

História urbana da Avenida Rio Branco na capital federal (Rio de Janeiro, 1930–1960)

Andréia Feitoza de Oliveira

Orientação: Profa. Dra. Flávia Brito do Nascimento (FAU-USP)

Pesquisa: Iniciação Científica, bolsa FAPESP, FAU-USP, 2018

Este artigo tem por objetivo analisar e discutir a história urbana e as transformações da Avenida Rio Branco, localizada na cidade do Rio de Janeiro, entre 1930 até a transferência da capital nacional para Brasília, em 1960. De maneira inédita, este trabalho procura reconstruir a partir da análise de documentos textuais, iconográficos e cartográficos, a história urbana da Avenida Rio Branco, para então buscar

entender o processo de transformação e sua permanência na paisagem urbana durante o período que a cidade foi capital federal do Brasil. Resultados encontrados até o presente momento indicam que a Avenida Rio Branco começou a passar por um processo de transformação de sua paisagem devido às demolições dos edifícios ecléticos ainda nos anos 1930, intensificados nos anos 1940 e 1950.

Palavras-chave: Avenida Rio Branco do Rio de Janeiro; patrimônio cultural urbano; história urbana.

Urban history of Rio Branco Avenue in the federal capital (Rio de Janeiro, 1930 - 1960)

This article aims to analyze and discuss the urban history and transformations of Avenida Rio Branco, located in the city of Rio de Janeiro, between 1930 and the transfer of the national capital to Brasília, in 1960. In an unprecedented way, this work reconstructs from the analysis of textual, iconographic and cartographic documents, the urban history of Avenida Rio Branco, to then seek to understand the process of transformation and its permanence in the urban landscape of the Avenue, during the period that the city was the federal capital of Brazil. Results found so far indicate that Avenida Rio Branco began to undergo a process of transformation of its landscape due to the demolition of its eclectic buildings in 1930s, intensified in the 1940s and 1950.

Keywords: Rio Branco Avenue in Rio de Janeiro; urban cultural heritage; urban history.

Historia urbana de la Avenida Rio Branco en la capital federal (Rio de Janeiro, 1930-1960)

Este artículo tiene como objetivo comprender y discutir la historia urbana y transformaciones de la Avenida Rio Branco, ubicada en la ciudad de Rio de Janeiro, entre 1930 y el traslado de la capital nacional a Brasilia, en 1960. De manera inédita, este trabajo busca reconstruir, a partir del análisis de documentos textuales, iconográficos y cartográficos, la historia urbana de la Avenida Rio Branco, para luego buscar comprender el proceso de transformación y permanencia en el paisaje urbano de la Avenida, durante el período en que la ciudad fue la capital federal de Brasil. Los resultados encontrados hasta el momento indican que la Avenida Rio Branco comenzó a sufrir un proceso de transformación de su paisaje debido a la demolición de sus edificios ecléticos en la década de 1930, intensificado en las décadas de 1940 y 1950.

Palabras clave: Avenida Rio Branco en Rio de Janeiro; patrimonio cultural urbano; historia urbana.

1. INTRODUÇÃO

Localizada no centro da capital do Rio de Janeiro, a Avenida Rio Branco, antiga Avenida Central¹, foi símbolo das forças republicanas e da imagem de modernidade buscada no início do século xx, tanto pelo seu projeto e construção quanto por sua função em abrigar símbolos de poder, como câmara de vereadores, senado, escolas, teatros e edifícios administrativos. Construída entre 1904 e 1905, na gestão do então prefeito Pereira Passos e do governo Rodrigo Alves, a Avenida representa na história nacional as forças republicanas em favor da ideia de modernização do país e da cidade (SISSON, 2008). Sua construção visava instaurar uma nova imagem de país que superasse a imagem de país colonial expressada no tecido urbano e nos hábitos cotidianos da capital federal, e que passasse a consagrar novos hábitos de lazer – cafés, cinemas, lojas – e de poder – instituições de cultura, ensino e de governo (LIMA, 2000).

A construção da Avenida Central ligava o novo porto da cidade da época, a Praça Mauá, à Avenida Beira-mar, que levava aos bairros de expansão residencial da elite como Glória, Catete e Botafogo. A implantação desse projeto significou a primeira intervenção de reurbanização extensiva do Estado no tecido urbano pré-existente do Rio de Janeiro, provocando a expulsão de moradores mais pobres, tanto pela demolição de mais de seiscentas edificações para a abertura da avenida, destas sendo 1681 habitações (ABREU, 1987).

Considerando a circulação de ideias e conhecimentos, tanto por intercâmbio de pessoas – como do próprio Pereira Passos em seu período de estudos na França –, quanto de produções diversas, o conjunto de reformas feitas nesse período dialoga com as reformas de Paris, feitas por Haussmann no século xix. Esta reconstrução de trechos da cidade tinha como objetivo adequar a cidade às novas necessidades de criação, centralização e acumulação do novo momento social e da integração cada vez maior do país na dinâmica capitalista internacional (ABREU, 1987). O traçado colonial da época, caracterizado pelas ruas paralelas e perpendiculares formando um tabuleiro, lotes longos e de pouca largura, eram considerados estreitos e

insalubres considerando a massa edificada, novas demandas de uso e os estudos que relacionavam o desenho da cidade à saúde pública. Essa reforma visava a dinamização da economia e do mercado interno, e a melhoria de sua imagem internacional quanto a saneamento na concorrência direta com Montevideu e Buenos Aires pelo mercado internacional (PAOLI, 2013).

Além disso, indícios mostram que a cidade do período de Pereira Passos não era exatamente colonial em relação à sua arquitetura, tendo sofrido intervenções pontuais como a substituição e reforma de prédios gradualmente, feita de forma anônima por cidadãos isolados (PAOLI, 2013). Um exemplo é a legislação de 1874 determinava que todas as casas tivessem banheiros e fossas individuais, o que acarretou na demolição de diversas edificações fora dessas condições (CAVALCANTI, 2018). Além disso, André Azevedo em entrevista à Revista Fapesp sobre seu trabalho "A grande reforma urbana do Rio de Janeiro: Pereira Passos, Rodrigues Alves e as ideias de civilização e progresso" apresenta que a reforma urbana do início de século xx era abordada nos discursos e cartas de Rodrigues Alves, relacionada a palavra progresso, sendo "empregada com sentido de valor máximo para empreender a reforma, enquanto em Pereira Passos o termo ressaltado era civilização" (AZEVEDO, 2018, s.p.).

A homogeneidade construída pelos edifícios ecléticos na Avenida não durou muitos anos. Embora fosse muito importante na construção de uma imagem de modernidade e na memória carioca, a transformação arquitetônica da avenida teve início poucos anos depois de sua construção. A tecnologia do concreto armado promoveu grandes arranha-céus na cidade, símbolos – como o Palácio Monroe –, e uma primeira verticalização, que junto com desmonte dos morros do Castelo e de Santo Antônio, ambos na região central da cidade, impulsionaram a renovação no centro da cidade (CARDEMAN, 2004; AGUIAR, 1976; ATIQUÊ, 2014).

Diversos autores pesquisaram e produziram reflexões sobre a construção da Avenida no início do século xx, contudo pouco foi explorado sobre os processos de transformação da Avenida durante sua existência. Existiram esforços dessas

pesquisas para entender o momento histórico, o contexto, as motivações e os agentes envolvidos na construção da avenida Rio Branco² e existe reflexões sobre as manifestações e o papel da Avenida em diferentes momentos políticos ao longo do século XX (RAMOS, 2015), mas pouco se sabe sobre o processo urbanização, as mudanças de traçado e as mudanças edilícias dos lotes, frutos de reformas, demolições, reconstruções na Avenida Rio Branco ao longo de sua existência até chegar a configuração de Avenida que conhecemos hoje.

Assim, esse artigo tem como objetivo partilhar e lançar à luz as transformações entre 1930 e 1960, levantadas e reconhecidas ao longo da pesquisa de iniciação científica realizada com o apoio FAPESP, de modo a contribuir para futuros estudos e divulgar a história desse símbolo na memória carioca. A partir da consulta dos projetos urbanos da Avenida Rio Branco – antiga Avenida Central –, desde sua criação em 1905, constatamos que em 1930 foi o primeiro momento no qual houve um projeto de abertura de viário que gerasse uma transformação na Avenida. Sendo assim, delimitamos o ano de 1930 como o início do período de análise deste artigo. O ano de 1960, momento em que há uma mudança política social na cidade com a cidade do Rio de Janeiro perdendo o status de capital nacional, foi definido como o fim do período de análise.

