

**Os projetos para a Esplanada de Santo Antônio, em três décadas da
Revista Municipal de Engenharia, da Prefeitura do Distrito Federal.**

Carlos Fernando de Souza Leão Andrade

Formação: Arquiteto Urbanista, Mestre e Doutor em Urbanismo, PROURB – FAU – UFRJ

Filiação: Attila Andrade e Elôra de Souza Leão Andrade

Endereço para correspondência: Av Rio Branco, 36 – centro – Rio de Janeiro – RJ

Telefone – 021 2203 3100

e-mail: carlosfernando.rio@gmail.com

Os projetos para a Esplanada, em três décadas da Revista Municipal de Engenharia, da Prefeitura do Distrito Federal.

Resumo:

Trata-se do levantamento dos projetos urbanísticos elaborados após o desmonte o Morro de Santo Antônio, no Centro da cidade do Rio de Janeiro. Estes projetos foram publicados durante três décadas, de forma intercalada, sendo que dos três o que mais determina as feições viária da esplanada é a proposta modernista de Affonso Eduardo Reidy, embora em termos construtivos, a realidade criada décadas mais tarde, tenha sido completamente diferente.

Este artigo busca entender as razões de tamanhas alterações, concluindo tratar-se de uma proposta que poderia ter feito sentido quando o Rio de Janeiro era capital da República brasileira, mas perde consistência no período em que a cidade perde esta condição.

Abstract:

This article is about the survey of the urbanísticos projects elaborated after the destruction of the Mount of Santo Antônio, in the Center of the city of Rio de Janeiro. These projects had been published during three decades, of intercalated form, being that of the three what more determines the road structure of the esplanade it is the Affonso Eduardo Reidy's modernist proposal, even so in constructive terms, the reality, decades later, have been completely different. This article searches to understand reasons of so great alterations, concluding to deal with proposal that could have done feseable when Rio de Janeiro was capital of the Brazilian Republic, but loses consistency in the period where the city loses this condition.

Palavras Chaves / Key words:

Esplanada – Urbanismo – Reidy

Esplanade – Urbanism - Reidy

Os Projetos para a Esplanada de Santo Antonio, em três décadas da Revista Municipal de Engenharia, da Prefeitura do Distrito Federal.

Este trabalho é baseado em uma única fonte de pesquisa. Uma publicação que tem início em 1933, no âmbito da Prefeitura do então Distrito Federal. Recebeu vários nomes, iniciou-se como Revista da PDF, mas se firmou como Revista Municipal de Engenharia.

A escolha por esta fonte não é casuística. É nela que se dá espaço às manifestações dos profissionais que abraçam o modernismo e que quando estes se tornam a tendência hegemônica dentro do funcionalismo público carioca, torna-se o grande bastião de sua luta. Alguns nomes como o de Carmem Portinho, Affonso Eduardo Reidy, Déa Paranhos... foram fundamentais para o êxito, não só da publicação como do projeto modernista na PDF.

A publicação serve não só para se conhecer a trajetória do pensamento de Reidy, que em 1938 já é veemente crítico do Plano Agache, como de seu debate com o Engenheiro Sabóia, cujo projeto para a esplanada de Santo Antonio circulou por mais de um ano naquelas páginas.

Será nela também que Reidy irá apresentar seu projeto, quase um manifesto modernista, sem citar, jamais que uma outra proposta, bastante detalhada, foi ali mesmo apresentada, havia pouquíssimo tempo.

Pelo longo período que separou a intenção e o início das obras do desmonte, os projetos para ocuparem a Esplanada de Santo Antonio representam diversas correntes do pensamento urbanístico e notavelmente apresentam a disputa entre as duas equipes que se confrontavam no seio da Prefeitura do Distrito Federal. Como se verá, o movimento modernista triunfará ao menos por certo tempo, até que o urbanismo de matriz corbuseana é substituído pelo rodoviarismo simplório influenciado pela engenharia norte americana, que nos chega, como já vimos, com a criação do Fundo Rodoviário Nacional e os DER.

