

# REFLEXÕES SOBRE A RELAÇÃO ENTRE PLANEJAMENTO URBANO E POLITICA: A REGIÃO PORTUÁRIA NOS PLANOS AGACHE E DOXIADIS

## REFLECTIONS ABOUT THE RELATION BETWEEN URBAN PLANNING AND POLICY: THE PORT ZONE IN THE PLANS AGACHE AND DOXIADIS

GUILHERME DO NASCIMENTO RODRIGUES

Universidade Federal do Rio de Janeiro  
guirodriguesn@gmail.com

**RESUMO.** O presente trabalho pretende trazer uma reflexão a respeito das relações entre o planejamento urbano e política, esta entendida aqui no sentido mais clássico, ligado às decisões do Estado. No entanto não serão negligenciados os conflitos e jogos de poderes que influenciam na tomada de decisão por parte dos diferentes governos. Partimos do pressuposto que existe uma relação íntima entre os interesses das classes dominantes e as políticas urbanas empreendidas, de forma que busca-se adaptar a cidade às necessidades destas classes. Para mostrar esta relação buscamos um caminho muito específico que é analisar as propostas de dois planos (Agache e Doxiadis) para a região portuária do Rio de Janeiro. Esta análise busca entender como a região se inseria dentro dos planos analisados e como o papel desempenhado por esta região muda.

**PALAVRAS-CHAVE.** PLANOS URBANOS, POLÍTICA, REGIÃO PORTUÁRIA, AGACHE, DOXIADIS.

**ABSTRACT.** This article want to make a reflection about the relations between urban planning and policy. Policy in the classic meaning, the one that treats about the decisions of the Estate. Though we not reject the conflicts and relations of power that makes influencing in the decisions of the governments. We think that exists an close relation between the interests of the dominant groups and the urban policies that are made, so the city is adapted for the necessities of this groups. To show this relations we will analyse the proposes of two plans: the Agache Plan and the Doxiadis Plan. This two plans were made for the city of Rio de Janeiro. We will analyse the proposes for the Port Zone of the city, trying to understand how this zone was inserted in the plans for the city and how the function of this zone modifies

**KEYWORDS.** URBAN PLANIFICATION, POLICY, PORT REGION, AGACHE, DOXIADIS.

## INTRODUÇÃO

Desde tempos remotos o homem busca uma compreensão e elaboração mais consciente da cidade e da vida urbana. A própria cidade nasce do controle mais conscientizado sobre a natureza. Pode-se dizer que já nos primórdios da cidade existia um projeto humano: uma divisão entre terrenos que seriam cultivados (se opondo à simples apropriação dos alimentos que ocorria antes), abrigos para o homem e para os animais e depósitos para guardar os alimentos, tudo isto formando um arranjo espacial conscientizado. Além disso, vemos que há muito tempo o homem procura técnicas para melhor convívio e sobrevivência, formulando, por exemplo, cidades muradas, malhas viárias distintas, calçamentos, etc.

Porém é no século XIX que vai emergir um conjunto de críticas à cidade e formulações mais concretas sobre como a cidade deveria funcionar. Surgem planejamentos que buscam organizar e controlar todos os pormenores de uma cidade.

As críticas desse período são direcionadas aos grandes problemas de insalubridade e infraestrutura urbana. Um dos causadores desse problema foi o superpovoamento das cidades, decorrente da migração campo-cidade que aconteceu após a Revolução Industrial.

Estas críticas aparecem no cenário nascente da modernidade, onde a racionalidade dominava e era tida como a ferramenta com a qual o homem poderia ler e compreender objetivamente o mundo e até organiza-lo da melhor forma.

Este pensamento pautado na racionalidade se espalha por vários ramos do conhecimento. Na arquitetura e no urbanismo são incorporadas características como a padronização e a geometrização do espaço. Era preciso racionalizar a cidade, com cada coisa em seu lugar, no objetivo de tornar a cidade mais funcional.

É importante notar que a expressão de determinado campo do conhecimento, como a arquitetura, não está dissociada de um contexto geral. Dessa forma, os primeiros planejamentos urbanos seguem de certa forma a lógica do pensamento iluminista e positivista onde se acreditava que era possível, através da racionalidade, se atingir um ponto de maior perfeição, numa lógica onde a sociedade estaria em constante aprimoramento.

Da mesma forma que o planejamento urbano sofre influência intelectual do contexto de sua época, acreditamos que a política também exerça grande influência sobre os objetivos dos planos urbanos de cada período.

Buscaremos mostrar aqui como isto se dá na prática através da análise de dois planos urbanos elaborados para a cidade do Rio de Janeiro. Portanto, daremos foco à forma como o contexto político, das épocas em que estes planos foram elaborados, influenciou no arranjo espacial urbano proposto para a cidade.