1.1 PROCESSO DE PESQUISA

As poucas informações específicas e organizadas relativas à produção do espaço urbano da Avenida Rio Branco ao longo de sua existência, fez com que a construção histórica da avenida fosse remontada como um quebra cabeça. Foram estudados todos os 99 lotes que atualmente fazem frente para a via, buscando reconstituir a história das suas substituições e transformações. Estão incluídos nesse perímetro de estudo os lotes das praças Mauá e Floriano Peixoto, localizadas nas duas extremidades da Avenida, e os cinco edifícios da rua Miguel Couto, os quais possuem a fachada principal voltada para a Avenida, devido a existência de uma área livre formada pelo afunilamento da quadra entre a rua do Rosário e do Ouvidor.

O processo de reconstrução histórica consistiu em uma complexa pesquisa de dados. Inicialmente, a metodologia adotada consistia no levantamento de projetos, cartografias, iconografias e o cruzamento dessas informações por georreferenciamento. Foram levantados os projetos oficiais de intervenção urbana e legislações, consultados no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ) e na Secretaria Municipal de Urbanismo, e que consistiam em mapas cadastrais, Projeto Aprovados de Alinhamento (PAA)³, Projeto Aprovado de Loteamento (PAL)⁴, e documentos oficiais, entre eles licenciamentos, aprovações de obras e habite-se das edificações. A partir desse levantamento, foi realizado um processo de digitalização, georreferenciamento, análise e comparação entre os mapas cadastrais de 1953, 1975 e 2016. Esses mapas elaborados foram comparados também com os projetos de alinhamento e loteamento, inclusive o projeto de abertura da Avenida, visando entender a sequência de projetos e transformações que geraram cada um dos cenários encontrados nos mapas cadastrais.

Além das questões relativas de compreender o processo urbano, considerando a construção, demolição e permanência dessas edificações na Avenida, esta pesquisa se propôs a usar a tecnologia Sistema de Informação Geográfica (GIS), especificamente o software livre QGIS, para a elaboração do mapeamento georreferenciado. O uso dessa ferramenta foi escolhido como exercício e esforço de dialogar com as discussões levantadas por Amália Santos, na qual a autora aponta a existência de lacunas no contexto brasileiro em relação às pesquisas que associam informática com construção do conhecimento histórico, se comparado à produção estrangeira, principalmente em relação a produção inglesa e norte-americana (SANTOS, 2016).

Paralelamente à pesquisa de legislações e planos urbanos, foi realizado um levantamento iconográfico, considerando as bases do Instituto Moreira Salles, o Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, Arquivo Nacional e referências secundárias que pudessem contribuir com a construção imagética e histórica da Avenida Rio

Branco. Essas imagens passaram por um processo de comparação e análise do próprio material e em relação com outros documentos coletados na pesquisa, como exemplificado na fig. 1, com a intenção de que elas pudessem contribuir com informações da existência de alguns edifícios em determinados anos, mas também como um registro das permanências e transformações.

A adoção dessa metodologia se estruturou de forma desafiadora por três desafios principais. O primeiro foi a coleta de informações. Nem todas as instituições acionadas no processo de levantamento de dados, principalmente as vinculadas aos projetos urbanos e arquitetônicos de décadas mais recentes, possuíam seu acervo de documentos organizado e catalogado para consultas externas. De modo a ser contornado pela busca em outras instituições, mas também da conscientização da própria pesquisadora desta pesquisa de que algumas informações, neste momento histórico, não serão acessadas, e que vão depender de um trabalho técnico de outras áreas e do enfrentamento desses desafios de catalogação e organização de documentos pelas instituições que detêm esses materiais.

O segundo desafio encontrado foi o próprio processo de conectar e relacionar informações de diferentes tipos de suporte de documento, que no caso foi feito por tabulação em formato excel, relacionando conteúdo informacional do documento em texto como arquivo georreferenciado, as imagens, links e pastas, de maneira manual e comparativa de cada documento. Também se configurou como desafio nesse processo as diferentes qualidades dos documentos e suas informações, dado a técnica utilizada, o tempo de existência do material, o modo como ele foi guardado ou reproduzido, e a própria existência ou registro de informações complementares. De modo que, nem todas as imagens levantadas foram passíveis de utilização, visto que algumas delas não possuíam uma data referencial, e em outros casos possuíam divergências entre informações registradas nas fotografias datados de mesmo ano pelas bases de pesquisa.

O terceiro desafio foi como lidar com as lacunas e incertezas históricas que surgiram ao juntar as peças do levantamento. E nesse sentido, primeiro houve um novo exercício de expandir as fontes e instituições de documentos. No qual foi realizada uma pesquisa por termos em jornais e registros de veículos de comunicação de grande circulação, disponíveis no acervo da Hemeroteca da Biblioteca Nacional⁵. Os termos pesquisados foram os nomes dos 99 edifícios existentes atualmente, e os termos "Avenida Rio Branco", e "Av. Rio Branco", e variações visto que as bases de pesquisa buscam os termos exatos assim como escritos no buscador. E também a realização de pesquisa em revistas e jornais de conteúdo específico da área de Arquitetura e Urbanismo utilizando-se a base de dados do Índice de Arquitetura Brasileira da Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP e vídeos da Agência Nacional. Os termos pesquisados nessas bases foram: "Avenida Rio Branco", e "Av. Rio Branco".

E por fim, em relação ao terceiro desafio, houve também o aprendizado de condensar as informações difusas e fragmentadas originadas com o levantamento de dados da pesquisa em um produto que possa ser compreendido por outros, mesmo com as lacunas de informação, e fazer esse produto ser uma parte da construção da história da Avenida Rio Branco, dialogando com as pesquisas que vieram anteriormente e podendo ser uma possível base para futuras descobertas e reconstruções. Assim, o processo da pesquisa resultou na produção de uma série de mapeamentos, usando a base do mapa digital da cidade do Rio de Janeiro de 2013, e as transformações registradas nos mapas cadastrais de 1975 e 1953. Esse mapeamento serviu como produto de unificação de informações, mas também como objeto de análise e reflexões. O mapa, como documento histórico, não é a simples representação do existente, e sim uma ferramenta capaz de indicar aspectos das relações e condições sociais que produzem aquele espaço no recorte temporal, assim como as questões relativas à sua época de elaboração (SANTOS, 2016; BUENO, 2016; BUENO 2004).

