

Simpósio Temático: Percursos profissionais: Arquitetos e Urbanistas, a contribuição para a teoria e a prática no Brasil, 1920-1960

Adalberto Szilard e José de Oliveira Reis, aproximações e co-autorias no Rio de Janeiro

Vera F. Rezende

Arquiteta urbanista, Mestre em Planejamento Urbano e Regional pela COPPE/UFRJ, Doutora em Estruturas Ambientais Urbanas (FAU/USP). Professora da Escola do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense - PPGAU/EAU/UFF.

Rodrigo de Faria

Arquiteto e Urbanista, Mestre em História pelo IFCH-UNICAMP,

Doutor em História pelo IFCH-UNICAMP.

Professor do Departamento de Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAU-UnB.

Fernanda de Azevedo Ribeiro

Licenciada em História da Arte pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro – UERJ, Estudante de graduação do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense – UFF

Resumo

Adalberto Szilard, arquiteto húngaro, chegou ao Rio de Janeiro em 1926. Com sólida formação técnica foi o autor de projetos de arquitetura, ao mesmo tempo em que produziu artigos sobre os problemas da cidade e as soluções propostas pelo movimento moderno. José de Oliveira Reis, engenheiro civil, marcou a sua vida profissional pela atuação no setor público em instituições de urbanismo e comissões. Os dois de diferentes formações se reuniram e publicaram o livro “Urbanismo no Rio de Janeiro” em 1950, que constituiu, talvez, o ponto máximo da colaboração profissional entre eles. Profissionais com trajetórias relacionadas aos problemas urbanísticos da cidade do Rio de

Janeiro, suas colaborações foram interrompidas pelo falecimento de Szilard na década de 1950. Oliveira Reis atuaria ainda até o início da década de 1990. O livro não foi, no entanto, a primeira colaboração, sendo muito mais resultante de uma aproximação que possivelmente ocorreu à época em que ambos prestaram o concurso para a Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade do Brasil. Nessa fase, Oliveira Reis vivia certo afastamento das instituições municipais de urbanismo e dedicou-se à tese sobre os transportes coletivos, publicada pouco antes da do referido livro “Urbanismo no Rio de Janeiro”, para o qual escreve apenas o capítulo “Sistema de vias arteriais do plano diretor do Rio de Janeiro”. Neste livro curiosamente surgiu certa contraposição de idéias, especificamente em relação ao plano urbanístico do bairro Peixoto em Copacabana, cuja crítica Szilard apresentou de forma explícita.

Palavras-chave: história do urbanismo, Rio de Janeiro, urbanistas

Abstract

Adalberto Szilard, Hungarian architect, arrived in Rio de Janeiro in 1926. With solid technical training he was the author of architectural projects as well as articles oriented to the cities' problems and the solutions proposed by the modern movement. José Reis de Oliveira, civil engineer, has marked his career by acting in the public sector institutions related to city planning and city plan commissions. The two professionals with different backgrounds became closer and published the book "Urbanismo no Rio de Janeiro" in 1950, which apparently marked the apex of the collaboration between the two professionals. Both of them were interested in the City of Rio de Janeiro and its urban problems. Szilard's contributions were interrupted by his death in the same decade of 1950, but Oliveira Reis worked until the early 1990s. The book was not, indeed, the first collaboration, being much more the result of an approach that probably occurred at the competition for teaching at the "Escola Nacional de Arquitetura", at the "Universidade do Brasil". At that time, Oliveira Reis was living a certain distance from institutional sectors of municipal planning, and worked in his thesis on public transport, published shortly before the book "Urbanism in Rio de Janeiro," for which he writes the chapter " Sistema de vias arteriais do plano diretor do Rio de Janeiro". In this book curiously appears the

opposition of ideas, specifically in relation to the urban plan of Peixoto Neighborhood in Copacabana, whose criticism Szilard explicitly expressed.

Key-words: history of urbanism, Rio de Janeiro, city planners

Introdução

Adalberto Szilard, arquiteto húngaro, chega ao Rio de Janeiro em 1926. De sólida formação técnica é o autor de projetos de arquitetura, ao mesmo tempo em que produz importantes reflexões sobre os problemas da cidade e as soluções propostas pelo modernismo. José de Oliveira Reis, engenheiro civil, marca a sua vida profissional pela atuação no setor público, particularmente em instituições de urbanismo e comissões para soluções de vários problemas urbanos.

De diferentes formações estiveram associados aos caminhos e debates sobre um saber em processo de construção, legitimação e institucionalização no Brasil nas décadas iniciais do século XX: o urbanismo. Reúnem-se e publicam o livro “Urbanismo no Rio de Janeiro” em 1950, que demarca, talvez, o ápice da aproximação profissional entre os dois. Profissionais com trajetórias interessadas nos problemas urbanísticos da cidade do Rio de Janeiro, suas colaborações foram interrompidas pelo falecimento de Szilard na mesma década de 1950. Oliveira Reis atuaria, ainda, até o início da década de 1990.

O referido livro não foi, no entanto, a primeira colaboração, sendo muito mais o resultado de uma aproximação que possivelmente ocorreu à época em que ambos prestaram o concurso para Docência Livre da Cadeira de Urbanismo da Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade do Brasil. Para este concurso José de Oliveira Reis escreveu e apresentou a tese “Transportes Coletivos: transportes rápidos – metropolitano. Estudo do Rio de Janeiro e de São Paulo”.