Poucas obras foram tão reclamadas no Rio de Janeiro como o desmonte do Morro de Santo Antônio... mais de um século, entretanto, entre a data do primeiro projeto que identificamos, e a que realmente ocorreu, foi necessário transcorrer.

Em pleno Estado Novo, a Esplanada de Santo Antônio é finalmente projetada para dar curso ao projeto de uma nova capital federal no Rio de Janeiro. Se tudo

ocorresse como planejado, seria o ponto de cruzamento entre os dois novos principais eixos viários da cidade e abrigo de um novo centro cívico e administrativo da nova capital.

Algo não deu certo... ao final de seu desmonte, a capital era outra.

1 – ANTECEDENTES.

O Morro de Santo Antônio é um dos mais antigos topônimos da cidade do Rio de Janeiro, figurando desde o primeiro século em que este núcleo urbano foi integrado à dinâmica do sistema colonial português, como um dos quatro limites físicos de sua trama urbana. Desta forma, junto com três outros morros, Castelo, Conceição e São Bento, delimitava aquilo que por décadas haveria de ser a cidade.

Este destacado papel, porém, não lhe destinou grande sorte, e assim, como o morro Castelo, o Morro de Santo Antônio também passou a ser objeto de reclamos que pediam o seu arrasamento, de fato, ocorrido na década de 1950. Antes deles, os morros da Mangueira e do Senado tiveram o mesmo tratamento e, igualmente, serviram para aterrar áreas encharcadas ou trechos do litoral.

Ao contrário dos demais, cujas “esplanadas” incorporaram-se à malha existente da cidade e hoje são áreas vivas, perfeitamente integradas à dinâmica urbana, o Morro de Santo Antônio parece ter sido arrasado para nada, originando, ao contrário, uma das maiores lacunas que se podem observar no centro do Rio.

Este texto baseia-se, nos projetos editados pela “Revista Municipal de Engenharia” da Prefeitura do (então) Distrito Federal, a PDF, órgão oficial do pensamento urbanístico predominante na administração, naquela ocasião.

Esta revista circulou de forma mais sistemática entre 1933 a 1960 quando, já sob a égide do Estado da Guanabara, passou a ter edições com periodicidade irregular. No primeiro período, porém, além do caráter oficial que, naturalmente, lhe cabia, mostrou-se um excelente veículo para projetos de arquitetura, consubstanciando-se em importante tribuna para afirmação dos conceitos da arquitetura e dos arquitetos modernistas.

Desta revista, retiramos os projetos com os quais se pretendiam substituir o Morro de Santo Antônio, após o seu arrasamento. Para tanto foram pesquisadas mais de três décadas daquela publicação, encontrando-se referências à questão, ora tratada, desde 1938 até 1966, focando, por razões temáticas na proposta de Affonso Eduardo Reidy, obra de clara matriz modernista e que busca polemizar tanto com a obra de Agache como de Sabóia, como se verá oportunamente.

O mais antigo projeto que a sucessão de artigos que são apresentados naquela publicação, para o desmonte e posterior ocupação do morro de Santo

Antônio, data de 1890¹. Para nós, este projeto de autoria de Sabino Pessoa, é mais significativo por salientar a antiguidade da intenção em retirar-se aquele acidente geográfico, do que propriamente por suas características como projeto urbano. Afinal, esta proposta é anterior, até mesmo ao desmonte do morro do Castelo e, portanto, articula-se com uma malha urbana totalmente diversa daquela existente quando, efetivamente, deu-se o desmonte, isto é, na década de 50.

Ele é exemplar, contudo, no sentido em que apresenta uma proposta de ganhos artificiais de terreno, tanto pelo desmonte, como pelo aterro da área fronteira ao Passeio Público, num momento em que a cidade, em seu vetor sul, limitava-se a Botafogo.

