco (localizada no litoral) com a rua Marquês do Paraná (Rua Diamantina), a partir da Praça Martim Afonso (Estação das barcas), tangenciando a Praça da República (local do centro cívico da cidade). A avenida possuía uma formula gabaritada com edifícios de 13 pavimentos construídos nas divisas, modulados pela testada frontal de 24 metros e galerias para o abrigo dos pedestres.*

A avenida mudou o cenário colonial projetado por Palliere, que já vinha sofrendo atualizações, principalmente pelos aterros e acréscimos de território ao mar, mas nenhum com o a envergadura e o radicalismo formalístico e tecnológico da Avenida Amaral Peixoto até então.

Avenida Amaral Peixoto: O Modernismo e o Colonial na abertura de uma via monumental.

Novos tempos

A abertura de vias monumentais está sempre associada a intervenções urbanísticas importantes, em que a remodelação de Paris por Haussmann representou um marco. De fato, era incontestável a necessidade de modernização urbana diante das novas perspectivas tecnológicas associadas ao transporte e ao saneamento das cidades. A revolução industrial transformou a arquitetura e as cidades. O domínio do aço e do concreto na construção, a crescente motorização das ferramentas (com a substituição do carvão pelo petróleo) e a energia elétrica revolucionaram vários aspectos da vida urbana. No caso do Rio de Janeiro, os exemplos mais emblemáticos são a abertura da Avenida Rio Branco no início do século XX, e a Avenida Presidente Vargas na década de 1940¹ representando medidas de intervenção urbana que significavam a criação de novas áreas de atração do capital para promover novas dinâmicas urbanas expandindo da cidade.

Em Niterói, município da região metropolitana do Rio de Janeiro, verifica-se também iniciativas de envergadura, dentre elas, a abertura da Avenida Amaral Peixoto em 1942. Fazendo parte do plano de remodelação e extensão da cidade, a avenida é materializada no centro de Niterói, bairro localizado em frente ao centro do Rio de Janeiro, separados pela Baía de Guanabara. De maneira quase espelhar, a operação de implantação da Avenida Amaral Peixoto em muito se assemelha a abertura da Avenida Presidente Vargas, em uma escala menor. Em ambos os casos, longas extensões territoriais foram desapropriadas pelo poder público, que reparcelou a terra em lotes adaptados a monumentalidade esperada para o espaço do novo urbano que se descortinava.

O Desenho de Pallière

O seu traçado regular que ancora a implantação da avenida foi resultado da implantação do desenho Arnaud Julien Pallière (Bordeaux, França 1784 – idem 1862)² em 1818 (Figura 1), compondo plano de urbanização da cidade da Vila Real da Praia Grande, que hoje corresponde ao centro da cidade de Niterói. O plano também é atribuído ao Major Engenheiro Antônio Rodrigues Gabriel de Castro. Junto com o desenho de Pallière a vila foi dotada de código de posturas que disciplinava e regulava as construções, exaltando sua característica colonial como podemos comprovar no texto da Ata da Câmara da Vila Real da Praia Grande encaminhando os informes e a normativa a Dom João VI. Dizia o primeiro documento, remetendo o Plano:

¹ A avenida foi criada pelos decretos municipais nº 6897 e 6898 de 28 de dezembro de 1940

² Pintor, desenhista, litógrafo, decorador, professor. Estuda retrato e pintura histórica em Paris, em 1805. Participa do Salão de Paris em 1808, 1810 e 1814. Chega ao Rio de Janeiro em 1817, no mesmo navio que traz a princesa Maria Leopoldina (1797 - 1826). Nesse ano, a pedido de dom João VI (1767 - 1826), pinta vários panoramas das províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. Em 1818, desenvolve um plano para a urbanização da cidade da Vila Real da Praia, hoje Niterói, Rio de Janeiro. Atua como professor de desenho na Real Academia Militar. Segundo alguns historiadores, o artista faz as primeiras litogravuras no Brasil, na Oficina do Arquivo Militar. Pinta o primeiro Panorama da Cidade de São Paulo (visto do rio Tamanduateí), em 1821. No ano seguinte, casa-se com a filha do arquiteto Grandjean de Montigny (1776 - 1850), integrante da Missão Artística Francesa. Realiza vários retratos, entre eles o da imperatriz dona Amélia de Leuchtenberg (1812 - 1873), em 1829, a pedido do imperador dom Pedro I (1798 - 1834). Retorna à França em 1830.