Nesse momento Oliveira Reis vivia certo “isolamento” institucional dos setores municipais de urbanismo, exonerado do Departamento de Urbanismo em fevereiro de 1948, por fim transferido para a Superintendência de Financiamento Urbanístico em novembro de 1949, justamente o momento em que dedica seu trabalho à tese sobre os transportes coletivos, pouco antes da

publicação do livro “Urbanismo no Rio de Janeiro”, para o qual escreve apenas o capítulo “Sistema de vias arteriais do plano diretor do Rio de Janeiro”. É neste mesmo livro que curiosamente surge certa contraposição de idéias entre Szilard e Reis, especificamente em relação ao plano urbanístico do bairro Peixoto em Copacabana, cuja crítica Szilard apresenta de forma explícita.

Adalberto Szilard, arquiteto e urbanista

Adalberto Szilard nasceu na cidade de Raab, na Hungria, em 1899. Após três anos na Escola de Belas Artes de Budapest, terminou o curso na Academia de Belas Artes de Viena, onde se formou em Engenharia e em Arquitetura. Em meados da década de 1920, a partir de informações de que no Brasil e no Canadá havia ampla oferta de trabalho, optou em seguir para o Brasil, mesmo sem ter contatos no país ou falar o português¹.

Ao chegar, conheceu profissionais importantes na área de arquitetura e foi contratado pelo escritório de Robert R. Prentice, em que participou de projetos como o Cinema Metro Passeio e o Cinema Metro São Paulo; os edifícios Castelo, Nilomex e Raldia, atualmente tombados pelo INEPAC e exemplos da arquitetura Art Deco no Rio; os edifícios SULACAP do Rio de Janeiro e de São Paulo e a remodelação do Elevador Lacerda na Bahia.



¹ Desembarcou na cidade do Rio de Janeiro com sua esposa Karolina Szilard e dois filhos pequenos, Agnes e João. Já no Brasil, nasceram Carolina e Pedro. Entrevista realizada com João Szilard em 12 de agosto de 2010.

Figura 1 – Cinema Metro Tijuca.

Fonte: Arquitetura e Urbanismo. Ano 6, jan./dez. 1941.

Permaneceu trabalhando com Robert Prentice até abrir seu próprio escritório em 1939. Entre as obras consideráveis administradas pelo escritório destacam-se: o projeto de adaptação da Estação D. Pedro II, os cinemas Metro Tijuca, Metro Recife e Metro Santos, a Embaixada da Áustria e o Colégio Santo Amaro. Trabalhou, ainda, para a firma Graça Couto, na qual realizou a adaptação do projeto da Embaixada Americana.

A carreira profissional de Szilard foi marcada pela expressiva produção nos campos teórico e prático, registrada em artigos publicados em periódicos da época, como a Revista Municipal de Engenharia, a Revista de Arquitetura e a Revista do Clube de Engenharia. Na Revista Arquitetura e Urbanismo foram publicados estudos intitulados “Folhas de informação”, que abordaram questões relacionadas à construção civil, orientando os profissionais da área sobre diferentes assuntos e constituindo-se em um referencial de curso prático.

Foi, ainda, um dos primeiros a divulgar os princípios modernistas logo após a segunda visita de Le Corbusier ao Brasil em 1936, quando esteve no Rio de Janeiro, por quatro semanas, em viagem motivada por solicitação de arquitetos brasileiros, em especial Lúcio Costa, ao Ministro Capanema. O objetivo da visita era consultá-lo sobre o projeto do Ministério da Educação e Saúde e sobre a Cidade Universitária. Suas cinco conferências se caracterizam por suas idéias inovadoras e por sua capacidade de exposição.

Os princípios de Le Corbusier marcaram os assistentes das palestras e a partir dela os profissionais urbanistas se manifestaram apoiando os princípios dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna – CIAM, como a necessidade de se impor ordem às cidades, de criação de áreas vazias e espaços verdes. Adalberto Szilard (1936), dois meses mais tarde, já os utilizou e propôs soluções, que parecem constituir a primeira expressão da adesão aos novos valores. Seu croquis, dirigiu-se para a futura Av. Presidente Vargas, para a qual projetou, sem compromisso com dimensões, a separação de pedestres e veículos com vias no nível térreo das edificações, pedestres e lojas no primeiro nível.

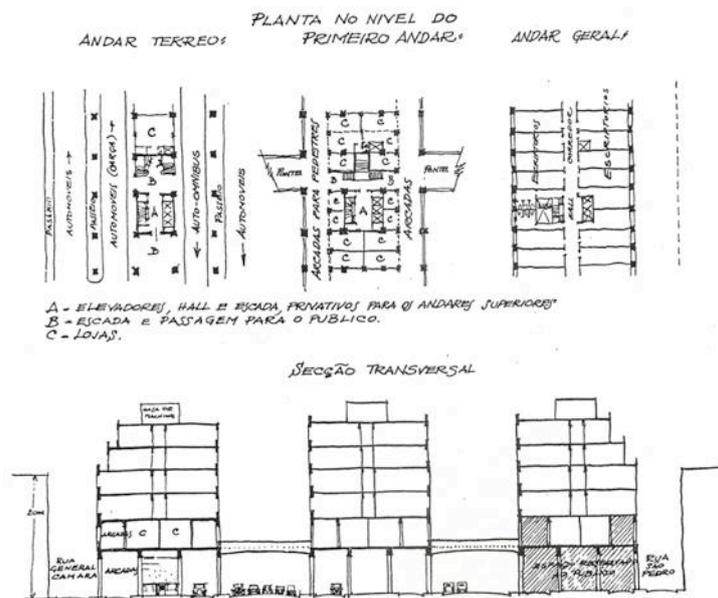


Figura 2 – Proposta para a Avenida Presidente Vargas.