Quanto ao desenho, em si, as duas áreas, isto é, esplanada e aterro, recebem por parte de Sabino Pessoa, o tratamento usual de época, baseado na malha ortogonal, sem grandes preocupações com a trama circundante, interrompida pelo vértice de um quarteirão, e nenhuma avenida, ao menos um pouco mais larga, é prevista.

Observe-se, ainda, o caráter notadamente edificatório do projeto: poucas são as áreas livres e os futuros jardins das Administrações de Pereira Passos e de Carlos Sampaio, ali, inexistem. O projeto guarda, assim, grandes similitudes com a cidade de sua época: densa, ruas estreitas e de raros jardins.

O processo que efetivamente culminará com o desmonte do morro, entretanto, é mais recente, podendo-se situá-lo por volta de 1940, com a criação da “Comissão do Plano da Cidade”, durante a administração de Henrique Dodsworth. Observe-se que o grande intervalo entre uma criação e outra pode ser explicada pelo desmonte do Morro do Castelo que, por si só, representou um enorme ganho de terras para o centro do Rio de Janeiro, tanto que, embora realizado na década de 20, a citada comissão, já em 1940, anunciava que: *“foi aprovado o novo plano de urbanização de toda a área interessada na remodelação completa da Esplanada do Castelo”* (PDF, julho/1940, 255) o que faz pressupor a abundância de terrenos livres. Ainda assim, a mesma comissão entendia que para a realização do Plano Diretor da Cidade *“são fundamentais o desmonte do morro de Santo Antônio, o prolongamento da Avenida do Mangue...”*, e acrescenta:

“É bastante antiga a idéia do arrasamento de alguns morros isolados da cidade do Rio de Janeiro. Dos quatro morros, Castelo, Santo Antonio, Senado e Mangueira, três já não

¹ Em verdade, na década de 1840, Grandjean de Montigny propõe dois eixos viários para o centro do Rio de Janeiro, um deles ligando o largo do Rocio ao da Ajuda (atuais Praças Tiradentes e Cinelândia, cruzando o morro de Santo Antonio, mas a publicação que aqui utilizamos como fonte, não o menciona.

existem mais...O único que tem resistido à ação de várias administrações é o de Santo Antonio, muito embora todos os estudos para a urbanização do centro da Cidade, incluam como obra fundamental o seu arrasamento.” (idem)

Observe-se, por outro lado que, ao contrário do projeto de 1890, é a melhoria viária que passa a ser invocada para o desmonte do morro, tanto que esta obra aparece junto com o prolongamento da Avenida do Mangue, obra que iria determinar o surgimento da Avenida Presidente Vargas. E, é assim, que o então governo, “*sob a égide do Estado Novo, com patriotismo e objetividade, vem resolvendo todos os problemas da administração pública*” (idem 254), idealiza a Avenida Diagonal, que com 50 metros de largura, ligaria a Lapa ao Campo de Santana, visando canalizar “*uma grande parte do tráfego que se faz entre as Zonas Sul e Norte, deslocando-o do Centro Comercial, isto é, desviando-o das Avenidas Rio Branco e Mem de Sá*” (idem 255).

Assim, no ano seguinte, 1941, é apresentado o Plano de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro, pelo então Secretário Geral de Vias e Obras, o Engenheiro Edson Passos, informando que passados vinte anos das obras da administração Passos, já se observa a insuficiência do traçado das vias, creditando isso, ao advento do automóvel, “*criando a predominância do tráfego nos planos normais de urbanização*” (idem).

Assim, o desmonte do morro é, mais uma vez, anunciado, concluindo que se poderia realizá-lo num período de 30 a 36 meses, o que, de resto, sabemos que não ocorreu. De fato, o morro ainda sobreviveria por mais uma década.

Fig. 1– O Morro de Santo Antonio no Plano Municipal de 1941.
(Revista Municipal de Engenharia, julho, 1941)

1 – O PLANO SABÓIA.

De janeiro de 1944 a julho de 45, o engenheiro J.º Sabóia Ribeiro publicou seu plano para a urbanização da futura esplanada, ou seja, mais de um ano. Ainda assim, seremos breves, em relação a esta proposta, considerando-se a temática deste Seminário.