“(...) contemplando a utilidade e esplendor que resultará se esta vila for edificada sobre um plano regular e decoroso; e pesando com vistas no futuro as bem fundadas esperanças de que a mesma cresça em numerosa população a passos rápidos, (...) este sítio recebeu nos últimos dez anos de sua existência, que não contando àquele tempo senão trinta a quarenta casas, hoje está enriquecido com perto de trezentas; (...) tem a honra de depor na mui alta e augusta presença de Vossa Majestade o seguinte Plano de Edificação da Vila Real da Praia Grande. A planta junta oferece uma vista aproximada do estado atual da edificação desta vila, e do qual ela deverá vir a ser se este plano for levado a desempenho. Os lugares que vão em branco denotam as ruas antigas; os que vão marcados entre pontos encarnados indicam as ruas novas. O campo número um será destinado para sobre ele se levantar um Passeio Público, consagrado à feliz memória do faustíssimo dia treze de maio de mil oitocentos e dezesseis. No número segundo se levantará o Rossio³, que será formado por um quadrado retângulo de mil e quinhentos e quarenta palmos, e no centro dele se colocará o pelourinho. (...) Sobre a Rua número seis se levantarão mais quatro ruas, números sete, oito, nove e dez, paralelas entre si o mais que for possível⁴. Estas cinco ruas serão cortadas por nove ruas transversais, que todas devem ter seu começo na Rua seis e o seu acabamento na número dez⁵. Todas as ruas contarão uma largura de 60 palmos e ao menos de cinqüenta aquelas que por algum obstáculo atendível não puderem ter 60. (...) Este será regulado pela maneira seguinte: nos cantos e esquinas das quatro ruas que quadram o Rossio e nos dois cantos da Praça sobre o mar, a ninguém será permitido levantar senão casas de sobrado. No meio e dos lados do Rossio e em todas as outras ruas será livre edificar casas de sobrado ou térreas sempre que aquelas tenham trinta e cinco palmos de altura e estas dezessete, sendo de doze a altura das portadas. Ninguém poderá edificar fora do alinhamento das ruas; e por nenhum pretexto será livre a qualquer deixar nas mesmas ângulos entrantes ou salientes que dêem lugar a serem nelas surpreendidos insidiosamente os que de noite passarem pelas ditas ruas. A Rua da Praia conservará o alinhamento que lhe foi dado, por meio de uma singela graderia de madeira fingindo bronze, entre pilares de tijolo e cal, levantada na frente das casas. Nas outras ruas as casas serão edificadas sobre o alinhamento; e se alguma pessoa quiser formar pátio ao lado de sua casa, ou conservar terreno com chácara, será obrigado a aformosear a frente da rua com um muro da altura de doze palmos, coberto de cal branco. Para evitar que no centro da vila se conserve terreno devoluto e sem casas, (...), todos os donos de terrenos deverão ser obrigados por termo assinado na Câmara a edificar no termo de três anos; e não querendo ou não podendo serão constrangidos a venderem seus terrenos àquelas pessoas que se

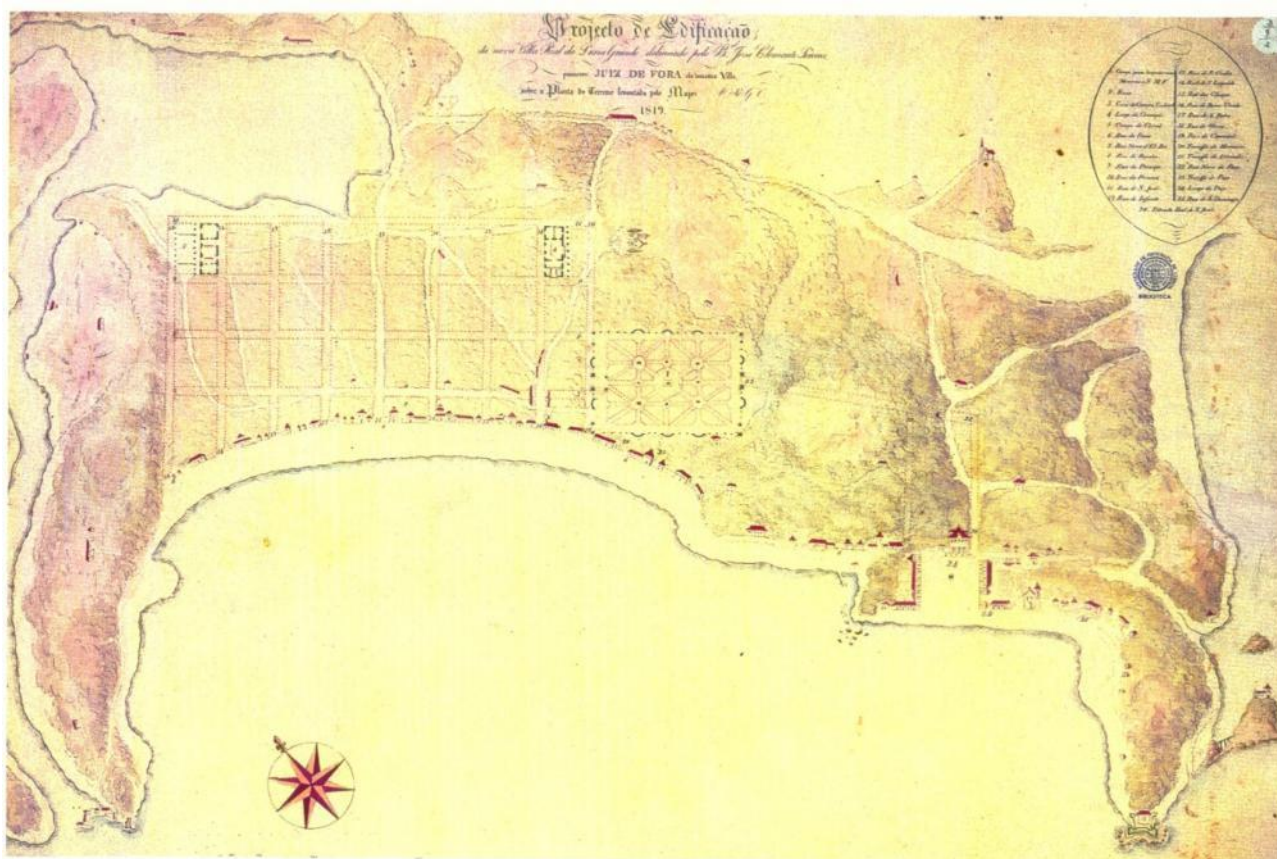
³ O Plano assinala como Rossio o atual Jardim São João..