Observaremos neste estudo como uma região específica da cidade – a Região Portuária – tem sua função modificada de acordo com interesses políticos de duas épocas: os anos 1920 e os anos 1960.

No primeiro capítulo discutiremos brevemente a história da Região Portuária do Rio de Janeiro, buscando compreender como ela se constituiu e como foi o relacionamento dela com o restante da cidade ao longo da história.

Já no segundo capítulo abordaremos o contexto dos Planos Agache e Doxiadis e suas propostas para a região portuária. Após ver os contextos históricos dos planos e das regiões e avaliar as propostas dos dois planos será possível concluir de que forma a política influenciou no planejamento daquela região nos dois períodos propostos.

## **BREVE HISTÓRICO DA REGIÃO PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO**

O que conhecemos como região portuária hoje é a área correspondente aos bairros Gamboa, Saúde, Santo Cristo e parte do Caju, no entanto parte desta área sequer existia no início da ocupação da cidade.

A região portuária se restringia há uma pequena faixa de terra entre a Baía de Guanabara e uma parede montanhosa composta pelos morros da Conceição, São Bento, Providência e Pinto. Esta área começa a ser ocupada no século XVII de forma tímida, apenas com chácaras.

É apenas no século XVIII que a região começa a ter uma ocupação um pouco mais representativa. Nesta época o Rio de Janeiro passava a ser capital do império e era o local onde o ouro extraído da região de Minas Gerais era escoado e com isso aumenta a ocupação e as atividades em toda cidade. Além disso, a região portuária passa a exercer a função de mercados de escravos e também a aumentar o número de armazéns e trapiches associados às atividades portuárias.

No século XIX a cidade recebe inúmeras melhorias e passa a ficar melhor integrada ao comércio mundial após a chegada da Família Real, abertura dos portos e Independência. A cidade começa a ter um comércio muito mais dinâmico, cresce em número de habitantes e expande seus domínios para São Cristóvão, onde vai se estabelecer a residência da Família Real. Além disso, a cidade ganha serviços de iluminação à gás, saneamento e no final do século aparecem as primeiras linhas de bondes. A região portuária nesse contexto também passa por transformações, pois recebe melhorias como aterros que facilitam a comunicação da cidade com São Cristóvão e inicia-se um projeto de melhoramento portuário para o escoamento do café, contando inclusive com a instalação de ferrovia e melhorias nos cais.

Apesar dos esforços de melhorias portuárias o aumento das trocas comerciais continuava e a demanda pela construção de um porto moderno se tornava cada vez mais necessária. Para atender esta demanda em 1903 inicia-se uma grande reforma na cidade onde um dos pontos principais era a construção do porto, concluída em 1910.

A reforma previa a construção de 3.500 metros de cais, dos quais 2700 foram construídos até 1910 e apenas 800 metros foram efetivamente inaugurados com toda estrutura necessária. No entanto, cabe ressaltar que estas melhorias já significavam grande avanço para o Rio de Janeiro, que deixava de ter suas trocas baseada nos trapiches e pequenos cais e agora contava com um porto moderno. Em 1911 as obras foram finalmente concluídas e o porto passou a contar com 18 armazéns internos, 96 armazéns externos e 90 guindastes elétricos.

Além disso, houve uma reformulação da infraestrutura da cidade com alargamento de diversas ruas e abertura de outras. Esta reformulação visava a integração das diferentes regiões da cidade ao centro, merecendo destaques a construção da Avenida Beira-Mar e da Avenida Central

Estas obras estabeleceram a estrutura viária que perdura até hoje naquela região, com as ruas da parte aterrada seguindo um traçado cartesiano em oposição às ruas estreitas e sinuosas do antigo litoral. Além disso, a estrutura fundiária da região também se solidificou neste período, uma vez que as obras foram feitas através de empréstimos ingleses à União. Portanto, toda área aterrada tornou-se propriedade pública cedida por concessão, sendo isto importante para entender toda a dificuldade de reformas na área ao longo da história, já que as alterações precisavam ser negociadas com a União.

## **OS PLANEJAMENTOS E SEUS CONTEXTOS**

Após entender como se consolidou a Região Portuária, cabe agora entendermos quais foram os papéis atribuídos à ela dentro dos dois planos urbanos propostos para a análise: Plano Agache e Plano Doxiadis.

A análise desses planos e o dos contextos em que foram elaborados será de fundamental importância para entender quais foram os valores que tiveram influência na elaboração dos planos, ou seja, quais interesses foram ouvidos e quais as proposições que foram postas no papel. Poderemos perceber quais eram os conflitos de cada período e como eles se resolveram. A esse respeito Oliveira Cruz (2012) enfatiza como estes planos podem nos dar elementos para entender e compreender a produção do espaço urbano e os conflitos e interesses presentes nesta produção:

O planejamento é um elemento fundamental para compreender a produção e organização do espaço urbano, pois ele expressa os interesses dos segmentos coexistentes na cidade e pode justificar ou não a ação deles. (OLIVEIRA CRUZ, 2011, p. 82)

Sabemos, portanto, que o planejamento não é neutro, é a expressão da sociedade e como tal sofre a influência de ideologias e interesses. Interesses muitas vezes conflituosos, resultantes da complexidade que é inerente à própria sociedade.