A circulação viária é, se não a principal, certamente uma grande orientação do plano: o sistema viário alcança 35% da área total da futura esplanada, superior a quase todas as cidades norte-americanas ali relacionadas. Sistema viário e transportes são também os estudos mais completos, apresentados pelo autor, que pesquisou linhas de bonde e ônibus, lança mão de dados americanos e ingleses para relacionar veículos, passageiros, habitantes e vias públicas e, em determinado trecho de seu artigo se pergunta da conveniência da construção imediata de “linhas subterrâneas”, para concluir que o metrô dependeria das novas avenidas, é certo, portanto, que se estava diante de uma opção sobre os rumos que o transporte iria tomar. Optou-se pelo rodoviarismo, com os conhecidos resultados para a cidade.

No que concerne ao plano de massa, o Plano Sabóia é bem mais influenciado por Agache do que faz concluir seu discurso. Os prédios propostos pelo urbanista francês para a Esplanada do Castelo são perfeitamente identificáveis em Sabóia, com seus centros de quadra livre, além das “*torres decorativas*”.

Por outro lado, é principalmente em exemplos norte – americanos que o autor busca apoio para afirmar que: “*é ponto pacífico que a formação ideal da cidade é a que se aproxima do traçado rádio concêntrico*” e que “*é lógico ser aconselhável procurar aproximar os planos em xadrez, tanto quanto possível, do plano rádio concêntrico*” (PDF, janeiro/ 1945, 11).

São citados, os planos de Burnham para Chicago e Groeber para Filadélfia, ainda que as européias Barcelona e Reims não sejam esquecidas. Tais tendências podem ser facilmente reconhecidas nas novas vias do Plano Diretor que, por sinal, chamavam-se vias radiais. De concreto, chegou a nós a Radial Oeste, enquanto que o prolongamento da Av. Diagonal dar-se-ia por uma Radial Sul. Deste projeto, sobrou-nos, tão somente, o testemunho dos enormes recuos dos prédios, construídos à maneira da Av. Presidente Vargas, nas ruas da Lapa, Augusto Severo e Catete.

2 – O PLANO REIDY

Ao contrário do anterior, o plano de Afonso Eduardo Reidy é sucinto em sua apresentação teórica, constando, assim de um único número da Revista Municipal de Engenharia da Prefeitura do Distrito Federal, aqui utilizada como fonte.

Tal fato, a pouca fundamentação teórica, pode, entretanto, ser minimizado se consideramos ser o Plano Reidy absolutamente alinhado aos paradigmas modernistas que, em seu caso, se expressavam já há dez anos antes, quando, em 1938, publicou, na mesma revista, sua proposta alternativa para a Esplanada do Castelo (Figs. 2 e 3), que se desenrolava, tendo por base o Plano Agache.

Reidy, ali, partia do princípio de que *“as quadras já quase concluídas na esplanada do Castelo são argumentos convincentes da ineficiência da solução”* (PDF, setembro, 1938, 605), isto é, áreas internas coletivas que, segundo Reidy, é um resquício da *“rua corredor”*, o que considera *“uma etapa vencida pela moderna técnica de construção das cidades”*.

Fig. 2 – Maquete da proposta de Reidy para os edifícios da Esplanada do Castelo, demarcando o embate teórico que culmina com o projeto do MEC, cuja implantação, em centro de terreno, é antagônica à ocupação periférica da quadra, conforme o preconizado no Plano Agache. (Revista PDF, setembro, 1938)

Fig. 3 – Projeto de Reidy para a Esplanada do Castelo – Observe-se o cruzamento das vias em dois níveis, a chegada da AV Beira Mar, no Centro da Cidade, antecipando em décadas o sistema viário proposto para o Aterro do Flamengo. Os prédios em centro de terreno contrastam com os já erguidos de acordo com o esquema do Plano Agache.