⁴ A Rua 6 era a Rua da Praia, batizada como Visconde do Rio Branco em 1880. As paralelas foram denominadas d'El Rei, da Rainha, do Príncipe e da Princesa. As duas primeiras passaram a se chamar Visconde do Uruguai e Visconde de Itaboraí, em 1868; a Rua do Príncipe recebeu em 1882 o nome de Barão do Amazonas; e a Rua da Princesa é desde 1888 a Visconde de Sepetiba.

⁵ Esse plano não voltou da Mesa do Desembargo do Paço, tendo a Câmara, por isso, grande dificuldade em executá-lo. Há cerca de meio século foi descoberto por um pesquisador de renome, que o teria vendido a uma biblioteca ou colecionador americano, deixando em seu lugar, no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, apenas uma cópia fotostática de muito má qualidade.

obrigarem a edificar no sobredito terreno⁶, pagando aos donos dos terrenos o justo valor (...). E por igual razão a ninguém será permitido aforar senão metade dos fundos que houver nos espaços de rua a rua, conseguindo-se daqui ao mesmo tempo a vantagem de que todas as casas fiquem patrimoniadas de quintais. Se na abertura de novas ruas, praças e largos, a necessidade de sua retidão ou largura conveniente à comodidade dos habitantes e ao serviço dos que por elas passam for encontrar alguma pequena casa ou plantações, será o seu valor pago pela Câmara, pelo seu justo preço, (...). José Clemente Pereira⁷. Pedro Henrique da Cunha. João de Moura Brito. Francisco Faria Homem.”

Essas disposições, e o fato de definir com muita precisão a utilização dos espaços pelos edifícios públicos (Câmara, Cadeia, matriz, mercado, etc) deixam claro que muito além de um simples plano de arruamento, este era de fato um plano de urbanização. Daí muitos historiadores defenderem a tese de que Niterói foi a primeira cidade realmente projetada do Brasil.



197. "Projecto de Edificação da nova Villa Real de Praia Grande...". Original da Sociedade de Geografia de Lisboa. 1819. Pág. 368.

Figura 1 - Projeto de Edificação da Vila Real da Praia Grande.

Fonte: Sociedade de Geografia de Lisboa, 1819

O traçado original encaminhado ao regente foi implantado e as vias do núcleo do bairro resguardam até hoje os 60 palmos de largura (cerca de 12 metros) de testada a testada dos lotes

⁶ Interessante que o plano em 1818 utilize a edificação compulsória dos terrenos ociosos, instrumento esse regulamentado nos dias atuais, através do Estatuto das Cidades, Lei Federal 10.257 de 10 de julho de 2001

⁷ O plano também ficou conhecido por "Plano José Clemente" administrador público a época.

com seus imóveis edificadas no alinhamento dos passeios, com suas esquinas chanfradas e quintais cercados por muros.

Novos desenhos de expansão

Passados cerca de 120 anos desde o desenho proposto, e analisando a evolução da malha urbana, constata-se também a preocupação do Estado em legislar sobre a produção da cidade e o que nela acontece. No regime republicano, instaurado em 1889, depois de uma tumultuada década, inicia um esforço modernizador, e ao transformar a Província do Rio de Janeiro em Estado e fazer de Niterói sua capital, realizou grandes investimentos na cidade, da mesma forma como acontecia na vizinha capital federal, onde o prefeito Pereira Passos, seguindo a orientação do Presidente da República, Rodrigues Alves, tentava transformar o Rio de Janeiro numa "grande cidade", num esforço que se prolongaria pelas primeiras décadas do século XX.

Um passo firme dado em direção a modernização da Cidade de Niterói ocorreu na década de 1920, quando foi realizado o aterro de 357.000 m² que eliminou a enseada de São Lourenço com as terras provenientes de 3 morros da cidade, para dar lugar ao Porto (1927). O traçado, radial e concêntrico, influenciado por Howard, parece ser contemporâneo às propostas de Agache para o aterro do Castelo, considerando que em 1927 este projeto já estava publicado. (Azevedo, 2005)