Fonte: SZILARD, Adalberto. Arquitetura e Urbanismo. Ano 1, set./out. 1936.

Um outro trabalho importante em sua carreira foi a obra da Estação D. Pedro II (1937-1943), na qual, junto com o arquiteto Geza Heller, concebeu, a partir do projeto original de Roberto Magno de Carvalho, a forma definitiva da Estação. Como arquiteto consultor da Comissão que dirigiu a construção da nova Estação D. Pedro II, estudou os problemas e apresentou as conclusões, efetuando modificações no projeto original. Em 1943, redigiu um memorial sobre o aproveitamento dos terrenos localizados junto à Estação, ciente de sua valorização devido à construção da Avenida Presidente Vargas, que se tornaria a principal artéria da cidade. Szilard criticou pontos do projeto de urbanização realizado pela Prefeitura para as imediações e propôs a limitação da altura das edificações em 10 pavimentos para a Presidente Vargas, pois a prefeitura havia previsto 22, que segundo ele, além de não serem justificáveis por nenhuma regra do urbanismo, acabariam esmagando as proporções da nova estação e do Palácio da Guerra. Achava conveniente que as linhas fossem subterrâneas. No entanto, diante da impossibilidade de qualquer alteração nas linhas recém construídas, apresenta como possível solução a construção em elevação de parte da cidade a seis metros acima delas, entre a Rua General Pedra, o morro da Providência e o morro do Pinto, tomando como referência a Park Avenue em Nova York. Expressou ainda a preocupação com a preservação das edificações de valor histórico e de elementos da paisagem local.

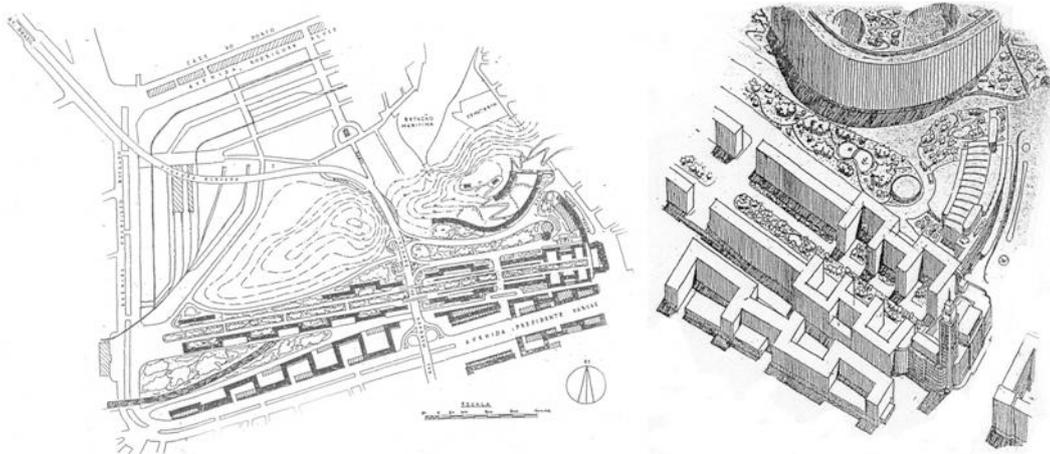


Figura 3 - Proposta para a urbanização da área próxima à Estação e vista axonométrica de parte do projeto.

Fonte: SZILARD e REIS, 1950.



Figura 4 – Estação D. Pedro II vista do lado oeste.

Fonte: SZILARD e REIS, 1950.

Ao final da década de 1940, as atividades acadêmicas tornaram-se sua principal ocupação. Em 1951, obteve por concurso, a livre docência da cadeira de Urbanismo na Faculdade Nacional de Arquitetura. Em 1953, à de Geometria Descritiva da Escola Nacional de Belas Artes e, dois anos mais tarde, a de Arquitetura e Construção Civil da Escola de Engenharia. Com a criação do Curso de Urbanismo da Faculdade Nacional de Arquitetura, instalado após longo debate, passou à cadeira de Evolução Urbana (ROXO, 1956, p.7). Uma de suas maiores preocupações era com a opinião dos cidadãos na construção da cidade e com seu bem estar, quando praticamente ninguém levava esse fator em consideração.

Sua contribuição para o ensino foi de suma importância, especialmente por ter sido um dos responsáveis pela fundação do Curso de Urbanismo na Faculdade de Arquitetura.

Szilard deixou uma coleção de cadernos das aulas da disciplina Evolução Urbana. Em seus últimos anos de vida, realizou suas anotações e estudos na sua residência em Teresópolis, tendo abandonado a maior parte de suas atividades particulares como arquiteto e construtor. Faleceu em 1955, aos 56 anos, na cidade do Rio de Janeiro.