De seu projeto para o Castelo, pode-se identificar alguns pontos paradigmáticos que orientarão, não só este, como a proposta para a Esplanada de Santo Antônio, dez anos mais tarde, a saber:

“1 – Separação do tráfego rápido, de penetração, do local (auto - estradas elevadas a 5 metros acima do nível do solo)”.

2 - redução do número de ruas e, conseqüentemente, diminuição do número de cruzamentos.

3 – criação de passagens com mudança de nível nos cruzamentos de tráfego intenso.

4 – ausência da “rua corredor” e das áreas internas.

5 – criação de espaços arborizados, ligados entre si, formando uma rede contínua (restabelecimento do contato com a natureza).

6 – criação de praças de estacionamento e garagens subterrâneas, de modo a deixar as ruas exclusivamente para o tráfego.

7 - preservação do Patrimônio Histórico e Artístico da Cidade.

8 – criação de um núcleo urbano, estudado de forma a proporcionar o bem estar coletivo, principal objetivo do urbanismo (ar, luz, espaço, árvores)

9 – penetração do novo traçado na parte existente da cidade (de escala insuficiente e estrutura desordenada)”. (idem 606)

Desta forma, pode-se notar que, enquanto o projeto anterior buscava conciliar-se com o restante da cidade, mormente no que diz respeito à continuidade da trama urbana, no caso de Reidy, encontramos-nos diante de um rompimento. Ele não pretende sua Esplanada como mais um trecho qualquer da Cidade, mas um acontecimento único, que se tornasse o novo centro do Rio.

Isto se nota, não só no programa arquitetônico nela incluído, mas também pelo sistema viário proposto. A Avenida Diagonal, neste caso, transforma-se num dos grandes eixos ortogonais, à maneira romana, pelo que, pode-se reconhecer, de imediato, os *cardus* e *decumanos maximus*, reforçando, ainda mais a idéia de centro geométrico. É bem verdade que, aqui, isto se dá em cruzamento em alturas distintas: o eixo leste - oeste, prolongamento da Av. Almirante Barroso, em nível mais baixo que o norte - sul, que correspondendo a trecho da Av. Diagonal, era projetado em via elevada (Fig. 4). O sistema viário, aliás, e o conjunto de prédios e os espaços que os circundam são, para Reidy, coisas totalmente separadas, não coexistindo, sequer, no mesmo plano, vale dizer, quando não é a via que é elevada, são os prédios que passam por cima da via. O contato entre os dois elementos, como requer os ditames modernistas, é mínimo.

O espaço público não é, pois, produzido pelo espaço viário, mas apesar deste. Por outro lado, há um procedimento quase clássico em criar praças limitadas pelos prédios e podemos, assim, identificar perfeitamente três espaços distintos: dois centros de animação – as praças do cinema e do teatro – e um centro cívico, com a praça no meio. Um conhecedor da cidade do Rio de Janeiro pode reconhecer nestas três praças, o que a Cinelândia reunia em apenas uma, isto é os cinemas, o Teatro Municipal e o centro cívico, já que nela se localizavam a Câmara de Vereadores do Distrito Federal, o Senado Federal e o Superior Tribunal Federal.

Não se pode desta forma, deixar de notar a intenção de estruturar-se um novo centro para a então capital federal, algo como um *forum* romano modernista. Ali, estão propostos todos os grandes prédios da municipalidade: Prefeitura, Câmara e Museu. Em outra praça, lojas e restaurantes, e aqui, Reidy deixa transparecer antigos preconceitos gregos para quem misturar, no mesmo espaço, o nobre exercício da democracia e as lides comerciais era mau procedimento urbanístico. Aristóteles utiliza a palavra grega “*banausica*”, (equivalente a “abjeto”), para qualificar as atividades comerciais devendo-se, pois, segregá-la.

Por outro lado, não se pode afirmar, numa crítica comum feita aos modernistas, que o projeto seja monofuncional. A rigor, Reidy prevê prédios públicos, escritórios, habitação, comércio e serviços numa área, relativamente, pequena.