Dessa forma, a cidade contava com oferta de áreas urbanizadas adequadas ao seu porte e à sua dinâmica de crescimento no início da década de 1940. Apesar disso, observa-se o recrudescimento de uma vaga urbanizadora após a decretação do Estado Novo (1937-1945) com a consolidação de Ernani do Amaral Peixoto como Interventor do estado do Rio. Trata-se de um período de investimentos urbanos e de relações estreitas com a iniciativa privada do setor de obras públicas e da construção civil. Duas obras se destacam: o aterro da Praia Grande e a abertura da Avenida Amaral Peixoto⁸. A década que se segue é mais discreta, representando a sedimentação da Avenida e a postergação das obras do aterro, cuja realização, lenta e juridicamente não equacionada, traz conseqüências que se estendem até os nossos dias. (Azevedo, 2005)

Uma intervenção monumental

A Avenida Amaral Peixoto mudou o cenário colonial projetado por Palliere. Já bastante povoado por espécimes arquitetônicos ecléticos, a malha urbana vinha sofrendo atualizações, mas, excetuando os aterros, nenhum com o a envergadura e o radicalismo formalístico e tecnológico da Avenida até então.

A abertura da via teve o intuito de criar uma porta de entrada para o centro cívico projetado, já experimentado pelo plano de Atílio Correa Lima em seu projeto-tese Avant Projet

⁸ A Avenida inicialmente teve dois nome: Rua Bernardo Vasconcelos e Av. Duque de Caxias, recebendo a designação atual em 1952.

d'Aménagement et d'Extension de la ville de Niterói, defendida em 13 de dezembro de 1930 no Institut d'Urbanisme de Paris. O projeto implantado era um rebatimento da Avenida Presidente Vargas no Rio de Janeiro. De acordo com a análise de Azevedo (1997, p.45),⁹ podemos comparar os planos Agache e Corrêa Lima e encontrar muitos pontos em comum: priorização das áreas públicas, praças monumentais que irradiam grandes avenidas e diagonais que configuram um sistema de trânsito, monumentos nas principais interseções, parques, além da preocupação explícita de Correia Lima de integrar os centros de Niterói e do Rio, por túnel ou ponte.

Rasgando uma quadra densamente ocupada, a proposta prevê a ligação da Rua Visconde Rio Branco (localizada no litoral) com a Rua Marquês do Paraná (antiga Rua Diamantina), a partir da Praça Martim Afonso (Estação das barcas), tangenciando a Praça da República (local do centro cívico da cidade). “As obras que vão ser iniciadas farão da capital fluminense uma das mais modernas cidades do Brasil e da América, modificando assim inteiramente, seu aspecto vetusto que mais avilta em contraste com a capital carioca”. (jornal “O FLUMINENSE”, em 6 de fevereiro de 1942).

Nas Figuras 2 e 3, podemos observar um comparativo entre a massa edificada do casario existente em 1940, antes da implantação da avenida e a sua resultante, já em 1996¹⁰. Na simulação é possível perceber a mudança de escala do conjunto edificado e também o grande eixo que se forma em direção ao conjunto cívico da Praça da República (edificações em amarelo claro ao fundo). A predominância em 1940 era de edificações de um pavimento, salteadas por sobrados, sobretudo na rua da praia, como preconizava o plano original. Eventualmente encontramos edificações de 3 pavimentos.

⁹ Azevedo, Marlice, faz uma análise das propostas de Atílio Correia para Niterói e levanta uma dúvida sobre a possível influência que as idéias expressadas pelo plano teriam representado nos anos seguintes. Esta análise está presente em outro artigo da autora: Niterói: Planos e projetos para uma capital da velha república. P. 45 In Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. 1996, onde aponta a presença de preceitos de Henard e Howard e soluções sanitaristas de Saturnino de Brito.

¹⁰ A simulação de 1996 apresentada utilizou as bases Aerofotogramétricas da Fundação CIDE (centro de Informações do Estado do Rio de Janeiro, disponíveis no departamento de Urbanismo da Prefeitura de Niterói. A de 1940, foi reconstituída a partir de plantas cadastrais da Prefeitura.