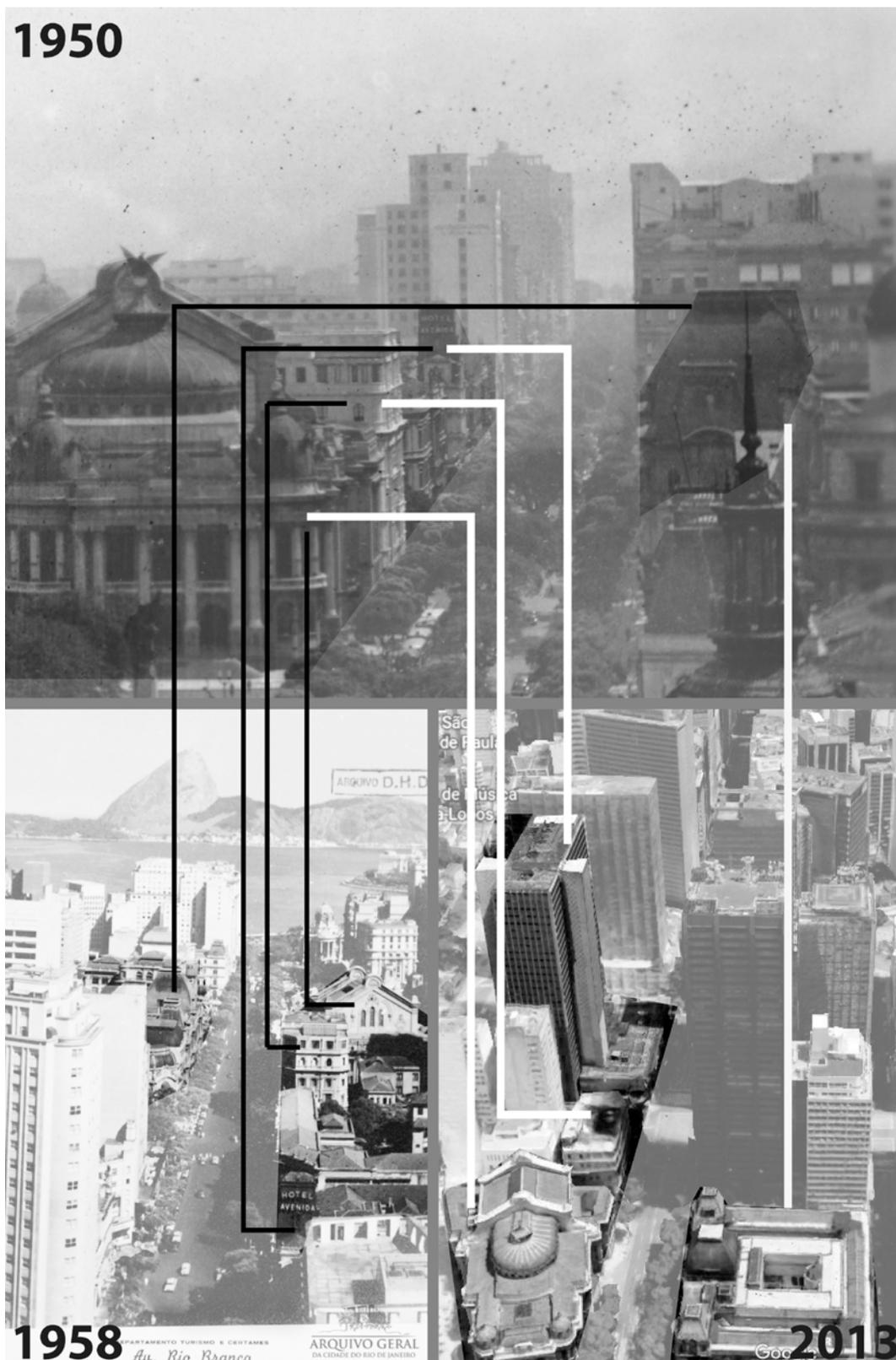


FIG. 1: Análise comparativa de registros fotográficos para identificação das edificações, elaborado pela autora. Fonte: Arquivo Nacional, Doação de Nilza Soares em 1989; Vista e zoom de fotografia da Praça Floriano e Avenida Rio Branco, Rio de Janeiro, 1950 (acima). Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ); Avenida Rio Branco, com Cinelândia ao fundo, 1958 (abaixo, à esquerda). Fonte: Google Earth, 2019. Vista da Avenida Rio Branco, atual (abaixo, à direita).

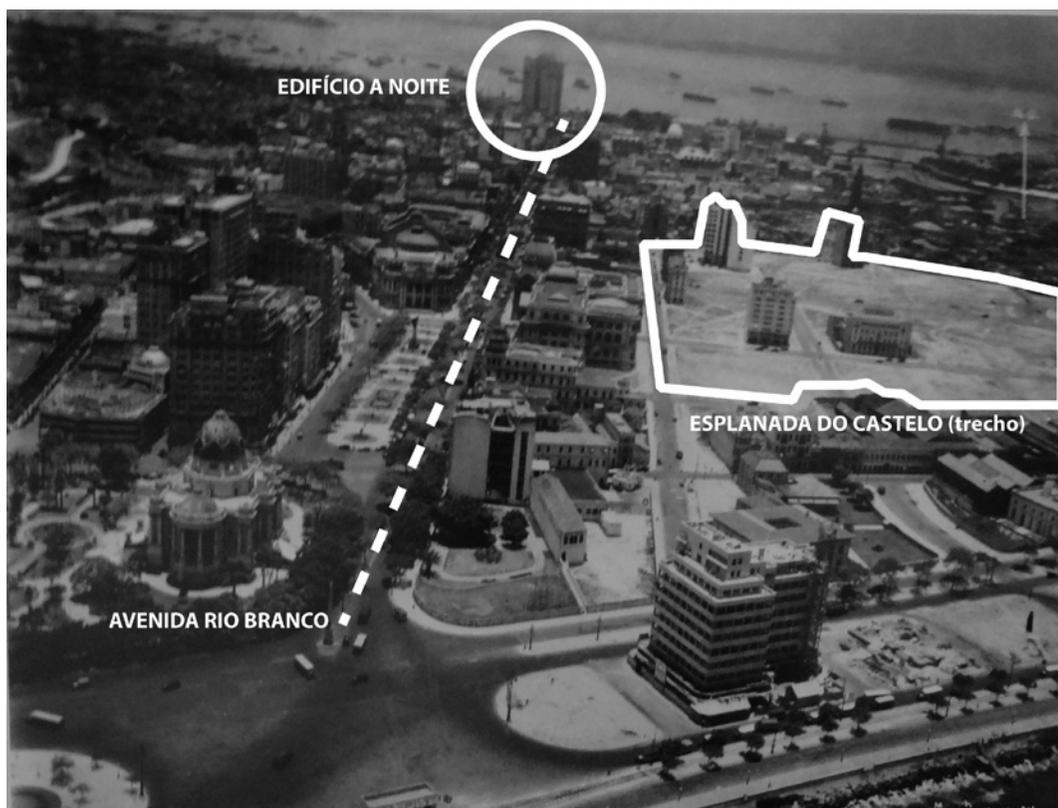


FIG. 2: Centro da cidade do Rio de Janeiro, em 1934, à direita a área das quadras da Esplanada do Castelo, a Avenida Rio Branco ao centro, e o Edifício A Noite ao fundo. Fonte: Elaborado pela autora a partir da Foto 23 – Escola de Aviação Militar – Avenida Rio Branco – F.30 – 300m – 11h – 16 – 11- 34. In.: PAMPLONA, P. (org.). O Rio pelo alto: Museu Aeroespacial: fotografias aéreas do Rio de Janeiro 1930-1940. Rio de Janeiro: ID CULTURAL, 2014.

2. A AVENIDA RIO BRANCO DA CAPITAL RIO DE JANEIRO

A primeira verticalização da Avenida aconteceu nos anos de 1920, principalmente na região do Convento da Ajuda, localizada ao final da Avenida Rio Branco. O antigo convento deu lugar à construção de edifícios que formariam a Cinelândia com seus teatros e, posteriormente, cinematógrafos, reafirmando a avenida como polo cultural e político nos anos posteriores (LIMA, 2000). E, também, com o edifício A Noite construído em 1929, localizado na praça Mauá, entrada principal para a Avenida Rio Branco, sendo este o arranha céu mais alto da América Latina nas primeiras décadas do século XX (SALOMON, 2016; MALTA, 1929), com seus 22 andares.

Conforme é possível observar na fig. 2, ainda em 1934, o centro da cidade, que naquele momento passava por um

momento de ocupação da área resultante do desmonte do Morro do Castelo, com a construção das quadras da Esplanada do Castelo, possuía predominantemente edificações coloniais ou ecléticas, com altura entre 1 e 4 pavimentos, apresentava suas primeiras verticalizações. Neste momento, o Edifício a Noite se destacava como arranha céu na área central do Rio de Janeiro, visto que as outras poucas verticalizações existentes tinham em média a metade da altura desse edifício e pouco se destacavam no skyline da cidade. O Projeto de Urbanização da Esplanada do Castelo e adjacências, registrado sob o número 3.085 de 1938, elaborado pela Comissão do Plano da Cidade e aprovado pelo prefeito Henrique Dodsworth, prefeito interventor do Distrito Federal (1937-1945), foi o primeiro a propor mudanças na cidade de modo a modificar o traçado urbano até então existente da avenida. Esse se projeto que trata de uma ocupação