Além de artigos publicados em periódicos, preparou teses de concurso, estudos sobre tráfego, teve um trabalho publicado em Berlim, do ano de 1925, “Das Torkretverfahren und seine technischen Probleme”² e o livro, “Urbanismo no Rio de Janeiro”, publicado em 1950, com o engenheiro José de Oliveira Reis, em que focalizou os problemas da cidade do Rio de Janeiro, então Capital Federal.

Segundo Stélio Roxo, Szilard

encarava a reforma e a planificação das cidades como uma técnica de ocupação do solo que visasse ao bem estar das populações, mas sem esquecer a necessidade de preservação de elementos que, pelo seu valor histórico, compõem o caráter permanente, a fisionomia peculiar de uma comunidade - seu decor inalterável. Era de ouvi-lo nesse particular, ensinando as regras estéticas de composição urbana, que presidiram à criação de ruas e praças da Europa e Renascença (ROXO, 1956, p.8).



Figura 5 – Szilard em sua mesa de trabalho.

Fonte: ROXO; Stélio. Revista do Clube de Engenharia, 1956.

² O título traduzido do alemão seria “Os procedimentos Torkret e os problemas técnicos”. De acordo com pesquisa realizada na internet, procedimento Torkret era o nome dado ao processo de produção de concreto em máquinas fabricadas pela empresa alemã de construção Torkret, fundada em 1919 por Carl Weber.

Szilard foi acima de tudo um grande estudioso da arquitetura e do urbanismo. Familiarizado com as idéias dos mais importantes teóricos de seu tempo e com os problemas da cidade do Rio de Janeiro, tornou-se um dos profissionais mais qualificados, dedicados e respeitados que aqui atuaram. Nas atividades que exerceu, influenciou a muitos através de seus ensinamentos e de sua crença no profissional de arquitetura e urbanismo como instrumento capaz de colaborar para o bem estar da sociedade.

José de Oliveira Reis, engenheiro e urbanista

Titulado Engenheiro Geographo e Civil pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro em 1926, José de Oliveira Reis desenvolveu um percurso particular na administração pública municipal do Rio de Janeiro. A partir e por dentro dela – a administração pública - sua trajetória profissional esteve associada aos caminhos e debates sobre a construção, a legitimação e a institucionalização do urbanismo no Brasil nas cinco décadas iniciais do século XX. Sua inserção na administração municipal ocorreu no mesmo momento em que o Prefeito Pedro Ernesto (1931-1936) implementava uma reforma administrativa na Prefeitura do Distrito Federal, inclusive pela criação de cargos mediante realização de concurso público, como o que foi realizado para engenheiro municipal.

Assim como outros profissionais aprovados no concurso para engenheiro, e a partir de 1933³, como funcionário público locado na *Directoria de Engenharia*, José de Oliveira Reis construiu um percurso cujos encaminhamentos foram os mais variados possíveis, principalmente os cargos de direção que assumiu ao longo de sua trajetória profissional. Parte importante deste percurso, sobretudo o percurso profissional no campo disciplinar do urbanismo, foi fortemente influenciado por uma experiência profissional inicial desenvolvida entre os anos de 1926 (logo após sua formatura na Escola Politécnica do Rio de Janeiro) e 1927: atuação na *Comissão de Obras Novas para Abastecimento de Águas da Capital* do Estado de São Paulo, chefiada pelo Engenheiro Henrique de Novaes⁴.

3 ACTOS DO SR. INTERVENTOR FEDERAL de 2 de março de 1933. Documento reproduzido na Revista Municipal de Engenharia – Edição Especial de Agosto de 1997. Comemoração dos 65 anos da Revista e Homenagem ao Engenheiro José de Oliveira Reis.

4 A Comissão foi criada pelo Presidente do Estado de São Paulo, Carlos de Campos mediante publicação do Decreto 4.000 de 30 de janeiro de 1926, em execução da lei n° 2.021 de 26 de dezembro de 1924.

Desde sua inserção na administração pública municipal em 1933, sua trajetória profissional esteve articulada pela relação entre a sua formação como engenheiro e atuação profissional na Prefeitura do Rio de Janeiro durante 32 anos (1933-1965)⁵ e o urbanismo. No caso de Oliveira Reis é possível pensar não na mudança de área de atuação, para o urbanismo, em relação à área de formação, a engenharia, ao longo das décadas de 1930, 1940, 1950 e 1960, mas numa profícua relação entre ambas. Tal relação se funde justamente no e pelo campo jurídico-administrativo de sua inserção profissional, ou seja, a de funcionário público. Todos os seus deslocamentos ocorreram associados a esse eixo central de sua atuação profissional, mesmo que em determinados momentos distanciado das instituições decisórias que ocupou, e em alguns casos ajudou a criar, como o Departamento de Urbanismo da Prefeitura do Rio de Janeiro, então Distrito Federal.

José de Oliveira Reis teve sua inserção pública como engenheiro ajudante num momento em que, se por um lado foi caracterizado pela diminuição dos debates sobre urbanismo que o Plano elaborado por Alfred Agache havia anteriormente promovido, por outro, perpassou a reestruturação administrativa da Prefeitura do Distrito Federal realizada pelo prefeito Pedro Ernesto (1931-1936). Segundo Lucia Silva,

dentro da prefeitura, pouca coisa aconteceu para a consolidação do urbanismo, mas a reforma administrativa da gestão Pedro Ernesto permitiria que a gestão seguinte confirmasse a vocação dos técnicos enquanto portadores de uma razão científica capaz de cuidar de todos os problemas da cidade” (SILVA, 2003, p. 107).