### **O Plano Agache**

Para falar do plano Agache é preciso antes contextualizar a época em que foi elaborado - a segunda década do século XX.

Para Stuckenbruck (1996) a primeira década do século XX, apesar de ser marcada pelos primórdios da urbanização, caracterizava-se principalmente por discussões em torno da vocação agrária brasileira. Dessa forma, ainda não se falava de urbanização com naturalidade e os temas do urbanismo acabavam sendo negligenciados, somente na década 1920 é que tem-se o início definitivo do processo de urbanização brasileiro.,

A década de 1920 foi marcada por diversas transformações, era uma época de transição e redefinições em diversos cenários.

No cenário econômico, o setor industrial ganhava cada vez mais importância e como consequência causava uma diversificação e transformação no mundo do trabalho, gerando, por exemplo, a imigração de trabalhadores rurais para a cidade em busca de trabalho nas indústrias.

Já no cenário cultural e intelectual surgia um movimento de reinterpretação de nossa história. Os intelectuais deste período refletiam sobre a vocação do Brasil e qual seria sua real identidade, tendo dos eventos marcos dessa vontade: a Semana de Arte Moderna e a Exposição Mundial de 1922. Enquanto no cenário político as oligarquias agrícolas de São Paulo e Minas começavam sofrer pressões, era o início de uma demanda por maior participação política de novos atores sociais, dentre eles a burguesia industrial e os militares de baixa patente.

Dentro desta configuração foram realizadas diversas tentativas de melhorias urbanas na cidade, principalmente na gestão de Carlos Sampaio, entre 1920 e 1922, onde o prefeito além das obras realizadas em função da Exposição Universal, também realizou melhorias em bairros como Copacabana, Méier, Lagoa e Ipanema. (STUCKENBRUCK, 1996)

Porém estas melhorias não foram suficientes para solucionar os problemas da cidade, que recebia diversas críticas, sobretudo pelos jornais da época, denunciando a falta de infraestrutura na cidade.

É neste contexto que em 1926 o recém-empossado prefeito da cidade, Antônio Prado Junior, anuncia a contratação de um plano geral de remodelação da cidade. Este plano foi encomendado ao arquiteto e urbanista francês, Alfred Hubert-Donat Agache.

Algumas polêmicas foram levantadas à época. A primeira diz respeito ao prefeito. Prado Junior não tinha nenhuma experiência política até então, tendo apenas sido presidente do Atlético Clube Paulistano, uma agremiação esportiva de São Paulo. Porém sua amizade com o presidente Washington Luís e o prestígio de seu pai, que já havia sido governador de São Paulo, fizeram com que ele tivesse prioridade na escolha do cargo. No entanto pairavam as dúvidas sobre a capacidade administrativa do prefeito.

A segunda grande polêmica envolvia a nacionalidade do responsável pela confecção do plano. Nesta questão existia um embate entre os engenheiros e os arquitetos. Os primeiros, mais estabilizados como categoria profissional, tendo o Clube de Engenharia como entidade representativa de seus interesses desde 1880, defendiam a vinda de um profissional estrangeiro para confecção do plano, cabendo aos brasileiros auxiliar este profissional. Já os arquitetos buscando construir seu espaço como profissionais capazes de intervir na cidade, criam o Instituto Brasileiro de Arquitetos em 1921 e se colocam majoritariamente como favoráveis a contratação de uma equipe brasileira para elaboração do plano de remodelação.

Tendo que encarar essas polêmicas o prefeito adiou a contratação de Alfred Agache, que inicialmente viria ao Brasil em janeiro de 1927, mas só chega à cidade em junho do mesmo ano a pedido do prefeito. A contratação foi efetivada levando em conta, entre outros fatores, a importância do arquiteto francês, tido como criador do termo urbanismo e fundador da Société Française d'Urbanistes.

O plano de remodelação elaborado por Agache tinha como objetivo expresso servir de diretriz geral para o desenvolvimento da cidade, visando disciplinar seu crescimento. Neste sentido o plano está baseado fortemente no zoneamento de atividades e na formulação de uma legislação urbanística.

O plano foi importante ao realizar diversos levantamentos sobre a cidade, apresentando dados que abordam desde a sua vegetação e clima até demografia e economia. O mais importante trabalho, no entanto, foram as fotografias aéreas realizadas para o plano, numa verdadeira tarefa de realizar um levantamento topográfico e possuir toda planta da cidade.

As principais preocupações de Agache eram com a circulação de automóveis e pessoas, com o saneamento urbano e com criação de espaços livres.