Fig. 4 – O plano de Afonso Eduardo Reidy para a Esplanada de Santo Antônio, intitulado Centro Cívico Municipal.

Em compensação, a idéia de articulação com o entorno, como já se disse, passa aqui, totalmente, ao largo: a Rua da Carioca, por exemplo, é totalmente demolida, nesta proposta, tão somente para dar lugar a um gramado e garantir, assim, uma moldura para o conjunto. Mesmo os edifícios, que por seu porte, garantiriam sua sobrevivência, não mereceram qualquer atenção especial.

fosse no sentido de compor uma quadra ou de integrá-los ao novo conjunto. Nem mesmo o Teatro Carlos Gomes, à época vivendo o esplendor da Praça Tiradentes, recebeu qualquer distinção, exceto uma legenda, “edifício existente”, quedando-se localizado próximo ao setor habitacional.

Ou seja, a postura em relação à arquitetura existente pouco difere de Saboia, no que tange ao período pós – colonial, isto é, por não ser considerado patrimônio histórico, pode ser demolido. Os poucos que se salvam são aqueles resguardados por seu porte.

Os monumentos considerados históricos, por seu turno, perdem totalmente qualquer papel ativo na dinâmica da vida urbana – os arcos da Lapa, por exemplo, para Reidy, surgem como uma escultura, perdendo sua função, fosse como outrora, um aqueduto, fosse como em sua nova função, passagem para os bondes. As construções à sua volta são, por seu turno, totalmente demolidas.

O plano de massa, no projeto de Reidy, é típico daqueles oriundos da Carta de Atenas, pela qual os prédios são verticalizados e o solo liberado. Tal procedimento pode ser constatado ao se comparar a área coberta, neste projeto - cerca de 60 000 m², com o de Saboia, onde esta área ultrapassava os 100 000 m². Outro ponto que se salienta, no projeto de Reidy, é a a iluminação dos prédios, observando-se que, até mesmo na representação gráfica, esta preocupação se evidencia através da sombra projetada pelos prédios, servindo para dar a noção da altura dos prédios.

É interessante observa-se que, embora as publicações dos dois projetos estejam separadas por apenas três anos e tenham ocorrido no mesmo periódico, Reidy não faz qualquer menção a seu predecessor. No ano em que está sendo veiculado, pode-se dizer que a arquitetura moderna já se tenha tornado a tendência hegemônica na política editorial da revista, assim como parece sê-lo na administração da Prefeitura. Grandes e importantes projetos de Reidy, como o Pedregulho são desta época, assim como os terrenos conquistados ao mar, com o material retirado do morro

de Santo Antonio, que, anos mais tarde, seriam, igualmente projetados por Reidy, dando origem ao Parque do Flamengo. A esplanada, contudo, embora sua estrutura viária já se estivesse definindo neste projeto, mereceu, ainda, outras propostas, até que ocorresse sua efetiva ocupação.

Assim, pode-se verificar que a proposta de Reidy é um típico produto do período em que não se punha em dúvida a capitalidade do Rio de Janeiro. Se a primeira esplanada, a do Castelo, abrigava o conjunto de novos ministérios federais, inclusive o primeiro ícone modernista da cidade, o prédio do Ministério da Educação e Saúde, a de Santo Antônio preparava-se para ser o centro da própria cidade: o Centro Cívico Municipal.

3 – O destino da esplanada

Terminado o desmonte, entretanto, coube ao Estado da Guanabara resolver o que fazer daquela enorme extensão, naquela altura dos rumos históricos, completamente anacrônica. O novo estado herda a estrutura da antiga Prefeitura do Distrito Federal, alguns prédios da União e encomenda um novo plano urbanístico ao escritório de Constantin Doxiadis.