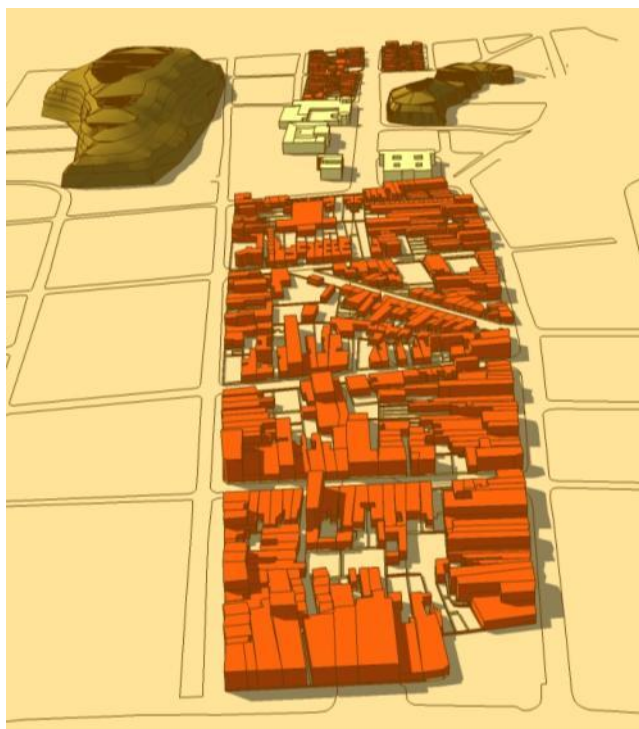


Figura 2 - Simulação das quadras antes da intervenção da avenida

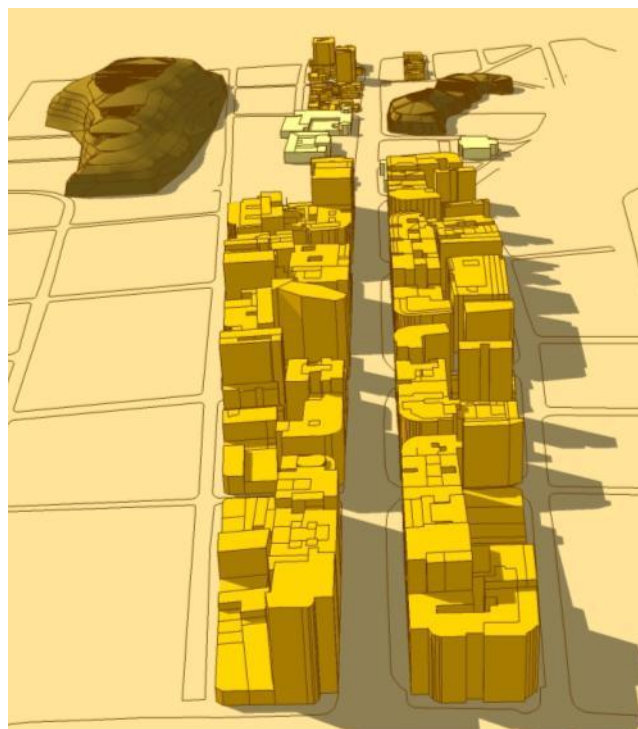


Figura 3 - Simulação das quadras após a consolidação da avenida

A avenida possuía uma formula gabaritada com edifícios de até 13 pavimentos construídos colados nas divisas, modulados pela testada frontal de 24 metros, embora é observado que nem todos os lotes tiveram a testada generosa defendida para o projeto, sendo que variavam entre 10, 12 e 18 metros, com profundidade de 23 metros , em sua maioria. As galerias para o abrigo dos pedestres são também uma característica marcante – com pé-direito duplo, possuindo seis metros e oitenta centímetros de altura e quatro metros de passeio coberto e um metro de passeio desabrigado entre os pilares da galeria e o meio fio.

Um dos edifícios mais emblemáticos da avenida é o Edifício das Secretarias (Figura 4). Constitui-se de uma construção modernista exemplar, fachada em concreto aparente, com Breeze Soleil, pilotis e pavimentos-tipo livres, elevadores abrindo para o passeio público, além de esquadrias deslizantes e com venezianas. O edifício contava ainda com um painel de Burle Max que foi retirado em 1972. O edifício coroava o início da Avenida Amaral Peixoto no seu primeiro trecho e se confrontava com o antigo edifício do Fórum, em estilo eclético.



Figura 4 – Ilustração do Edifício das Secretarias (Álbum do Estado do Rio de Janeiro – 1951/54)

Os projetos eram principalmente comerciais, mas também foram construídos prédios residenciais e mistos, dois deles em galeria (uma delas sobre a travessa Maurity), comunicando-se com a rua vizinha. A maioria das licenças para construção se deram na década de 1950, quando os prédios eram majoritariamente comerciais. Entre os prédios licenciados havia exemplares de prédios residenciais e mistos. A atividade bancária da cidade se concentrara nesta avenida e a ocupação foi mais intensa no lado ímpar cujas galerias e calçadas logo se transformaram em corredores de passagem obrigatória dos políticos fluminenses, que da Assembléia Legislativa seguiam para a Câmara e o Senado, do outro lado da baía, até a mudança da capital federal. (Azevedo, 2005)

Na Figura 5 percebemos o posicionamento da avenida sobre a malha da cidade, onde é possível perceber a subtração da Travessa Maurity. Mesmo com o rigor e a força da implantação, é curioso perceber que é possível reconhecer algumas permanências arquitetônicas ainda das antigas quadras, principalmente na periferia do eixo.



Figura 5 - Acima, a Avenida Amaral Peixoto e suas ruas transversais. Logo abaixo, a simulação das quadras antes da intervenção onde podemos verificar a existência da Rua Maurity

Como instrumento urbano de transferência da propriedade foi utilizado essencialmente processos desapropriatórios que se estenderam até 1963, seguindo ao fim de cada processo com a realização de concorrências públicas (foram quase 20 ao todo). Como a Avenida foi aberta em 2 etapas, os procedimentos iniciais de venda, direcionados ao primeiro trecho, parecem ter tido uma resposta significativa do mercado imobiliário. Em algumas operações temos os exemplos dos lotes 1 e 3, inicialmente vendidos pela municipalidade, em 1943, à Empresa Fluminense de Diversões Ltda. (a incorporadora do Hotel Quitandinha, em Petrópolis), e já repassados ao Banco Predial, 3 anos depois. Outra forma de operação imobiliária eram as permutas, como ocorreram entre o Instituto de Aposentaria e Pensões dos Marítimos e a Prefeitura para aquisição do lote 56. Com a desapropriação da segunda etapa da avenida, uma propriedade foi trocada por um lote da Prefeitura na Rua Miguel Couto em Icaraí. A transferência de lotes também foi feita para abatimento de dívidas bancárias da municipalidade. Localizou-se também a doação de lote para a