Tratava-se de uma reestruturação decisiva para a conformação organizacional da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro (1937) durante todo o Estado Novo, assim como do Departamento de Urbanismo (1945), instituído no processo de redemocratização com o final do governo Getúlio Vargas. Certamente duas das mais importantes instituições de urbanismo da cidade do Rio de Janeiro ao longo do século XX, ambas dirigidas por José de Oliveira Reis, ainda que no caso do Departamento de Urbanismo, em alternância na direção no cargo com Eduardo Affonso Reidy e Hermínio de Andrade.

É neste contexto da década de 1930 (e ao longo da década de 1940), situado entre o trabalho na administração municipal e a participação em entidades sociais (Centro

⁵ Em 1965 José de Oliveira Reis aposenta como Engenheiro do Estado da Guanabara, ainda que permaneça trabalhando até o início da década de 1990.

Carioca) e profissionais (Clube de Engenharia) que José de Oliveira Reis incorporou informações, delineou seu pensamento sobre o próprio urbanismo como saber técnico.

Nesta mesma década de 30, José de Oliveira Reis publicou seus primeiros artigos, inicialmente caracterizados pelos problemas técnico-construtivos com estudos sobre as *Pedreiras do Distrito Federal* (1934), a *Drenagem do Aeroporto Santos Dumont* (1938) ou *Diagramas Hidrológicos* (1937), assim como assumiu em 1937 e até 1945, já totalmente voltado para as questões do urbanismo e das cidades, a Chefia da Comissão do Plano da Cidade, extinta no final de 1945⁶.

Tal extinção se deu pelo Decreto-Lei n. 8034 de 6 de dezembro de 1945⁷ transformando a Comissão do Plano da Cidade em Departamento de Urbanismo, este subordinado à Secretaria-Geral de Viação e Obras da Prefeitura do Distrito Federal. Mudança que enunciou a ampliação e especialização da estrutura administrativa pública municipal - importante para a institucionalização do urbanismo na Prefeitura -, não significando, todavia, alteração na condução dos trabalhos realizados pelo setor de urbanismo, e por um motivo também importante: José de Oliveira Reis assumiu a direção do Departamento na transição a partir da Comissão do Plano da Cidade. Ele se manteve na direção de ambas instituições e independentemente da mudança política em vigor nessa transição dos anos 1945-1946.

Todavia, foi justamente durante a redemocratização pós-1945 que José de Oliveira Reis perdeu a autonomia na direção dessas instâncias, num período marcado por exonerações e afastamentos do Departamento de Urbanismo. A primeira dessas exonerações ocorreu no ano de 1948⁸. Em 1956, retornaria por quatro anos à Direção do Departamento de Urbanismo (ocorreu um primeiro retorno no ano de 1954, porém, sua permanência não passando deste ano).

A partir de 1948, Reis viveu certo “isolamento profissional” na administração municipal. Período em que esteve deslocado da instância decisória Departamento

6 Criada pelo Decreto n. 6092 de 8 de novembro de 1937.

7 Informação indexada ao Diário Oficial – Seção II – n. 282, de sexta-feira, 14/12/1945, Atos do Governo Federal. Art. 1º a Comissão do Plano da Cidade, criada pelo Decreto n. 6092, de 8 de novembro de 1937, fica transformada em Departamento de Urbanismo, subordinado à Secretaria-Geral de Viação, da Prefeitura do Distrito Federal.

8 Decreto E. 56 de 12/02/1948, após a publicação do Esquema Geral do Plano Diretor do Distrito Federal, por ele encaminhado pelo Protocolo 300805, no dia 13/01/1948 ao Diretor do Departamento de Obras da Secretaria Geral de Viação e Obras. No depoimento de José de Oliveira Reis ao Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, ela faz a seguinte afirmação sobre o Plano Diretor. “Eu quero esclarecer em primeiro lugar que o plano não foi apresentado em 1948, ele foi publicado em 1948, mas desde 1939-40 que já tinha o esboço desse Plano Diretor”.

de Urbanismo, atuando, e na melhor das possibilidades, na Secretaria Geral de Finanças, após ser removido da Secretaria Geral de Viação e Obras em 1949.

Por outro lado, esse afastamento não significou abandono dos estudos sobre as problemáticas urbanas na sua atividade profissional. Os dois primeiros anos após sua exoneração do cargo de Diretor de Urbanismo, em fevereiro de 1948, foram focados no trabalho que resultou na tese de *Docência Livre da Cadeira de Urbanismo – Arquitetura Paisagística da Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade do Brasil*, apresentado em junho de 1950.



Figura 6 – José de Oliveira Reis.

Fonte: Revista Municipal de Engenharia. Edição especial, ago. 1997.