Da idéia do novo centro cívico, subsiste o cruzamento das duas avenidas, mas que foi implantada, tão somente na área resultante da esplanada e em 1966, a mesma publicação, agora com novo nome, publica o projeto de Andrade Silva e Pereira que, embora ainda não fosse o que se pode ver, atualmente, executado, já disto muito se aproxima, valendo ressaltar ser o único dos três já feito após o efetivo desmonte do morro, que se inicia em 1953.

Ressalte-se, assim, que a Esplanada, 16 anos mais tarde do início de sua construção, ainda não tinha um plano de ocupação, embora o desmonte do Santo Antonio fosse insistentemente reclamado, como se viu, há séculos. Observe-se, ainda, que ao se levarem em conta as diferenças de nível, para as duas avenidas, elas ainda não existiam na época do projeto, não haveria pois qualquer justificativa para a manutenção de seu caráter monumental: os túneis ligando as zonas norte e sul da cidade ou já se encontravam em operação, como o Santa Bárbara, ou já tinha suas obras em franco progresso, como o Rebouças.

Mesmo o aterro do Flamengo, feito com o desmonte do próprio morro de Santo Antônio, fez crescer a importância do tráfego perimetral em detrimento daquele que provinha do Catete e Lapa, ou seja, o fluxo que cruzaria a esplanada de Santo Antonio.

A esplanada foi, basicamente, loteada em grandes terrenos, nos quais os prédios nem manteriam os princípios de Reidy, nem o contextualismo de Sabóia, passando-se a blocos esparsos constituídos de placas de dois andares, sob lâminas de 12 a 22 pavimentos. A novidade neste caso foi a “*manutenção da área já cedida à futura Catedral Metropolitana*” (idem), que no desenho já aparece com sua feição atual, assim como o enorme vazio, existente entre esta e os Arcos que, segundo os autores, daria aos Arcos “*seu merecido destaque*”

De certa forma, anunciava-se, ali, o futuro da esplanada, pois, embora o plano de massas não seja efetivamente o implantado, adiantava-se que um inquérito prévio revelou um interesse acentuado da parte da iniciativa privada, no sentido de construções essencialmente comerciais. Paralelamente, as grandes empresas estatais também mostraram interesse em ali localizar seus edifícios sede, o que,

efetivamente ocorreu nos anos 1970, quando PETROBRAS, BNDES, BNH e, sem jamais ter construído, a CSN, empresas estatais, representantes de uma capitalidade tardia, utilizaram lotes da esplanada de Santo Antonio para erguer suas sedes.

O sistema viário proposto por Ready, uma vez interrompida a abertura das grandes avenidas, resultou num dos grandes equívocos no tecido urbano do centro do Rio de Janeiro, pois nem atendeu aos propósitos de ligar os diferentes pontos da cidade e ainda criou uma enorme descontinuidade urbanística. Da mesma forma, o abandono, por desnecessária, de sua proposta de centro cívico e sua substituição pelos novos edifícios não promove a circulação dos pedestres, como nas demais ruas do centro da cidade. A maior prova disso é a colocação de um sinal para pedestres na pista superior da plataforma... (Fig. 5).

Há de ser dos únicos casos no mundo em que faixa de pedestres e semáforos interrompem um viaduto!

Fig. 5 - Cruzamento de pedestres na Av. República do Paraguai.

4 – Conclusão.

O desmonte do Morro de Santo Antonio e a criação de sua esplanada atravessaram três séculos de projetos do urbanismo carioca, se considerarmos que desde o século XIX, já disto se tratava, e que no século em que vivemos ela ainda não está inteiramente concluída.

Idealizado como projeto viário do Estado Novo, recebe de Affonso Eduardo Reidy sua estrutura inicial, baseada no cruzamento de dois grandes eixos viários, alterando o esquema anterior, deixando ortogonal, o que diagonal era inicialmente proposto, dando maior rigor formal ao projeto.

Vimos que sua proposta fora ensaiada ainda na década de 1930, em sua crítica ao Plano Agache.

A demora com que se dão as obras faz com que elas alcancem a data da transferência da capital federal do Rio de Janeiro para Brasília, transferindo de uma esplanada para outra, a grande experiência do urbanismo modernista no Brasil.