Agache tinha uma visão organicista da cidade, enxergando a mesma como um corpo onde cada elemento seria responsável pelo desempenho de uma função, devendo cada elemento estar em harmonia com o outro para manter o organismo vivo. Agache chama atenção ainda para a estética da cidade, inclusive incluindo este aspecto no título de seu estudo: "Cidade do Rio de Janeiro: extensão, remodelação, embelezamento".

Além da visão estética, Agache diz que o Rio tem uma dupla função urbana: a político-administrativa como capital do país e a econômica como porto e mercado industrial e comercial, sendo esta considerada a principal função da cidade.



Tendo estas duas funções em vista Agache enfatiza novamente sua preocupação com a circulação. Como capital dever-se-ia dar atenção ao preparo monumental das principais artérias e como cidade comercial e industrial era necessário que as mesmas fossem vastas dando vazão ao tráfego pesado.

Diversas parecem ser as inspirações de Agache, percebemos, por exemplo, citações à Daniel Burham e à cidade-jardim de Ebenezer Howard. Burham certamente inspira Agache no aspecto monumental do City Beautiful, que certamente estava no pensamento de Agache ao projetar o centro da cidade e seus edifícios governamentais. Já a influência de Howard está na previsão da criação de cidades-satélites, no entanto, não existe um planejamento preciso para estas, que fogem da ideia genuína de Howard.

Além dos bairros que se prendem ao centro comercial a modo de tentáculos, prevemos igualmente um certo número de aglomerações separadas da aglomeração principal, seja pela configuração geográfica e topográfica dos sítios, seja por reservas arborizadas ou rurais impostas pelos poderes públicos, e representando o papel de cidades-satélites de maior ou menor importância. (AGACHE, 1930, p. 201)

O zoneamento aparece como uma das ferramentas fundamentais para aumentar a funcionalidade da cidade. Para Agache o zoneamento teria o papel de “salvaguardar o valor da propriedade particular sem deixar de proteger a economia e a saúde públicas” e faria isto ao evitar usos impróprios em cada uma das zonas propostas pelo plano. O plano propõe a divisão da cidade em 5 zonas: zona central com parte comercial; zona industrial e do porto; zona de residência; zona suburbana; zona dos espaços livres e reservas arborizadas.

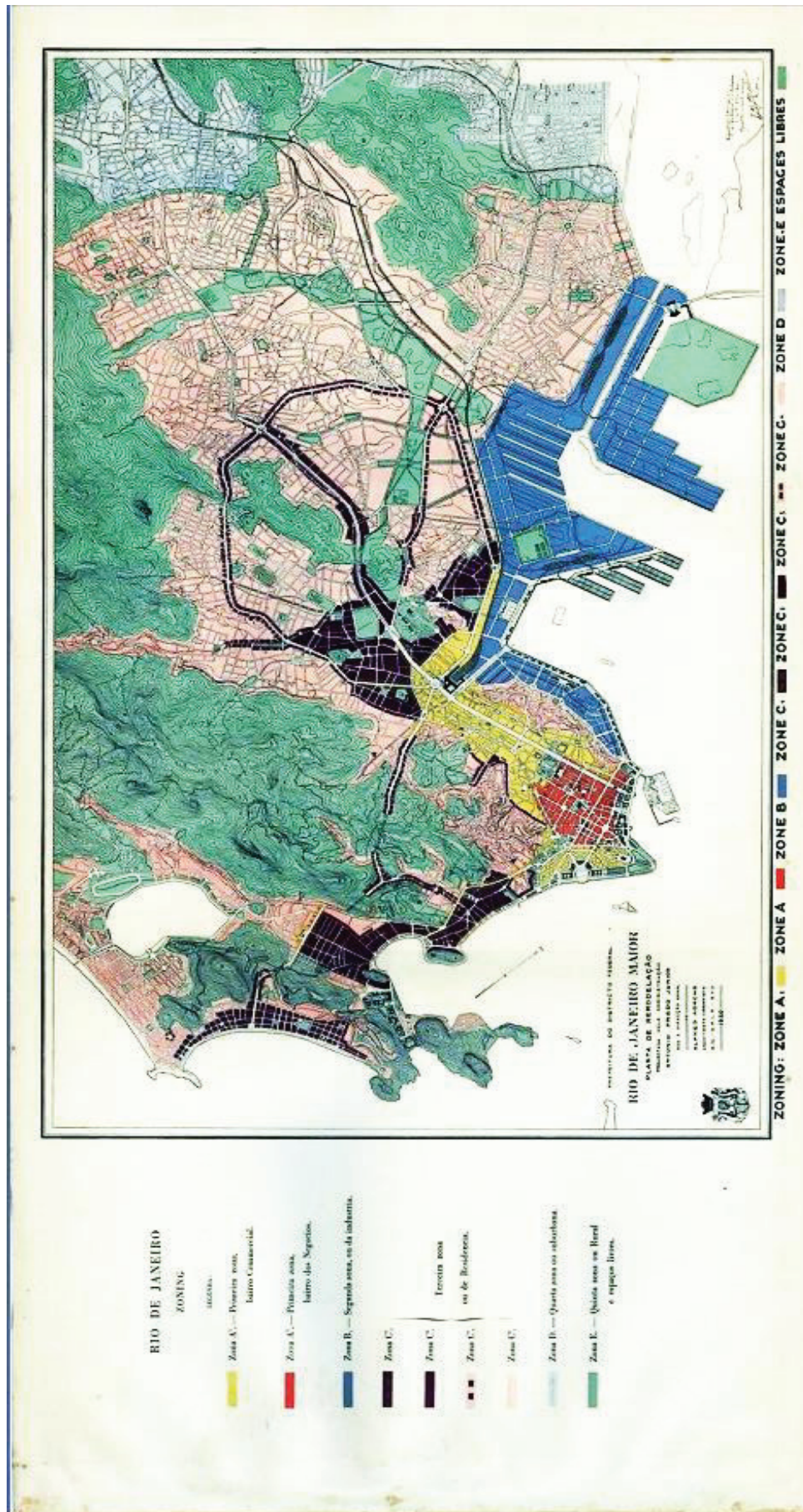
Além destas zonas ainda existe a divisão em outras funcionalidades como: bairros de abastecimento, bairros de produção, bairros residenciais, bairro universitário, bairros de intercâmbio e posto de comando. Na página ao lado, segue o mapa apresentando a divisão em zonas propostas pelo plano.