A publicação do livro “Urbanismo no Rio de Janeiro”, 1950

Seria essa uma certa liberdade de deslocamento por parte de José de Oliveira Reis, afastado de funções de chefia na PDF, o fator responsável por proporcionar a sua aproximação com o engenheiro-arquiteto Adalberto Szilard? Ambos estavam trabalhando temas como Tráfego e Transporte Urbano na mesma época em que prestaram o concurso para Livre-docente na cadeira de Urbanismo, cuja ocorrência, segundo Adalberto Szilard, era anual e sempre no mês de junho. Ambos fizeram o concurso em datas distintas, separadas pela diferença de um ano: Adalberto Szilard em junho de 1949 e José de Oliveira Reis em junho de 1950 - ano em que publicaram o livro *Urbanismo no Rio de Janeiro* pela Editoria “O Construtor”. Provável, portanto, que a aproximação seja anterior ao concurso e ao trabalho realizado na Faculdade Nacional de Arquitetura.

O livro foi dividido em doze capítulos. No primeiro, Szilard apresenta os grandes pensadores do urbanismo contemporâneo. No segundo, são explicados as principais propostas do Plano Agache para o Rio de Janeiro e os princípios empregados por Patrick Abercrombie e Forshaw para o Plano de Londres de 1943. O capítulo três faz uma crítica ao procedimento adotado pela prefeitura na abertura da Avenida Presidente Vargas. O quarto capítulo é um trabalho de 1946, apresentado no Segundo Congresso de Engenharia e Indústria. O quinto capítulo, “Cidades do amanhã” é o artigo publicado em 1943 na Revista Municipal de Engenharia. O capítulo sexto é o único de autoria de José de Oliveira Reis e aborda, de maneira detalhada, as ruas e principais avenidas do Rio. Os capítulos 7 a 10 constituem a série “Morros cariocas”, publicada em 1947, na revista Arquitetura e Urbanismo. Os últimos capítulos complementam o tema dos morros. Um é sobre o morro de São Bento e adjacências e o outro sobre a Estação D. Pedro II e morro da Providência.

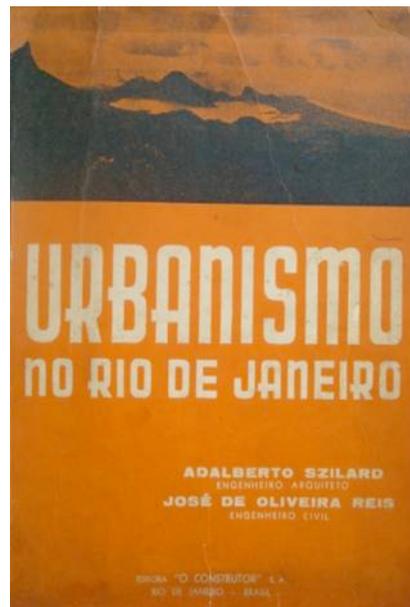


Figura 7 – Capa do livro.

As principais idéias de Szilard a respeito de urbanismo foram expressas neste livro, que teve origem em uma série de quatro artigos publicados na Revista de Arquitetura em 1947. O primeiro deles, intitulado “*Morros Cariocas*”, baseou-se no trabalho apresentado por José de Oliveira Reis ao Congresso de Urbanismo em Santiago do Chile em 1942. Szilard, assim como Oliveira Reis, era um dos poucos a

considerar de grande importância a conservação dos aspectos paisagísticos da cidade.

Szilard, em seu “author’s foreword” definiu os seus objetivos com a publicação, destacando que o livro não constituía um plano compreensivo com dados estatísticos:

*É necessário explicar ao leitor em inglês, que espera encontrar nele um estudo cuidadoso sobre todos os aspectos dos problemas de planejamento urbano relativos à cidade do Rio, que ele poderia ficar desapontado. O autor meramente intenciona alertar as pessoas e as autoridades do Rio e fazê-las parar de estragar a paisagem magnífica da cidade por ações que cobrem e mutilam as mais belas vistas com feias edificações.*⁹ (SZILARD e REIS, 1950)

Buscava a atenção dos urbanistas para a questão, incentivando-os a tirar partido da topografia da cidade. A questão do tráfego também se destacava, pois acreditava que as vias urbanas deveriam constituir a estrutura do plano de uma cidade. No Rio, portanto, o lugar mais apropriado para as vias arteriais seria a raiz dos morros e não as edificações, que invadiram esses locais.

Ele, então, utilizou Copacabana como exemplo da forma como tais problemas poderiam ser resolvidos. O artigo foi escrito sem a intenção de desdobrar-se posteriormente, mas em face do grande sucesso que obteve junto aos leitores da revista, Szilard foi convidado a escrever outros, até tornarem-se uma série, ampliada para formar o livro, que recebeu a contribuição do trabalho de José de Oliveira Reis em um capítulo sobre as grandes vias arteriais do Distrito Federal.

O livro focalizou criticamente os problemas do urbanismo do Rio de Janeiro, propondo um planejamento adequado para a cidade, então Distrito Federal. Nele também são reveladas as idéias em circulação em que se baseou para formar seu saber urbanístico, como estudioso dos pensadores de sua época que avaliaram as possibilidades da introdução de melhoramentos nas cidades. Entre eles: Camilo Sitte, Le Corbusier, Arturo Soria e Mata, Ebenezer Howard, Sir Raymond Unwin, Gaston Bardet, Lewis Mumford, Werner Hegeman, Saarinen, Tony Garnier, Eric Gloeden, L. Hilberseimer, Patrick Geddes, Louis Justament, Hans Bernoulli e Alker Tripp.