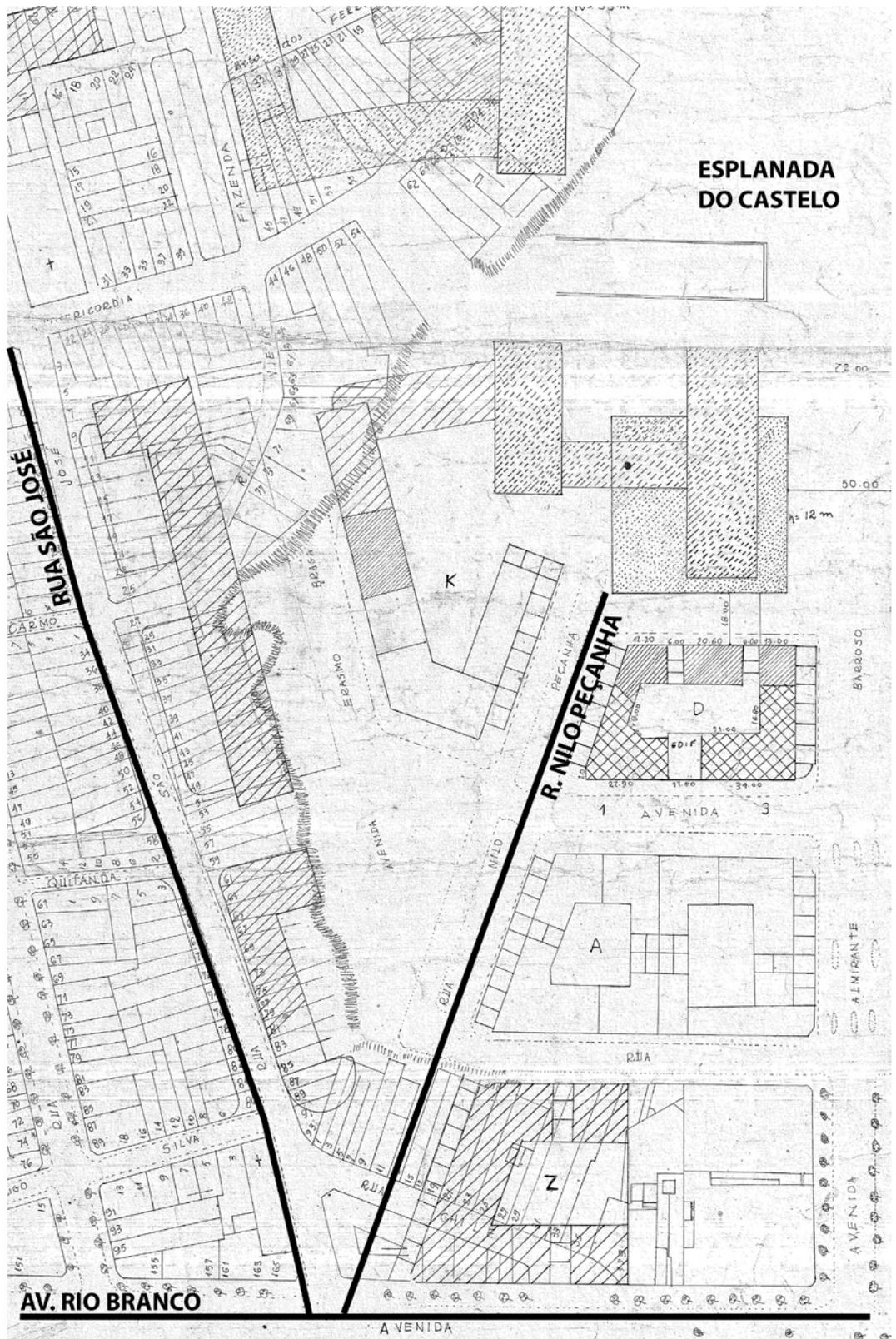


FIG.3: Trecho do projeto de urbanização da Esplanada do Castelo e adjacências – PA 3085 de 06 de dezembro de 1938, no que diz respeito a remodelação de duas quadras da Avenida Rio Branco. Fonte: Elaborado pela autora. Adaptado de: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Projeto Aprovado de Alinhamento – PAA 3085, Rio de Janeiro; Prefeitura do Rio de Janeiro, 1938.

pós-transformação da cidade colonial – visto que o desmonte do morro em si já se configura como uma transformação urbana de grande escala –, e que junto à outros PAA's e PAL's ⁷ anteriores retratam o processo de mudanças e transformações da cidade edificada colonial por meio dos projetos urbanos. Essa transformação, que é muito mais sutil que o desaparecimento do morro, se dava por meio da remodelação de quadras e lotes coloniais que tangenciavam a área do desmonte; por meio da incorporação de uma quadra existente a uma proposta, ou também pela abertura de vias em quadras longas, transformando-as em uma quadrícula menor, mais padronizada e regular, conforme observável na fig. 3. Esse projeto de urbanização propunha justamente a alteração de duas quadras da Avenida Rio Branco para a abertura de vias. A primeira alteração é a abertura de via na quadra que começava na esquina das Avenidas Rio Branco e Almirante Barroso e que seguia por trás de outras quadras fazendo o contorno ao redor do morro. A segunda, é de uma quadra que era formada pelas ruas São José, Chile e Avenida Rio Branco, por meio da demolição parcial da mesma para criar o cruzamento da via proposta (Rua Nilo Peçanha) com a Avenida Rio Branco. Apesar desse projeto não ter sido edificado sob esse número, sua ideia foi incorporada a outros projetos e concretizado nos anos seguintes. Outros dois Projetos Aprovados de Alinhamento chamam a atenção em relação às propostas de transformação da cidade, de modo a influenciar a configuração da Avenida Rio Branco. O primeiro de 1920 propunha a abertura de uma avenida que ligaria a Avenida Rio Branco à Praça da República. Essa via se localizaria no lugar das quadras que se encontram entre as ruas da Alfândega e Buenos Aires, mas acabou sendo revogado pelo Decreto 2117 de 11 de agosto de 1925. O segundo caso é o PA 3021 de 1938 que trata da Urbanização do Centro Bancário e do Palácio do Comércio, o qual propunha a abertura e conexão da Igreja da Candelária com a Avenida Rio Branco por meio da demolição dos lotes existentes entre os dois, criando um largo retangular de quinas arredondadas entre eles. Essas duas ideias de transformações urbanas não foram

executadas sob esses PAA, mas foram ambos incorporados no PAA 3481 PAL 5972, de 28 de dezembro de 1940, referente ao projeto da Abertura Presidente Vargas.

A Avenida Presidente Vargas (LIMA, 1990; ARQUIVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 2016) cortou o centro do Rio de Janeiro e Avenida Rio Branco em 1941, e gerou a demolição de duas quadras inteiras da Avenida Rio Branco. O porte e a maior largura da nova avenida permitiriam mais veículos e se tornaria uma alternativa de acesso do centro à zona norte e zona sul. Os edifícios localizados no novo cruzamento passaram a ser localizados principalmente com a numeração da Av. Presidente Vargas, sendo usado a numeração da Avenida Rio Branco apenas para os térreos comerciais com frente única para a avenida mais antiga. Apesar desse segundo plano que a Avenida Rio Branco assume frente ao novo símbolo da modernização, ela ainda era a avenida a qual se queria conectar, e se caracteriza como símbolo da área central.

A década de 1940 foi a década do século XX em que mais houve Projetos de Alinhamento (PA) e Loteamento (PAL) envolvendo direta e indiretamente a Avenida Rio Branco. Com 32 processos, a maioria deles se relacionava a loteamentos e a mudanças de desenho urbano. A década de 1950 contou com 16 processos, que incluíam o processo de urbanização do Largo da Carioca, projeto do Metrô e algumas mudanças no lote. As décadas seguintes foram menos marcantes em quantidade de processos. É interessante pontuar que 1910, a década da abertura da Avenida, houve apenas cinco processos de projeto de alinhamento encontrados, sendo possível perceber que a quantidade de projetos pode ser impactante, mas seus conteúdos são os verdadeiros balizadores do potencial de transformação.

O projeto de urbanização do Largo da Carioca em 1952 (PAA 7073 PAL 21394) incorporou a abertura da Avenida Nilo Peçanha⁸, a qual já estava sendo discutida desde o PAA 1791 de 1928 e que ainda não havia sido concretizada. A ideia inicial era de que a Avenida Nilo Peçanha fosse aberta como um túnel por debaixo da Avenida Rio Branco e das quadras a oeste dessa mesma avenida (lado que se conecta ao Largo da Carioca). Contudo, no projeto de Urbanização da Esplanada