Como podemos perceber a região portuária é definida pelo plano em sua maior parte como segunda zona ou zona da indústria, mas também é previsto o uso residencial e até o comercial.

É importante apontar uma diferenciação apresentada pelo plano: apesar de parte da área dos atuais bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo estar definida no mapa do plano como área para uso industrial, Agache previa que as indústrias pesadas se localizassem no subúrbio de São Cristóvão e no Caju, enquanto os bairros da Saúde Gamboa e Santo Cristo receberiam de preferência as indústrias leves e o comércio secundário.

Agache prevê que os bairros localizados nos sopés dos morros da Conceição, Providência e Pinto fossem remodelados para receber ateliês, armazéns e hotéis de segunda ordem, além de residências para trabalhadores que poderiam ficar próximos de seus locais de trabalho. O arquiteto pouco dá valor às construções da área, dizendo que não há nada de verdadeiro valor ao ponto de se justificar uma preservação.

Ainda dentro desta diferenciação o plano previa a construção de um porto industrial a ser localizado no bairro do Caju, enquanto o antigo porto comercial deveria ser reservado para desembarque de passageiros e atracamento de transatlânticos.



Para Agache o isolamento das atividades industriais numa zona específica traria benefícios como a melhoria das condições ambientais e higiênicas dos bairros residenciais, que deixariam de conviver com usinas, e a economia nos transportes de matérias-primas e de produtos manufaturados, sendo para isso necessário que a zona escolhida para atividade fosse servida pelos mais diversos tipos de transporte.

Outro ponto interessante de se notar no plano são os elogios de Agache as reformas realizadas no governo de Pereira Passos, dando destaque as obras do Cais do Porto, que segundo ele deu um ótimo resultado sanitário ao aterrar os diversos charcos da região da Prainha. Estes elogios, além de fazer parte da polidez política presente no plano, revelam a importância que a visão sanitária ainda possuía à época.

O porto é elogiado algumas vezes ao longo do plano, tido como um dos melhores do mundo. Porém o autor apresenta preocupações em relação a zona central da cidade, principalmente em relação ao bairro do Mangue, que para ele deveria ser todo remodelado e não possuía nenhum valor para ser conservado. Agache ainda acrescenta que o centro de negócios ainda convivia com ruas estreitas e pouco extensas que atrapalhavam as atividades comerciais.

O que podemos perceber é que o porto aparece no plano como local moderno e por este motivo a Região Portuária é tida como detentora de uma boa estrutura e com posição geográfica favorável (próxima ao porto e linhas férreas), sendo assim propícia a receber atividades industriais e comerciais. No entanto, vemos que a região deixa de ser o ponto focal das reformas pretendidas, como havia sido na Reforma Pereira Passos. No plano Agache o foco era a reformulação da Zona Central de Negócios.

Apesar de haver uma contiguidade entre estas duas regiões (Zona Portuária e Zona Central de Negócios) buscou-se novamente uma divisão de atividades, que era uma das ferramentas principais do plano, como já foi apresentado. Nesta diferenciação o centro antigo, compreendido principalmente a Praça XV atividades ligadas aos “grandes negócios” como bancos, Bolsa de Valores, armazéns de luxo e escritórios empresariais; a região do Castelo por sua vez seria responsável por receber os prédios de jornais, grandes hotéis e comércio de luxo. Por fim, como já foi dito, a área vizinha ao Pier Mauá receberia as atividades ligadas a pequena indústria, comércio secundário e recepção de turistas.