Na tentativa de organizar o campo das idéias sobre as cidades, Szilard traça o desenvolvimento da teoria do urbanismo moderno, contemplando os modelos

9 Tradução livre dos autores deste artigo.

recomendados pelos CIAM e outras propostas contemporâneas, porém mais orgânicas, como aquelas desenvolvidas por Saarinen e, ainda, por Gaston Bardet com seu método de topografia social, com informações sobre a cidade e os habitantes¹⁰.

Os conceitos presentes no Plano Voisin (1925) para Paris são aplicados por Szilard na área central, ao mesmo tempo em que menciona as idéias de Lewis Mumford, contrárias à centralização. Compara as propostas de Le Corbusier, concentração e alta densidade e Frank Lloyd Wright, dispersão e baixa densidade, para concluir – o que entendemos como uma síntese e uma tomada de posição – que constituem propostas radicais, tornando-se necessário voltar para os urbanistas que propuseram melhoramentos nas cidades existentes: Patrick Geddes, Lewis Mumford e Werner Hegemann.

Szilard reproduz a tentativa dos estudiosos locais em compatibilizar a aplicação dos novos princípios com a realidade existente das cidades. Sua visão do urbanismo, além disso, considera os levantamentos que abrangem os diversos campos, afastando-se da rígida aplicação do modernismo, conforme seu artigo “Cidades do Amanhã” de 1943.

A este propósito cumpre-nos destacar, que no período do pós-guerra, outros fatores passam também a ser valorizados pelos CIAM¹¹ e a cidade já é então entendida como uma categoria complexa, não mais abstrata e universal, e o seu habitante um ser político e social, o que acarreta a necessidade de estudos para a formulação de propostas.

Szilard vai construindo seu argumento e apresentando propostas que, em alguns casos, são críticas ao trabalho desenvolvido pelo próprio amigo José de Oliveira Reis, como foi o caso do texto e projeto para o bairro de Copacabana. Segundo Adalberto Szilard, no capítulo VII - COPACABANA,

uma bela manhã de setembro de 1945 os felizes proprietários em Copacabana acordaram com a notícia de que seus terrenos tinham quadruplicado de valor outra vez, graças à benevolência e ignorância de regras urbanísticas do prefeito. O Dr. José de Oliveira Reis, querendo melhorar a situação reinante,

10 Bardet advoga a urbanização das cidades para uma vida cristã e desde a década de 30 escreve livros e artigos sobre urbanismo. A influência de Bardet, em nosso país, se dá mais intensamente em Belo Horizonte e São Paulo, onde se manifesta através do padre Louis Joseph Lebreton.

11 Desde o VI CIAM (1947) e do VII CIAM (1949) são introduzidas novas reflexões sobre a cidade. Sobre o assunto cf. Yannis Tsiomis (1998).

conseguiu fazer aprovar uma planta de gabaritos, que consta na da fig. 89. A fig. 90 é uma planta elaborada para a mesma área, demonstrando como um urbanista moderno teria agido. Esta planta prevê apartamento de 10 pavimentos, casas comerciais, cinemas, escolas, hospitais, campos de recreio, vias arteriais e secundárias e, na zona de residências isoladas, pequenas vias de serviço e jardins de frente em “cul de sac” em cada grupo de residências” (SZILARD e REIS, 1950, p.107-110).

No âmbito da análise de Adalberto Szilard, nem mesmo o plano urbanístico do Bairro Peixoto elaborado por José de Oliveira Reis (talvez pela Comissão do Plano da Cidade) foi mantido na proposta apresentada no livro, cuja ocupação se daria com a Cidade Universitária de Copacabana.

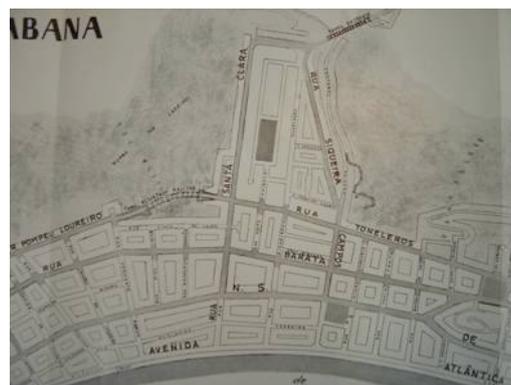


Figura 8 – Proposta de José de Oliveira Reis em 1938; à época da Comissão do Plano da Cidade.

Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro - Fundo José de Oliveira Reis.

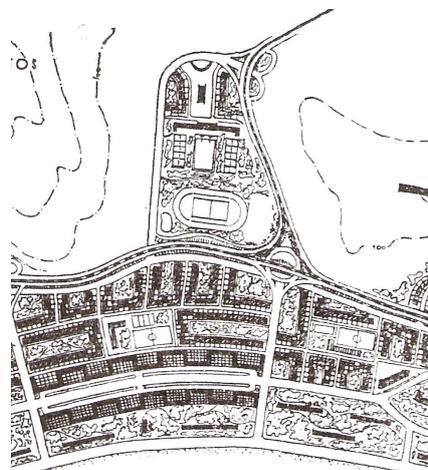


Figura 9 – Proposta de Adalberto Szilard.