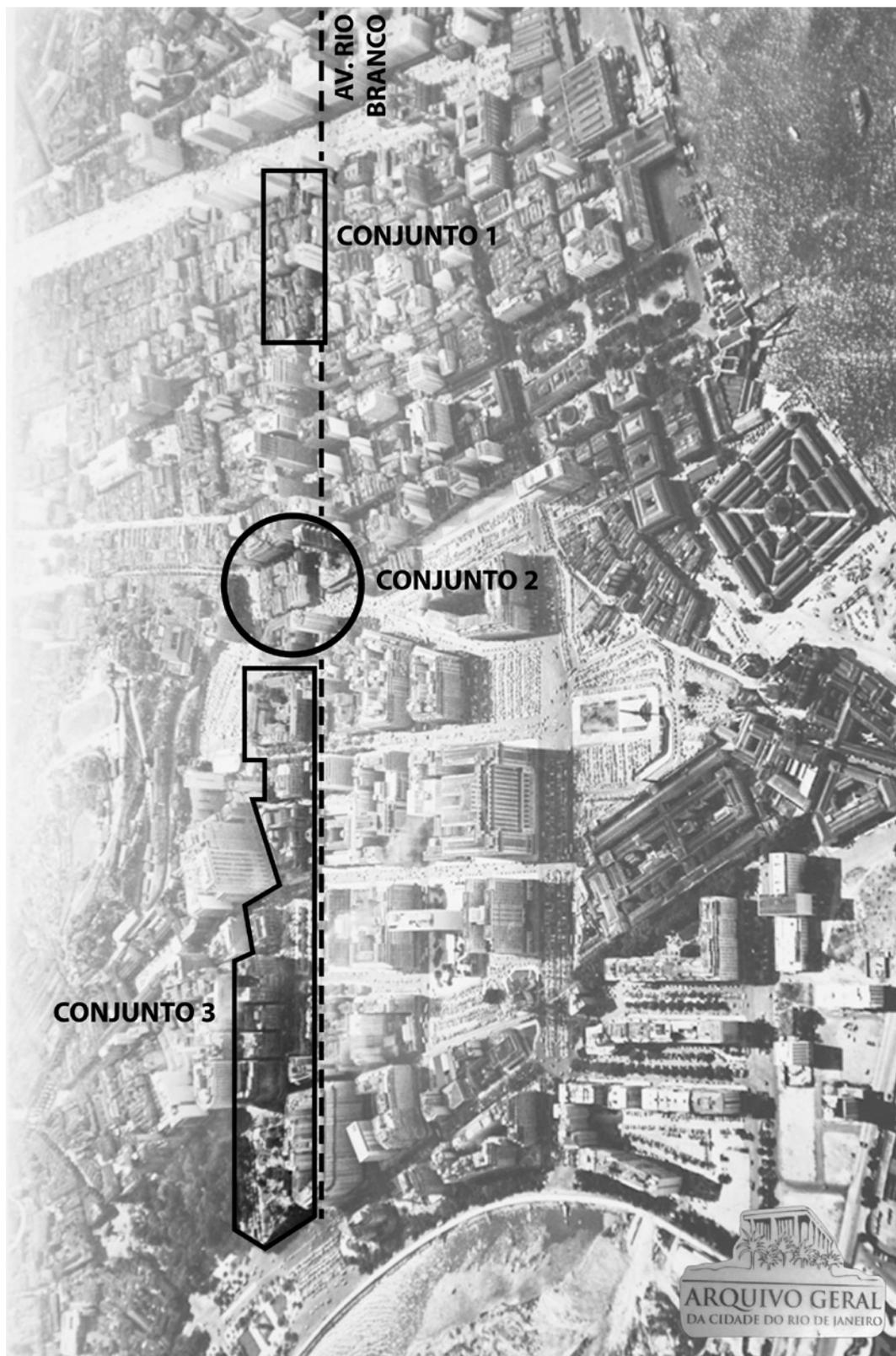


FIG.4:

Vista aérea da cidade do Rio de Janeiro, em 1952. Avenida Rio Branco com algumas verticalizações, principalmente entre a Av. Presidente Vargas e a Rua da Assembleia. Fonte: adaptado de Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Pasta 685/A; R:3024/19. Disponível no Arquivo Geral Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ), Rio de Janeiro.

do Castelo, já citado anteriormente, ela passa a ser indicada como uma rua de mesmo nome, Nilo Peçanha. Em 1939, a ideia de avenida para essa via volta a ser uma pauta aprovada⁹. Nesse projeto haveria a demolição apenas da mesma parte proposta no projeto de urbanização, evitando a demolição das quadras do outro lado da avenida existente. Um ano depois, o projeto foi substituído pelo PAA 3340 PAL 5.263 de 29 de março de 1940 que retoma a ideia de cruzamento entre as duas avenidas no nível da rua, por meio da (i.) demolição parcial de duas quadras da Avenida Rio Branco para o leito viário da futura Avenida Nilo Peçanha – sendo essas quadras a porção norte da quadra localizada entre a Av. Rio Branco e Rua do Chile, e a quadra entre Avenida Rio Branco e a região da futura área do Largo da Carioca, especificada no PAA 3477 PAL 5968 de 28/11/1940, redesenhado no PAL 22340 de 1959, e modificado posteriormente pelo PAL 23155 de 1960; (ii.) Remodelamento e reloteamento de uma segunda quadra entre Avenida Rio Branco e o Largo da Carioca, também especificada no PAA 3477 PAL 5968 de 28/11/1940.

Os lotes redesenhados eram voltados para as ruas vizinhas à avenida e ocupariam áreas que ainda possuíam um caráter colonial: lotes estreitos de fachada e profundo em comprimento e que agrupados a cada dois ou três formariam os novos lotes previstos nos projetos. Há registros de que pelo menos até 1964 esse prolongamento ainda não havia sido construído (COARACY, 1965), mas em 1975 já havia sido finalizado¹¹ (PREFEITURA, 1975).

Nesse mesmo ano de 1952, como vemos na figura 4, a Avenida Rio Branco apresenta algumas verticalizações, principalmente entre a Av. Presidente Vargas e a Rua da Assembleia. O conjunto 1 corresponde as quatro quadras entre a Av. Presidente Vargas e a Rua do Ouvidor, as quais não eram ainda verticalizadas, e possuíam como característica lotes menores e gabaritos originais da Av. Central. O conjunto 2 se caracteriza como uma quadra com características de gabarito e tamanho de lotes do começo do século xx, foi loteada mais uma e dividida em duas após essa data, dando origem ao viário

correspondente ao projeto da via Nilo Peçanha. O conjunto 3 apresenta uma verticalização de até 20 andares mais ao sul do conjunto, relacionada com as quadras da Cinelândia, e mais ao norte duas quadras que estavam com projetos de verticalização em andamento, sendo um deles o edifício da Caixa Econômica Federal (FIG. 4).

Em 1953 de acordo com o mapa de alturas realizado nessa pesquisa (FIG. 5), nota-se que em 1953 há uma predominância de edifícios com alturas de até 10 andares. Na região da Praça Floriano Peixoto, ao sul da avenida, temos uma verticalização de altura entre 11 e 20 andares, que está relacionada com a criação bairro da Cinelândia, na área do antigo Convento da Ajuda, e ao longo da Avenida é possível observar a existência de algumas verticalizações pontuais acima de 21 andares, modificando a ambiência e os gabaritos da Avenida existente na memória carioca. Contudo, Avenida Rio Branco ainda mantinha alguns edifícios do período de sua abertura, tais como as três quadras formadas pelo triângulo de vias Av. Rio Branco, e ruas Miguel Couto e da Alfândega; as quadras do lado par desde a rua da Assembleia até o Teatro Municipal - o hotel Avenida ainda marcava a avenida com seu letreiro; assim como as esquinas formadas pelo cruzamento da Avenida com a Rua Visconde de Inhaúma, e o terreno em que se encontravam a antiga Casas Mauá, no qual hoje se encontra o edifício RB1. Já a verticalização que se fazia presente na avenida não sombreava a via como atualmente, e contrastava com seu entorno de edifícios baixos. Os arranha-céus se instalavam no cruzamento com a Av. Presidente Vargas, apesar de existir ainda, em 1950, uma esquina não verticalizada. Esquina na qual atualmente se encontra o edifício Ed. Herm Stoltz, Av. Presidente Vargas 409. A verticalização também se fazia presente nos lotes do lado par da avenida Rio Brando desde o edifício A Noite até a Rua Mairink Veiga; nos lotes do lado ímpar entre a Av. Presidente Vargas e a rua Buenos Aires; e na última quadra da avenida formada pelas Avenidas Rio Branco e Presidente Wilson, com as ruas México e Santa Luzia.