Esta divisão funcionalista visava atender as demandas de circulação, buscando favorecer as necessidades da burguesia industrial e comercial, com a racionalização dessas atividades, demonstrando assim o peso que estes atores passavam a ter na cidade, apesar de o governo central ainda ser dominado pela oligarquia agrária.

### **O Plano Doxiadis**

Assim como o Plano Agache o Plano Doxiadis foi contratado em um momento de grandes transformações na vida política do país. Se na década de 1920 o país passava por questionamentos à oligarquia cafeeira que comandava o país e pela busca de redefinição de sua identidade, na década de 1960 as transformações eram ainda maiores, o país assistia a mudança de localidade da capital federal e grandes conflitos políticos que culminaram em um governo militar em 1964.



Sabendo deste momento de tensão que o país passava é importante fazer uma pequena contextualização destes conflitos políticos, buscando entender quais eram as forças que estavam em tensão e os objetivos na contratação do plano.

Em 1960 a capital brasileira foi transferida do Rio de Janeiro para Brasília e com isso surgiram várias questões sobre qual seria o status do Rio a partir deste momento. Segundo Rodriguez Sosa (2008) a constituição de 1946 previa que após a transferência da capital, o antigo distrito federal ganhasse status de Estado, tendo assim maior autonomia e verbas próprias. Entretanto, o presidente Juscelino Kubitschek defendia que a antiga capital deveria tornar-se território da Guanabara. A partir daí nasce um embate, com direito a uma terceira via: a dos que defendiam que o Rio tivesse o status de cidade.

A opção pelo status de Estado saiu vitoriosa deste embate, porém Juscelino Kubitschek conseguiu que este status só fosse referendado após as eleições presidenciais de 1960, buscando garantir certo controle sob o eleitorado carioca. Para isso o presidente nomeou um governo provisório para o Estado da Guanabara, tendo como interventor estadual o embaixador José Sette Câmara Filho (que governou o estado de abril à dezembro de 1960).

Em janeiro de 1961 toma posse Carlos Lacerda, primeiro governador eleito, rompendo com anos de alinhamento político entre o governo federal e o governo local do Rio de Janeiro.

Carlos Lacerda foi uma figura polêmica e importante para entender a vida política do país e principalmente as motivações por trás da contratação do Plano Doxiadis. Lacerda começou sua vida política como um convicto comunista, porém sua trajetória posterior foi marcada por postura anticomunista e antigetulista, também se colocando na oposição à Kubitschek.

O primeiro cargo político de Lacerda foi o de vereador do distrito federal, sendo o mais votado para o cargo nas eleições de 1947, quando tinha 33 anos de idade. Em 1954, após grandes polêmicas com Getúlio Vargas, foi eleito deputado federal, também com recorde de votação. Finalmente em 1960 ganha as eleições para governador da Guanabara com pequena diferença para seu adversário político, Sérgio Magalhães.

Durante o governo Lacerda foram realizadas diversas obras na cidade como, por exemplo, a construção do túnel Rebouças e da adutora do Guandu, assim como a finalização do Parque do Flamengo e a abertura de diversas escolas primárias. Ainda assim, uma polêmica é levantada por Rodriguez Sosa (2008): porque o plano só foi contratado em 1964 já no fim do mandato do governador? A autora aponta que a provável causa desta demora tenha sido as tensões políticas por qual o país passava.

Vale lembrar que após a renúncia de Jânio Quadros em agosto de 1961, o país passou período conturbado que acabou com a adoção de um regime de governo parlamentarista. Apenas em janeiro de 1963 que o país volta ao regime presidencialista e com isso ascendem as pretensões políticas de Carlos Lacerda, que objetivava tornar-se presidente.

Portanto em março de 1964 Lacerda assina contrato com o escritório grego Doxiadis Associated para elaboração de um plano diretor para o Estado da Guanabara.

Com o plano buscava-se conservar a capitalidade simbólica da Guanabara. Vale lembrar que apesar de São Paulo já exercer predominância no campo econômico, no campo cultural o Rio

ainda exercia a imagem de principal cidade do país, sediando alguns dos jornais mais importantes e sendo celebrada internacionalmente através da Bossa Nova e do carnaval (destacado com o filme *Orfeu Negro* em 1959).