Associação Fluminense de Jornalistas (lote 36), com várias prorrogações de prazo para que a Associação pudesse cumprir o tempo exigido para a edificação do prédio. Os vencedores da concorrência tinham prazo de construção e normas para os projetos, comerciais ou mistos (dimensão das fachadas de lojas, galeria padrão, número de elevadores, etc.) registradas na escritura. As vendas iniciadas na década de 1940 se intensificaram na década de 1950 e se estenderam até a década de 1960. (Azevedo, 2005).

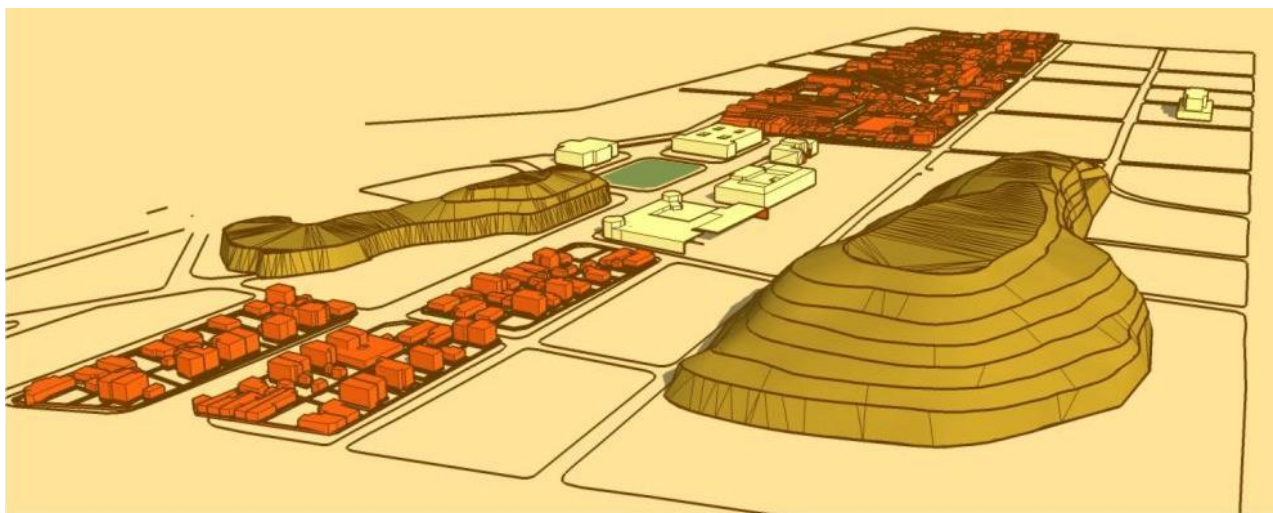


Figura 6 - Quadras da cabeceira oposta, próximo a Avenida Marques de Paraná, simulação da ocupação em 1940.

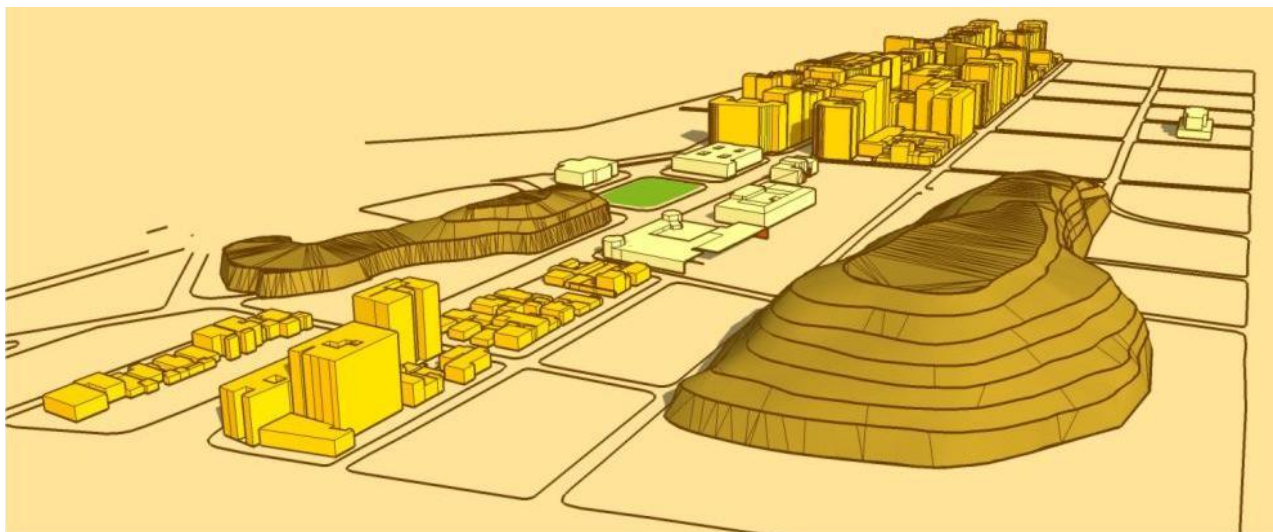


Figura 7 - Situação atual da avenida nas proximidades da Avenida Marques de Paraná