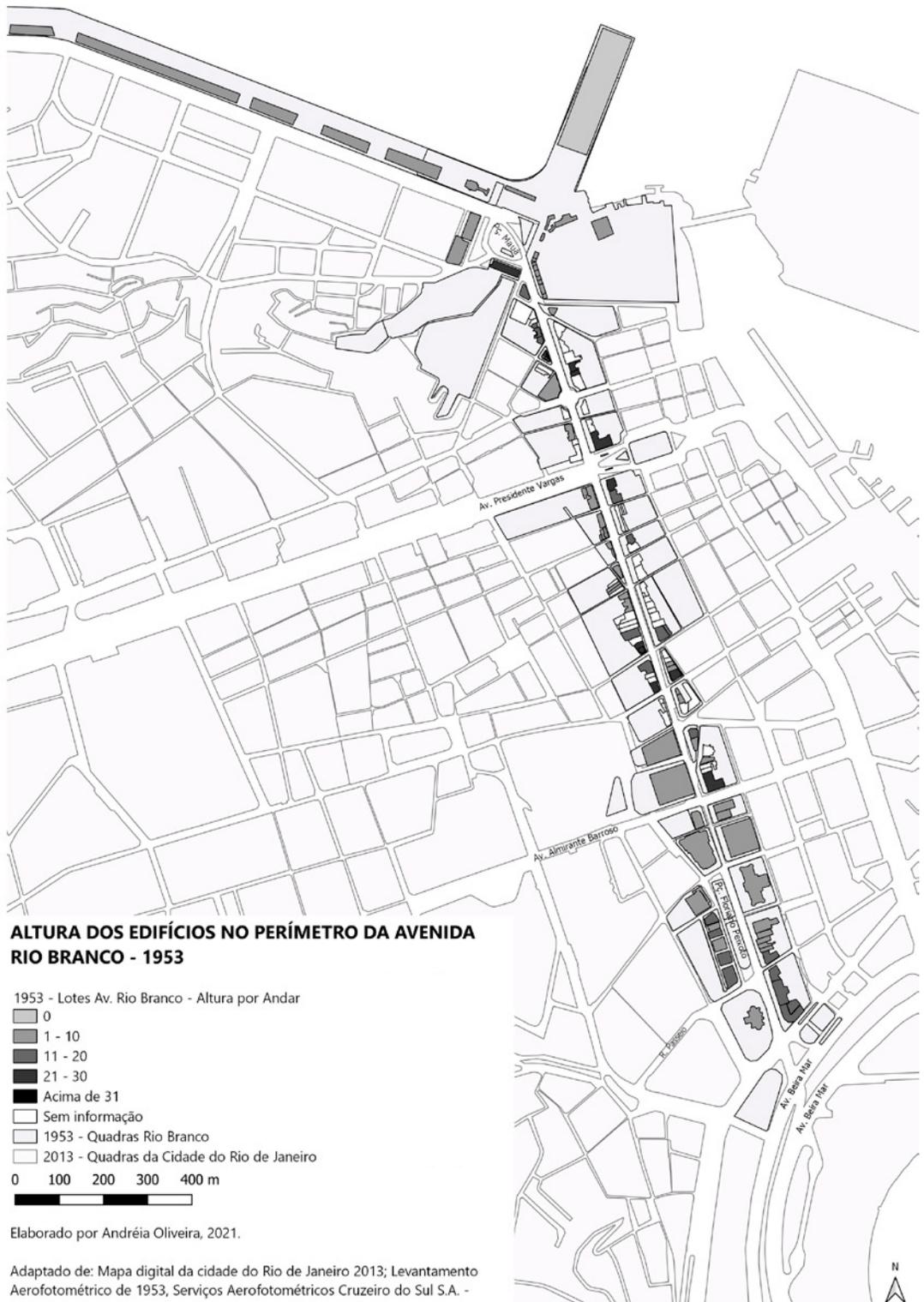


FIG.5:

Mapa de alturas dos edifícios em 1953 no perímetro da Avenida Rio Branco. Fonte: Elaborado pela autora. Adaptado de Mapa Cadastral da cidade do Rio de Janeiro de 1953 e de 2013.

A avenida eclética do começo do século xx foi objeto de transformações não só na esfera do desenho urbano, mas também foi resultado de transformações internas aos lotes da Avenida. Um dos mais marcantes é o edifício Almirante Barroso, da Caixa Econômica Federal, número 174 da Avenida Rio Branco. No registro do seu pedido de aprovação de construção, em 1949¹², o edifício possuía 21 pavimentos, um gabarito maior do que as primeiras edificações da Avenida Rio Branco, mas semelhante a segunda geração de edifícios, caracterizados pela Cinelândia. O histórico do processo de construção mostra a existência de pedido de modificação por parte do proprietário em 1965, data posterior à transferência da capital para Brasília. A modificação consistia em um pedido de licença para construção de mais um andar sob a argumentação de viabilizar a rentabilidade do edifício, visto que a liberação de um piso de serviços próprios não havia sido suficiente para ampliar a renda pretendida com a construção do edifício. Já em 1972 houve um pedido de atualização do alvará do mesmo edifício no qual o projeto já aprovado constava 31 pavimentos e 3 subsolos. Todo o processo, considerando projeto, construção e habite-se –considerando o primeiro habite-se que foi dado para os 3º primeiros pavimentos em 1972–, levou mais de vinte anos, e significou um acréscimo de dez andares no projeto original.

Outro processo que se destaca em relação à produção de cidade é o edifício 117/12313 da Avenida Rio Branco, conhecido como prédio do Jornal do Comércio, o qual também teve um caso interessante de revisão de potencial construtivo. Em janeiro de 1957, os interessados Rodrigues & Cia, Jornal do Comércio, entraram com um pedido de construção de um edifício de 21 pavimentos na prefeitura para o lote 117/123. Em março do mesmo ano, houve uma concessão de licença em relação a um pedido de revisão de altura pretendida. A nova proposta previa um edifício de 26 pavimentos, quando o máximo permitido para o local era de 21. O requerente havia alegado em seu favor, a concessão de precedente concedido para o clube de Engenharia, o qual teve o licenciamento autorizado pelo prefeito Francisco de Sá Lessa, antecessor do prefeito da época

Francisco Negrão de Lima,
sob a argumentação:

(...)devido à natureza da entidade requerente e as suas finalidades como órgão de classe dos engenheiros, digna de todo amparo e a monumentalidade da construção. Não há como negar-se o precedente invocado, o qual foi enquadrado dentro do que dispõe a artº 49º do Decreto 6000, de 01.07.1937, que assim reza: As alturas máximas fixadas para as construções só em casos especiais e excepcionais, a juízo do Prefeito, poderão ser excedidas (AGCRJ, Processo nº 7502412/54).

Em 5 de novembro de 1958¹⁴, os requerentes entraram com um novo pedido na prefeitura. O edifício do Jornal do Commercio havia sofrido um incêndio no dia 10 de setembro daquele ano, e ficou parcialmente destruído. O requerente pedia o cancelamento do trecho da intimação pós-vistoria que dizia para efetuar obras de restabelecimento das galerias de esgoto, da rede de abastecimento d'água, as de luz, força, gás, telefone, a fim, de tornar possíveis as condições de habitabilidade do referido prédio. O requerente argumentou que essas obras entrariam em conflito com a licença já aprovada para construir no local edifício de 22 pavimentos, e que era firme sua intenção de iniciar a nova construção, tendo aguardado até o momento a desocupação pedida do imóvel. A licença vigente nessa data inclui um pavimento a mais do que o primeiro pedido, e subentende-se que o pedido de aumento para 26 pavimentos não foi aprovado. Atualmente no local está construído o edifício Comércio e Indústria¹⁵, com os 22 pavimentos. Em fotografias de 1958, é possível observar que a quadra atual do edifício Avenida Central e do Edifício da Caixa, ainda não tinha sido demolida e nem instaurada os novos projetos submetidos na prefeitura.

Ambos os processos em relação aos lotes da Avenida ilustram o processo de construção e de transformação na cidade. Podemos observar que há agentes privados, que buscam a maior rentabilidade de seus negócios, e se utilizam da argumentação e da pressão de que as legislações não atendem e não permitem cumprir suas

expectativas econômicas; e há os interesses públicos, representado pelo Estado que é composto e por pessoas. Essas pessoas podem ou não concordar com essas argumentações, e podem ter diferentes compreensões de como atender o interesse público, de modo a aprovar ou recusar a construção de um edifício de maior gabarito, como foi o caso do edifício do clube de engenharia na época, e o próprio caso do edifício da Caixa Econômica.

3.CONCLUSÃO

As transformações na paisagem urbana da Avenida Rio Branco, durante o seu período de existência na cidade do Rio de Janeiro sob o status de capital federal (1905 a 1960), foram principalmente relacionadas a aberturas de novas vias cruzando a Avenida e demolições e construções dos lotes.

As transformações do desenho urbano da Avenida Rio Branco durante esse período são resultadas de construções de vias transversais, que conectam outras partes da cidade a esse eixo, símbolo da cidade e da área central do Rio de Janeiro. O alargamento de vias e a criação de novas conexões viárias se configuraram como os tipos de projetos de intervenção naquele momento. A cultura do automóvel transformou, e ainda hoje transforma, a cidade existente pautando-se na necessidade de abrir espaços para conectar lugares individualmente.