A experiência daqui é evidentemente abortada, deixando alguns resíduos inconclusos e, por isso, incompreensíveis, resultantes da implantação parcial do projeto de Reidy. O resultado na própria esplanada é, como vimos, um deles. Outros foram os alargamentos sucessivos de ruas onde as novas vias radiais deveriam passar o que explica que na Rua da Lapa, no sentido norte sul, ou a Henrique Valladares, no leste oeste, haja prédios tão recuados em relação aos alinhamentos atuais, criando áreas vazias, normalmente utilizadas, sem grandes preparos, para o estacionamento de automóveis.

A demolição de trechos das ruas vizinhas ao morro, como a Rua dos Arcos, que praticamente desaparece e a do Lavradio, que perde grande extensão de seu lado ímpar, também aumenta o isolamento da esplanada.

Por outro lado, o fato de ter chegado completamente desconstruída na década de 1970 e considerando o incremento estatal que os governos militares dão às empresas públicas, a ocupação da esplanada ocorreu, se não seguindo os esquemas modernistas, mas certamente com a face mais moderna (no sentido de atual) que tem o centro do Rio. A única capaz de rivalizar, ainda que em extensão territorial muito inferior, com a Barra da Tijuca. É como funcionasse como uma Edge City (cidade às margens) dentro da cidade. Ou seja, como criasse uma saída por dentro, propiciando a única alternativa para os chamados edifícios inteligentes do centro tradicional da cidade.

Mesmo considerando que desde seu arrasamento, outros vazios urbanos consideráveis, como o TELEPORTO e o perseguido esvaziamento da área portuária do Rio de Janeiro, iniciativas privadas, ainda que totalmente ocupadas por órgãos públicos, foram erigidos em sua área. Recentemente, a ELETROBRAS, anuncia a intenção de se mudar para uma grande torre a ser localizada na Rua dos Arcos, exatamente num dos terrenos vazios, criados pelo desmonte.

Bibliografia:

Periódico: Revista Municipal de Engenharia (até 1960)

Revista de Engenharia do Estado da Guanabara (a partir de 1960)

1 Prefeitura do Distrito Federal – PDF, Revista Municipal de Engenharia, vol. III, Julho de 1940 – Rio de Janeiro.

² idem

³ idem, pg. 254.

⁴ idem, pg. 255.

⁵ PDF, op cit, vol.VIII – no. 4 – Julho- 1941, pg. 213.

⁶ idem

⁷ idem, pg. 216.

⁸ idem, pg. 218.

⁹ Ribeiro, J.O Sabóia – “Urbanização da esplanada de Santo Antonio”, in PDF – op cit, volume IX – Jan.44, pg 16.

¹⁰ Ribeiro, op. cit, pg.10.

¹¹ Ribeiro, op. cit, in PDF, Volume XII, abril 45, pg.51.

¹² Ribeiro, op. cit, Volume XI – Julho e outubro 44, pg 126.

¹³ idem, pg.129.

¹⁴ idem, pg.116

¹⁵ idem, pg.113

¹⁶ idem

¹⁷ Ribeiro, op. cit, Volume XI – abril 44, pg 54

¹⁸ idem.

¹⁹ idem.

²⁰ idem.

²¹ idem, pág.53.

²² idem.

²³ Ribeiro, op. cit, Volume XII – jan 45, pg 11.

²⁴ idem, pg 14.

²⁵ idem.

²⁶ Ribeiro, op. cit, Volume XII – jan 45, pg 103.

²⁷ Reidy, A. E., “ Urbanização da Esplanada do Castelo”, in PDF, Volume V, set. 1938, pg. 605

²⁸ idem, pg. 606.

²⁹ Andrade Silva, H e Pereira, E.J. “Urbanização da Esplanada de Santo Antonio”, ,Revista de Engenharia do Estado da Guanabara,. jan. a dez. 1966, pg 55 e 56.

³⁰ idem,

³¹ idem.

³² idem.