Nas figuras 6 e 7, temos uma visão da avenida próximo a Avenida Marques de Paraná. Este trecho se configurou a segunda parte da intervenção, ocorrendo apenas a partir da década de 50, com a demolição de parte do morro próximo a Praça da República, desobstruindo o caminho para a via. Nesta parte encontramos hoje três edifícios, mas apenas o da esquina da Rua Marques de Olinda possui plano de galeria. Na quadra oposta, um trecho ficou vazio por décadas, sendo

urbanizado com praça já no início do século 21.¹¹ Na quadra próxima ao Liceu de Artes e Ofícios a avenida simplesmente não aconteceu, esta quadra posteriormente foi alvo de diferentes legislações com o intuito de proteger a ambiência do conjunto histórico da Praça da República.

Núcleo de resistência e fragmentação da avenida

O conjunto histórico da Praça da República é o principal divisor espacial entre as fases da operação da urbana da Avenida Amaral Peixoto. A área era conhecida como "Campo Sujo" limitava-se pelas ruas Dr. Celestino, Marquês do Paraná, Coronel Gomes Machado e Visconde de Sepetiba totalizando 1.650 metros quadrados. Em 1913, o Governador Oliveira Botelho e o Prefeito Feliciano Sodré adquiriram o terreno e projetaram para a implantação de "obras de embelezamento e urbanização". O projeto, de autoria do arquiteto Emile Depuy Tessain auxiliado por Pedro Campofiorito, previa a construção de edifícios públicos em torno da praça, formando um grande "Centro Cívico", composto pela Assembléia Legislativa, o Fórum, a Chefia de Polícia, o Tribunal de Justiça, a Escola Normal e a abertura da ampla avenida que viria ser a origem inicial do conceito da Amaral Peixoto. Com o desmonte de grande parte do parte do morro situado à esquerda da Rua Dr. Celestino, aterrou-se o antigo Campo Sujo e construiu-se a praça, que na época foi chamada de D. Pedro II. Em 1924, sob direção do engenheiro Pio Borges de Castro, foi proposta a construção do monumento denominado Triunfo da República - concebido por Correia de Lima - então Diretor da Escola Nacional de Belas Artes. A praça foi reinaugurada em 1927, pelo Prefeito Manoel Ribeiro de Almeida, já com o nome atual.¹²



Figura 8 - Situação atual da Praça da República, com seu desenho restaurado.

A Praça da República permaneceu com sua feição original até 1969. Em 1970, o Governador Geremias de Mattos Fontes decidiu construir, no lugar, o Tribunal de Justiça do Estado. O

¹¹ Praça projetada pelo arquiteto Oscar Niemeyer

¹² "Niterói Patrimônio Cultural", editado pela SMC/Niterói Livros, Rio de Janeiro, 2000.

monumento "Triunfo da República" foi desmontado e em seu lugar ergueu-se a estrutura arquitetônica do edifício do Tribunal de Justiça que nunca foi concluído. Em 1989, o governo do estado determinou a implosão do "esqueleto" do prédio e a reconstituição da praça na sua forma original. No dia 4 de dezembro de 1989 reinauguraram-se a Praça da República e seu monumento. Reconhecendo o papel histórico, urbanístico e afetivo desse espaço, o Instituto Estadual do Patrimônio e Cultural - INEPAC- tombou todo o logradouro, em 06/09/1990, através do processo E-18/000.164/90. Nas figuras 9, 10 e 11 podemos observar os três cenários morfológicos encontrados para esta parte da avenida.



Figura 9 - Situação em 1940, com a Praça da República e as quadras originais.



Figura 10 - Situação em 1969, com o Palácio da Justiça implantado sobre a Praça.



Figura 11 - Situação pois 1989 com a atual da Praça da República restaurada.

Conclusões

O desenho da avenida cumpre com seus objetivos de maneira bem clara, estabelecer o eixo monumental entre o centro cívico da Praça da República com a Estação Hidroviária na Praça Martin Afonso (Araribóia) além de dar nova face a antiga capital do estado. Todas essas ações originárias de iniciativas do governo central não devem ser desvinculadas dos princípios autoritários do Estado Novo em que o monumentalismo das largas e extensas avenidas ocupadas por prédios verticalizados e homogêneos reiteravam simbolicamente o urbanismo do poder.

Sem levar em conta a escala humana e as relações de integração com o entorno existente, a avenida carece de acertos periféricos de transição e comunicabilidade com a antiga malha do centro, gerando distorções na granulometria oferecida pela arquitetura implantada sobre o desenho de Pallière. Está criado com a implantação da avenida um novo centro, sobre ou na extensão do existente com uma nova linguagem urbanística e arquitetônica, funcional, sem maiores preocupações estéticas, mas com a marca do novo, visto entendido como moderno. Na maior parte das ocorrências verificamos que os edifícios deram suas “largas costas”, desoladas fachadas de fundo de lote, como skyline para as ruas transversais de chegada a avenida. Enquanto espaço a avenida se fecha entorno de si mesma, reforçando o característico desfiladeiro de concreto. A verticalização da Avenida capitalizou a capacidade de renovação do centro da cidade e se estendeu por cerca de 4 décadas para se efetivar.