A abertura e o projeto da Avenida Nilo Peçanha, assim como o projeto da Avenida Getúlio Vargas e o projeto anterior de abertura de um largo entre a Avenida Rio Branco e a igreja da Candelária, trazem à luz a necessidade e a importância da construção e da consciência do processo histórico sobre intervenções. Ideias, projetos e ações se conectam no tempo, e não nascem do nada. Elas se formam por meio de conexões e de relações, formando uma rede entre acontecimentos, que não podem ser lidos isoladamente.

Sobre a verticalização, houve um primeiro momento, na década de 1920, relacionada a construção do edifício a Noite, na praça Mauá, e a construção da Cinelândia, na praça Floriano, no outro extremo da avenida. Entre a década de 1920 até 1953 foi possível observar o início de

uma verticalização dos lotes originalmente ecléticos da abertura da Avenida.

Apesar da ausência de informações de construção específicas de todos os lotes, foi possível observar por meio de registros iconográficos, esse processo na Avenida Rio Branco.

O caso do edifício da Caixa e do edifício 177/123, antigo Jornal do Comércio, se constitui como um exemplo do processo de construção da cidade, no qual se explicitam as relações entre público e privado, os interesses das partes, e demonstram que nenhum dos dois lados são neutros. Existe muitas vezes espaço para essa não neutralidade ser manifestada em relação a interesses e afinidades, como foi o caso da abertura de exceção de gabarito para o Clube de engenharia, possibilitado pelo prefeito Francisco de Sá Lessa, em poder de uma liberdade definida pela lei vigente em 1950.

Ao se estudar um território, no caso, uma avenida em busca de compreender os processos histórico-sociais que formam sua história e o objeto existente no presente, percebemos que mais do que as alterações da avenida por si só, essa história se conecta e se relaciona com as demais avenidas que foram construídas e com o restante da cidade. Em se tratando de uma avenida emblemática, símbolo da república e da modernização, as mudanças observadas, tanto em projetos urbanos quanto em verticalização, representam a imagem dominante de progresso idealizada para a cidade naquele momento histórico. Junto aos novos projetos de alinhamento e loteamento na região, vieram outros tamanhos de lotes, novos usos e públicos para a região.

A reconstrução arquitetônica da Avenida Rio Branco nesses 30 anos analisados permite também a reconstrução da própria história e dos processos sociais e econômicos da cidade do Rio de Janeiro. Essa reconstrução histórica se fez multidisciplinar e enriquecedora, pois ela não é apenas uma reconstrução imagética das transformações do Rio antigo –representadas pela Avenida Central e posterior Avenida Rio Branco–, mas sim uma reconstrução do processo social, cultural e político materializado no território e nas iconografias.

NOTAS

1. A antiga Avenida Central passou a ter o nome de Avenida Rio Branco, em 1912, após a morte do Barão de Rio Branco, advogado e diplomata brasileiro. (JUNIOR, 1988)
2. Para saber mais sobre a construção e as razões de importância da Avenida Rio Branco, recomenda-se ver os trabalhos produzidos por ABREU, 1987; BENCHIMOL, 1992; CARVALHO, 1995; FERREZ, 1983; GUIMARÃES, 2002; PAOLI, 2013; SANTOS, 2003; SISSON, 2016.
3. Projeto aprovado de Alinhamento (PAA): Projetos urbanos que informam a largura da rua, isto é, o traçado que separa a área pública – ruas, áreas verdes, áreas institucionais – da área privada – lotes (RIO DE JANEIRO, s.d)
4. Projeto aprovado de Loteamento (PAL): Projetos urbanos que informam o tamanho dos lotes, e da quadra se houver alguma modificação da mesma (RIO DE JANEIRO, s.d)
5. Entre os veículos de comunicação pesquisados estavam incluídas as revistas especializadas em arquitetura Acropole, Arquitetura no Brasil e Módulo Brasil Arquitetura, e os seguintes jornais de ampla circulação: Correio da Manhã, Diário de Notícias, Jornal do Brasil, Jornal do Comércio, Última Hora (RJ), o Jornal (RJ), Diário Carioca, A Manhã (RJ). O recorte de período de publicação das revistas pesquisado foi 1940 a 1990.
6. Anterior a isso, temos três projetos pontuais que transformam esquinas e rua que atravessam a Avenida. Sendo eles o PAA 2575 de 10 de julho de 1936 que trata do projeto de Canalização da rua General Canara; o PAA 2613 de 07 de agosto de 1936, referente ao projeto de alargamento da rua São José; e o PAA 2631 de 08 de setembro de 1936, que trata do alargamento da rua São Pedro. O primeiro e o último foram substituídos pelo PAA 3481 – Projeto Avenida Presidente Vargas, e o segundo pelo PAA 3414 PAL 5746 de 28 de outubro de 1940 referente ao Projeto da Av. Erasmo Braga e da rua São José, que seria revogado pelo Decreto Nº12378 de 15/01/1954 e pelo decreto Nº12337 de 09/12/1953.
7. Historicamente podemos apontar o PAA 1489, que foi substituído pelo PAA 1515 aprovado pelo Decreto 1924 de 28 de dezembro de 1923; em 1928 houve a substituição pelo PAA 1791; que foi modificado em parte pelo PAA1805 - sendo que a modificação não atinge a Avenida em estudo; e por fim, substituído pelo PAA 3085 - Projeto de Urbanização da área da esplanada.
8. PAA 3292 PAL 5043 de dezembro de 1939, que foi modificado em parte pelo projeto de número 13280 e pelo PAA 3085 – Projeto de Urbanização da Esplanada do Castelo e Adjacências, mas que trata da abertura da Av. Nilo Peçanha. A ideia da avenida Nilo Peçanha também está presente nos PAA 3477 PAL 5968 de novembro de 1940, substituído pelo PAA 5881 PAL 17264 de 29 de maio de 1952, que foi substituído pelo PAA 7073 PAL 21394 de setembro de 1957.
9. PAA 3292 PAL 5043 de 12 de dezembro de 1939
10. Além dessas transformações propostas devido ao prolongamento da Avenida Nilo Peçanha, o PAA 3340 propunha também o loteamento das quadras A e B que compunham a avenida. A proposta de desenho do loteamento da quadra A foi modificação pelo PAA 4174 PAL 10588 de 04/07/1940, e posteriormente no PAA 3225 de 02/10/1940, sendo que este foi revogado pelo 7947 de 21/10/1944. Já a quadra B teve sua proposta modificada pelo PAA 9952 PAL 364553 de 1979. Essas quadras também eram ainda nesse período um caráter colonial, e seus projetos também seguiam com o redesenho de lotes maiores, assim como os previstos para o cruzamento entre as avenidas Rio Branco e Nilo Peçanha.
11. Carta cadastral da cidade do Rio de Janeiro 1975.
12. PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 7436811 /1949. Requerimento de licença para construção de um prédio na Av. Rio Branco 174. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro: Rio de Janeiro, RJ, [s.d.].
13. PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. GABINETE DO PREFEITO. PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 309.596/1947

(juntado ao Processo Administrativo 7502412/1954). Requerimento de Licença para construção de um prédio de 21 pavimentos na Av. Rio Branco 117/123. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro: Rio de Janeiro, RJ, [s.d.].

14. PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. GABINETE DO PREFEITO. PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº116 DE 12 DE JANEIRO DE 1957 (juntado ao nº 7516775/1958). Ref. ao processo 7502412/54 sobre Licença para construção de um prédio de 21 pavimentos na Av. Rio Branco 117/123. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ, [s.d.].