A escolha de Doxiadis foi uma opção pessoal do governador que considerava que o grego tinha uma neutralidade política em relação ao meio profissional carioca da época e também tinha teorias e ideais que apresentavam consonância com as suas ideias de construir a viabilidade econômica do Estado da Guanabara. Cabe ressaltar que a maior parte dos engenheiros e arquitetos da época foram à favor de Sergio Magalhães, opositor de Lacerda nas eleições de 1960. Portanto houve uma parcela de arquitetos e engenheiros importantes como Oscar Niemeyer, Maurício Roberto e Lúcio Costa que se alinharam em ofensiva à contratação de um escritório estrangeiro, no entanto sem êxito. A participação brasileira no plano se deu através da criação da CEDUG, com técnicos brasileiros, que levantaram dados estatísticos sempre lembrados no plano.

O plano Doxiadis tinha um objetivo audacioso, o de prever e orientar o crescimento da cidade até o ano 2000, ou seja, um planejamento de 36 anos. Tinha como grande ferramenta a equística, que era a ciência dos agrupamentos humanos desenvolvida pelo autor, onde pretendia-se através de uma análise racional fundamentar as propostas urbanísticas que assegurariam o desenvolvimento racional das cidades.

Apesar de ter surgido nos debates do CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna) a equística constitui-se em direção oposta aos princípios modernistas. Ela adota a concepção por escala em oposição à concepção funcional, além disso valoriza o centro comunitário em oposição ao centro físico e também assume a valorização das ruas em oposição às quadras.

A utilização da equística reflete o momento que a ciência passava, com larga utilização de modelos matemáticos como forma de explicação da realidade, dessa forma vemos emergir diversos modelos quantitativos nas ciências sociais. Era a época do neopositivismo lógico onde a valorização do empirismo, da linguagem única para as ciências e o maior rigor na aplicação metodológica voltavam a ser diretrizes do conhecimento científico.

A utilização dos modelos matemáticos foi bastante utilizada como instrumento de poder estatal. A manipulação de dados estatístico – não entendida aqui como maquiagem da realidade - foi comum para legitimar determinadas tomadas políticas.

O plano aponta que um dos maiores problemas da cidade era a centralização de atividades, portanto ele propunha adoção de algumas estratégias de descentralização como a distribuição mais equitativa de centros de empregos. Em resumo o grande ponto do plano era a descentralização.

Dentro desta perspectiva de descentralização, Doxiadis faz críticas a posição do porto junto ao centro de negócios. Para Doxiadis essa localização causava distúrbios à região central da cidade, já que um grande tráfego de pessoas e mercadorias era direcionado para lá, causando congestionamentos e pressões sobre essa área. Além disso, o autor considerava o porto como obsoleto e ultrapassado e destaca diversas deficiências como podemos perceber na citação abaixo:

O porto do Rio de Janeiro defronta-se presentemente com vários problemas. A faixa litorânea do porto é limitada; limitado é o espaço para armazéns e demais instalações são inadequadas, faltando equipamento moderno de movimentação de carga. A legislação trabalhista vigente é causa de delongas e altos custos de operação. A profundidade do porto não é suficiente e o

açoreamento contínuo causado pelas correntes de maré na Baía de Guanabara obriga a novas dragagens de seis em seis ou de oito em oito meses. Acresce a circunstância de que a localização do porto no centro da cidade, vizinho ao centro comercial, cria problemas de expansão muito sérios. (DOXIADIS, 1964)

Para Doxiadis as principais operações de carga deveriam ser transferidas para o terminal portuário da COSIGUA (Companhia Sidedurgica do Estado da Guanaba), na Baía de Sepetiba. Este porto era visto com localidade estratégica, uma vez que serviria à siderúrgica, ao escoamento de minérios vindo da região de Paraopeba – MG e para importação de carvão que serviria à usina termelétrica da CHEVAP (Companhia Hidrelétrica do Vale do Paraíba). Além disso, o plano incentivava a localização de indústrias pesadas no local, respondendo aos objetivos de descentralização do plano.

Com a previsão de transferência de atividades portuárias de carga para a Baía de Sepetiba, Doxiadis propõe que o antigo porto comercial da região central da cidade passasse a receber o serviço de cargueiros em geral e navios de passageiros

Apesar de ser visto por Doxiadis como área a ser “descongestionada”, o autor comenta que alguns projetos pra região e seus arredores estavam em pauta na época como um prolongamento do porto e a construção de um Cais de Saneamento e a construção do primeiro trecho da Avenida Perimetral.

Como proposta Doxiadis sugeria a construção da Linha Lilás, que seria o prolongamento do túnel Catumbi-Laranjeiras até a Av. Rodrigues Alves, no Cais do Porto e, além disso, a remodelação urbana de alguns bairros da região e do seu entorno.