O urbanismo extremamente racional, desvinculado da população, voltado para um pretenso progresso se associava aos interesses empresariais, que buscavam novas opções econômicas propiciadas pela construção civil. O momento de crescimento das cidades justificava as iniciativas, ainda que não correspondessem às verdadeiras demandas dos anos de 1940. Ainda que se tenha notícia de insatisfeitos e prejudicados com as desapropriações, não se encontra nos jornais da época nenhuma crítica ou referência às obras da Avenida, em decorrência certamente do regime ditatorial. Esta avenida, integrante do Plano de Urbanização e Remodelação da Cidade de Niterói, pela sua largura e ocupação verticalizada, fora dos padrões da área central, teve um papel de eixo divisor da cidade, separando zona norte e zona sul. (Azevedo, 2005)

Apesar desse efeito desarticulador, a sua implantação preencheu as necessidades de expansão do Centro e constituiu um empreendimento de maturação lenta, mas relativamente bem sucedido, se levarmos em conta todo o território criado pelos aterros, relativamente contemporâneos a intervenção. É certo de que ela absorveu as demandas de ocupação da área central por longo período. Gerando até certo ponto a estagnação do mercado imobiliário do seu em torno, e enfraquecendo os outros projetos de expansão, tanto os aterros do Porto, quanto o da Praia Grande (esse com sérios problemas de estratégia fundiária).

A Avenida Amaral Peixoto funcionou como um elemento de atração centrífuga da área central, concentrando nela todas as possibilidades de renovação das ruas adjacentes, mesmo onde posteriormente o gabarito da avenida tenha sido replicado como proposta, gerando poucos exemplares dispersos e desconexos até mesmo da avenida, já que estes não mais estavam sob a guarda da grande operação.

Bibliografia

AGACHE, Alfred. *Rio de Janeiro. Remodelação - Extensão e Embelezamento*. Paris, 1930.

AZEVEDO, Marlice Nazareth Soares. *A Renovação de Centros Urbanos para Uso Habitacional - Um Estudo de Caso: A cidade de Niterói*; tese de mestrado. Rio de Janeiro, COPPE - UFRJ, M. Sc. , Engenharia de Produção, Rio de Janeiro, 1980.

_____. *L' Impact des politiques urbaines sur le développement de Niterói : 1960-1980*; tese de doutorado. Paris, Institut d'Urbanisme de Paris/IUP, Paris XII, Paris, 1987.

_____. *Niterói: Image et Changements d'une ville de la région métropolitaine de Rio de Janeiro*, in *Aménagement et Environnement à Rio de Janeiro*, organizador Iuli Nascimento. IAURIF, Paris, 1996.

_____. *Niterói : Planos e Projetos para uma Capital na Velha República*, in *Anais do VI Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*, Vol. I, Rio de Janeiro, 1996.

_____. *Niterói Urbano - a construção do espaço da cidade*, in *Cidade Múltipla : temas da história de Niterói*, organizadores, Ismênia Lima Martins, Paulo Knauss ; Niterói, RJ: Niterói Livros, 1997.

_____. *Interventores e Intervenções : projetos urbanos no centro de Niterói na década de 1940*, in *Anais do V SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO*, Campinas, 1998

_____. *A abertura da Av. Amaral Peixoto em Niterói : A concretização do projeto nacional de modernização urbana.*, in *Anais do XI ANPUR*, Salvador, 2005

BRITO, Clélia Fernandes. *Praça da República*; dissertação de mestrado. Rio de Janeiro, UFRJ, Escola de Belas Artes, 1990.

CAMARGO, Aspásia et alli. *Artes da Política: Diálogo com Amaral Peixoto*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, CPDOC-FGV,UFF, 1986.

FORTE, José Mattoso Maia. *Notas para a história de Niterói*. Niterói, INCD, 1973.

LIMA, Atílio Corrêa . *Avant - Projet d'Aménagement et Extension de la ville de Niterói au Brésil*. Paris, Bibliothèque de l'Institut d'Urbanisme de Paris de l'Université de Paris, 1932.

MARY, Cristina Pessanha. *Porto de Niterói: uma promessa de autonomia*; tese de doutorado. Rio de Janeiro, UFRJ, 1988.

SECRETARIA DE URBANISMO E MEIO AMBIENTE, Departamento de Urbanismo. *Aterro Praia Grande Norte, Histórico da Ocupação*. Niterói, 1996.

WEHRS, Carlos. *Capítulos da Memória Niteroiense*. Rio de Janeiro, 1989.

_____, *Niterói Cidade Sorriso; a história de um lugar*. Rio de Janeiro, 1984.

"Niterói Patrimônio Cultural", editado pela SMC/Niterói Livros, Rio de Janeiro, 2000.