15. Esse edifício passou por reforma há pouco tempo e se transformou no RB123 – Ed. Comércio e Indústria.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Maurício. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1987.
- ARQUIVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. DOSSIÊ: Avenida Presidente Vargas. **Revista Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro**, n.10 e 11. Rio de Janeiro: 2016.
- ARQUIVO NACIONAL. **BR RJANRIO 02.0.FOT.507.006**: Vistas da cidade do Rio de Janeiro, Doação de Nilza Soares em 1989. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1950.
- AGUIAR, Louis de Souza. **Palácio Monroe – Da Glória ao Opróbrio**. Editora arte moderna: Rio de Janeiro, 1976.
- ATIQUE, Fernando. **O Patrimônio (Oficialmente) Proibido: A destruição e a Memória do Palácio Monroe** (Rio, 1906-1976). In: Elisabete Leal; Odair da Cruz Paiva. (Org.). **Patrimônio e História**. 1ed.Londrina: UNIFIL, 2014, v. 1, p.181-189
- AZEVEDO, André Nunes. **Prefeito ambivalente**. [Entrevista concedida a Christina Queiroz. **Prefeito Ambivalente**: Estudo defende que reforma de Pereira Passos, no começo do século passado, pretendia integrar população de baixa renda ao centro do Rio de Janeiro. [Entrevista concedida a] Christina Queiroz. **Revista Fapesp**, ed. 266, 2018. Disponível em: <https://revistapesquisa.fapesp.br/prefeito-ambivalente/>. Acessado em: 03 de novembro de 2023.
- BENCHIMOL, Jaime Larry. **Pereira Passos: um Haussmann Tropical**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.
- BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. **Arqueologia da paisagem urbana**: lógicas, ritmos e atores na construção do centro histórico de São Paulo (1809-1942). **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, São Paulo, n. 64, p.99-130, ago. 2016.
- _____. **Decifrando mapas: sobre o conceito de “território” e suas vinculações com a cartografia**. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v. 12, p.193- 234, jan/dez. 2004
- CARDEMAN, David; CARDEMAN, Rogerio G. **O Rio de Janeiro nas alturas**. Rio de Janeiro: Mauad, 2004
- CARVALHO, Lia de Aquino. **Habitacões populares**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1995.
- CAVALCANTI, Nireu. **Prefeito Ambivalente**: Estudo defende que reforma de Pereira Passos, no começo do século passado, pretendia integrar população de baixa renda ao centro do Rio de Janeiro. [Entrevista concedida a] Christina Queiroz. **Revista Fapesp**, ed. 266, 2018. Disponível em: <https://revistapesquisa.fapesp.br/prefeito-ambivalente/>. Acessado em: 03 de novembro de 2023.
- COARACY, Vivaldo. **Memórias da cidade do Rio de Janeiro**. Volume 03. Ed. José Olympio, 1965.
- ESCOLA DE AVIAÇÃO MILITAR. **Foto 23 – Avenida Rio Branco - F.30 – 300m – 11h – 16 – 11- 34**. In.: PAMPLONA, P. O Rio pelo alto: Museu Aeroespacial: fotografias aéreas do Rio de Janeiro 1930 -1940 / Org. Patrícia Pamplona. Rio de Janeiro: ID Cultural, 2014 FERREZ, Marc. Ferrez, Gilberto. Santos, Paulo F. O álbum da Avenida Central.

- Um documento fotográfico da construção da Avenida Rio Branco, Rio de Janeiro, 1903-1906. São Paulo: João Fortes Engenharia, 1983.
- JUNIOR, Donato Mello. **Rio de Janeiro: Planos, Plantas e Aparências.** Rio de Janeiro; Galeria de Arte Centro Empresarial Rio, 1988
- LIMA, Evelyn Furquim Werneck. **Arquitetura do Espetáculo:** teatros e cinemas na formação da Praça Tiradentes e da Cinelândia. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2000.
- MALTA, AUGUSTO. **Vista aérea do Rio de Janeiro,** da Praça Mauá para a zona sul, tendo ao fundo o Pão de Açúcar. Rio de Janeiro, RJ, Brasil, cerca de 1929. Coleção Brascan – Cem anos no Brasil. Instituto Moreira Salles. Disponível em: http://fotografia.ims.com.br/sites/#1466181482448_61. Acessado em: 17 de maio de 2016
- PAOLI, Paula di. **Entre relíquias e casas velhas:** a arquitetura das reformas urbanas de Pereira Passos no Centro do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Rio Book's, 2013
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Mapa cadastral digital da cidade do Rio de Janeiro 2013.** Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2013.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Projeto Aprovado de Loteamento - PAA 9952 PAL 364553.** Rio de Janeiro; Prefeitura do Rio de Janeiro, 1979.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Mapa cadastral da cidade do Rio de Janeiro 1975.** Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1975.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Projeto Aprovado de Loteamento - PAL 23155.** Rio de Janeiro; Prefeitura do Rio de Janeiro, 1960.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **R: 133/04 - Avenida Rio Branco** – 1958. Rio de Janeiro; Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 1958.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Projeto Aprovado de Alinhamento - PAA 7073 PAL 21394.** Rio de Janeiro; Prefeitura do Rio de Janeiro, 1957.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Mapa cadastral da cidade do Rio de Janeiro 1953.** Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1953.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Pasta 685/A; R:3024/19.** Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ, 1952.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Projeto Aprovado de Alinhamento - PAA 5881 PAL 17264.** Rio de Janeiro; Prefeitura do Rio de Janeiro, 1952.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Projeto Aprovado de Alinhamento - PAA 7073 PAL 21394:** Largo da Carioca. Rio de Janeiro; Prefeitura do Rio de Janeiro, 1952.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Projeto Aprovado de Alinhamento PAA 7947.** Rio de Janeiro; Prefeitura do Rio de Janeiro, 1944.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Projeto Aprovado de Alinhamento PAA 3225.** Rio de Janeiro; Prefeitura do Rio de Janeiro, 1940.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Projeto Aprovado de Alinhamento PAA 4174 PAL 10588.** Rio de Janeiro; Prefeitura do Rio de Janeiro, 1940.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Projeto Aprovado de Loteamento - PAL 22340.** Rio de Janeiro; Prefeitura do Rio de Janeiro, 1940.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Projeto Aprovado de Alinhamento - PAA 3477 PAL 5968.** Rio de Janeiro; Prefeitura do Rio de Janeiro, 1940.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Projeto Aprovado de Alinhamento - PAA 3340 PAL 5263:** Avenida Nilo Peçanha. Rio de Janeiro; Prefeitura do Rio de Janeiro, 1940.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Projeto Aprovado de Alinhamento - PAA 3481 PAL 5972:** Projeto de Abertura da Avenida Presidente Vargas. Rio de Janeiro; Prefeitura do Rio de Janeiro, 1940.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Projeto Aprovado de Alinhamento - PAA 3414 PAL 5746:** Projeto da Av. Erasmo Braga e da rua São José. Rio de Janeiro; Prefeitura do Rio de Janeiro, 1940.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Projeto Aprovado de Alinhamento - PAA 3292 PAL 5043.** Rio de Janeiro; Prefeitura do Rio de Janeiro, 1939.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Projeto Aprovado de Alinhamento - PAA 3085.** Rio de Janeiro; Prefeitura do Rio de Janeiro, 1938.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Projeto Aprovado de Alinhamento - PAA 2631.** Rio de Janeiro; Prefeitura do Rio de Janeiro, 1936.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Projeto Aprovado de Alinhamento - PAA 2613.** Rio de Janeiro; Prefeitura do Rio de Janeiro, 1936.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Projeto Aprovado de Alinhamento - PAA 2575.** Rio de Janeiro; Prefeitura do Rio de Janeiro, 1936.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Projeto Aprovado de Alinhamento - PAA 1791:** Avenida Nilo Peçanha. Rio de Janeiro; Prefeitura do Rio de Janeiro, 1928.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **O que é PAA ou PAL (Projeto de Alinhamento de Loteamento)?** Rio Prefeitura. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/smf/perguntas-frequentes/-/blogs/5301037j;sessionid=63D63D800D8599DF7CC9636E90511892.liferay-inst1>. Acessado em: 08 de maio de 2021.
- RAMOS, Diego Marques dos Santos. **O palco das manifestações sociais cariocas:** um estudo da espacialização urbana da Avenida Rio Branco. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, RJ, 2015.
- SALOMON, Maria Helena R (org). **Guia de arquitetura do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Bazar do tempo, 2016
- SANTOS, Amália Cristovão dos. A América Portuguesa sob as luzes do scanner: arquivos, reprodução e manipulação digital da cartografia histórica. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, v. 24, n. 3, p.71-98, 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1982-02672016v24n0303>. Acessado em 03 de novembro de 2023.
- SANTOS, Angela Moulin Simões Penalva; MOTTA, Marly Silva da. O **"bota-abaixo" revisado:** o Executivo municipal e as reformas urbanas no Rio de Janeiro (1903-2003). Rio de Janeiro: Revista Rio de Janeiro, nº 10, 2003. Disponível em: http://www.forumrio.uerj.br/documentos/revista_10/10-Angela-Marly.pdf. Acessado em 03 de novembro de 2023.
- SISSON, Rachel E. F. **Espaço e Poder:** Os três centros do Rio de Janeiro e a chegada da Corte Portuguesa. Rio de Janeiro: Arco, 2008.

SOBRE A AUTORA

Arquiteta e Urbanista formada pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Pesquisa de Iniciação Científica, iniciada em 2016 e finalizada em 2018, com apoio financeiro FAPESP, realizada na Universidade de São Paulo e na Universidade de Berkeley. Orientação de Flávia Brito do Nascimento, docente do Departamento de História da Arquitetura e Estética do Projeto da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP).

oliveira.andreiaf@gmail.com