O arquiteto grego dizia que na região dessas obras (Perimetral, Linha Lilás, Porto) encontrava-se bairros muito deteriorados e que necessitavam de um replanejamento, dessa forma ele incentiva a remodelação dos bairros do Catumbi, Saúde, Mangue e Lapa, que segundo ele vinham sendo afetados pelo abandono de população:

(...) foram afetados pela mudança de seus moradores para novos bairros, tangidos pela deterioração e pela alteração dos padrões econômicos do comércio a varejo ou ainda por difíceis condições do tráfego de acesso. Os projetos de remodelação dessas áreas, como parte de um plano global da cidade a ser realizado a longo prazo, proporcionarão benefícios diretos à área individualmente e a toda cidade do Rio de Janeiro. (DOXIADIS, 1967)

O que podemos perceber destas propostas para a Região Portuária é que existe uma vontade de retirar atividades da região, respondendo os interesses de descentralização e melhoramento do fluxo da cidade. Dessa forma se concretiza a vontade de um processo que a região deixasse de ser um dos centros nervosos da cidade e passasse a assumir características maiores de uma área residencial.

É importante ressaltar, no entanto, que o Plano Doxiadis apresenta propostas muito gerais, dizendo que estudos e detalhamentos maiores seriam feitos dentro dos planos quinquenais. Dessa forma, não existe uma ênfase às propostas para Região Portuária, sendo escolhidos para ser tratados com mais particularidade os bairros de Copacabana e do Mangue.

## CONCLUSÃO

Podemos ver que cada uma das épocas analisadas foi cercada de conflitos que extrapolam até para a política urbana da cidade. A contratação de cada um dos planos foi rodeada de polêmicas e discussões.

Além como a conjuntura econômica e política orientam os objetivos principais dos planos. A esse respeito Vera Rezende diz que o espaço é destinado a cumprir funções específicas que variam segundo as necessidades das organizações sociais em cada época, sendo assim a cidade é resultante inacabada dos conflitos decorrentes destas organizações de interesses diversos.

Dessa forma, observamos que na época do Plano Agache a burguesia industrial e comercial emergia como ator de grande influência e por isso conseguiu ter suas demandas atendidas através da intenção de alargamento de ruas e da racionalização das atividades.

Neste contexto a Região Portuária, recém-reformulada e com uma estrutura muito boa para época, era vista como local próprio para receber pequenas indústrias, hotéis de segunda categoria e comércio secundário. Além disso, já existia uma vontade de racionalização das atividades portuárias na área e nos seus, onde a ponta do Caju e São Cristóvão seriam o porto industrial da cidade e a região portuária em si ficaria como porto comercial e turístico.

Já no Plano Doxiadis a figura de Carlos Lacerda, governador da Guanabara, aparece com grande destaque. Com convicções pessoais fortes, ambições eleitorais e uma vontade de retomar a capitalidade da cidade, Lacerda antes mesmo da contratação do plano já exercia grandes obras na cidade, como a finalização do Parque do Flamengo.

Como já foi dito, os princípios de Doxiadis coincidiam com os interesses do governador que tinha um pensamento no desenvolvimento econômico da cidade. Os caminhos escolhidos para este fim foi a descentralização, através da criação de novos centros de trabalho e também de uma malha viária mais robustas com diversas linhas expressas que facilitariam o deslocamento na cidade e entre estes centros.

Nesse cenário a Região Portuária, que encontrava-se abandonada, é tida apenas como local a ser reformulado para o uso residencial, uma vez que a população vinha abandonando a área.

Sendo assim, podemos ver que a Região Portuária deixa de ser um local plausível para receber atividades industriais, hoteleiras e comerciais na década de 1920 para ser uma região apropriada apenas para o uso residencial na década de 1960 e mesmo assim necessitando de uma reformulação urbana.

## REFERÊNCIAS

- AGACHE, Alfred. *Cidade do Rio de Janeiro: extensão, remodelação, embelezamento*. Paris:Foyer Brésilien, 1927-30
- CARDOSO, Elizabeth D. *et al. História dos bairros: Saúde, Gamboa e Santo Cristo*. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia, 1987.
- DOXIADIS. *Guanabara: um plano para desenvolvimento urbano*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral, 1967.
- LAMARÃO, Sergio Tadeu de Niemeyer. *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Secretária Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1991.



OLIVEIRA CRUZ, Dayana A. M. As faces do planejamento urbano. *Revista Pegada Eletrônica (Online)*, v. 12, p. 55-68, 2011.

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

RODRIGUEZ SOSA, Marisol. *A Guanabara de Doxiadis e a Havana de Sert: Ekitics e Urban Design, novas direções na ruptura do SIAM*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2006 (tese de doutorado)

STUCKENBRUCK, Denise Cabral. *O Rio de Janeiro em questão: o plano Agache e o ideário reformista dos anos 20*, Rio de Janeiro: IPPUR / URFJ-FASE, 1996

<http://www.unicamp.br/iel/memoria/Ensaios/LiteraturaInfantil/conthist.htm>. Acessado 26/08/2014 às 16:39

<http://www.pucrs.br/edipucrs/online/trabalhoinfantil/trabalhoinfantil/1.3.html>. Acessado 26/08/2014 às 16:45