Fonte: SZILARD e REIS, 1950.

E se o que está colocado pelo engenheiro-arquiteto Adalberto Szilard é uma crítica não restrita ao bairro de Copacabana, mas a todo o urbanismo desenvolvido pelos profissionais da Prefeitura, ela não implicou em algum tipo de intransigência entre os dois. Até porque, no caso da publicação, se existiu uma crítica explícita por parte de Adalberto Szilard ela não impossibilitaria a troca de experiências, de trabalho, de consulta entre ambos. Foi o que também ocorreu em um dos vários estudos e projetos para a Avenida Perimetral, coincidindo, também, com um movimento de reaproximação de José de Oliveira Reis com a Secretaria Geral de Viação e Obras e o próprio Departamento de Urbanismo.

Depois do trabalho que passara executar na Secretaria Geral de Finanças, determinado pela Portaria 1321 do dia 26 de novembro de 1949, José de Oliveira Reis retornou à Secretaria Geral de Viação, muito provavelmente, após a criação do *Serviço Técnico Especial de Execução da Avenida Perimetral* (STEAP), pelo Decreto n. 11932 do dia 04 de fevereiro de 1953.

O decreto enfim colocava na ordem do dia a realização da avenida, que segundo José de Oliveira Reis, já estava determinada desde o Plano Agache (1930), sem, no entanto, caracterizá-la incisivamente, mas figurando-a como orla marítima na qual seriam implantados diversos ministérios. Conforme Reis,

o primeiro projeto que realmente acentuava o traçado da avenida foi o de n. 2947 aprovado em 15 de abril de 1938 na administração Henrique Dodsworth. Posteriormente foi ele modificado por outros parciais de ns. 3085, de Urbanização da Esplanada do Castelo e Adjacências em 6 de dezembro de 1938, e da Avenida Presidente Vargas 3481 aprovado em 5 de dezembro de 1940 pelo Prefeito Henrique Dodsworth. Na administração do Prefeito Hildebrando de Góes, foi feita a unificação geral das diversas alterações resultando o projeto n. 4375 aprovado em 20 de agosto de 1946 que vigorou até pouco tempo, sendo substituído pelo de n. 6306, recentemente aprovado em 23 de março de 1954 pelo Prefeito Dulcídio Cardoso¹².

E é na condição de Chefe do Serviço da Avenida Perimetral que José de Oliveira Reis fez a solicitação oficial, em 1953, para a retirada da linha de bondes das Ruas da Misericórdia e Santa Luzia, por impedir, naquele momento, a execução

¹² Texto manuscrito e de autoria do engenheiro José de Oliveira Reis. Consta assinatura e data de maio de 1954. Documento que integra os manuscritos de seu acervo doado ao Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

das obras da avenida. Por este documento é plausível considerar que José de Oliveira Reis tenha participado diretamente da substituição do projeto n.4375 – aprovado no dia 20 de agosto de 1946, numa época em que ainda dirigia o Departamento de Urbanismo –, pelo n.6305, para o qual enviou convite ao seu colega Adalberto Szilard para apresentar sugestões e críticas sobre o traçado da Avenida Perimetral. Em resposta datada do dia 12 de maio de 1954, Szilard agradece a honra do convite, apresentando também uma série de proposições para o que ele denominou de “traçado da nova Avenida Perimetral”, colaboração que foi apresentada para o denominado Plano Térreo da Avenida Perimetral.

No plano ocorreria a ligação entre a Avenida Beira-Mar e Avenida Rodrigues Alves, pela Praça Salgado Filho – localizada na frente do Aeroporto Santos Dumont, até a Praça Mauá. Um traçado que incorporaria várias outras praças da região central da cidade, entre elas, Marechal Âncora, Barão do Ladário, 15 de Novembro. Especificamente o trecho de confluência da Avenida Presidente Vargas com Avenida Perimetral, foi considerado perfeito nas observações e proposições do engenheiro-arquiteto Adalberto Szilard.

O segundo artigo da série “Morros Cariocas” tratou dos problemas de estética, Szilard começa reforçando a idéia de que no projeto de urbanização de uma cidade, a topografia deve ser o primeiro elemento a ser considerado. Para ele:

A finalidade do urbanismo é criar ou remodelar cidades para servirem de moradia, local de trabalho e lazer ao povo, em condições sadias, favoráveis ao desenvolvimento de indivíduos felizes e úteis à prosperidade da nação.
(SZILARD e REIS, 1950, p.117)

No entanto, este objetivo muitas vezes não era alcançado, pois as condições de habitação de muitos trabalhadores eram inadequadas e a população sofria com a falta de transportes e com a distância de suas moradias a escolas, hospitais e locais de lazer.

Para Szilard, cabia aos urbanistas resolver estes problemas, mas havia uma impossibilidade porque os poderes para isso estavam concentrados principalmente nas mãos das autoridades — duramente criticadas por ele — por realizarem ações que futuramente trariam conseqüências prejudiciais, especialmente no que diz respeito a problemas ligados à questão do crescimento demográfico. Reforça ainda a idéia de que nos bairros residenciais deveria haver vias de comunicação, centros de abastecimento, instrução e lazer em proporções determinadas para cada um

deles e que o urbanista deveria estar familiarizado com esses elementos para empregá-los quando houvesse oportunidade.

Enquanto para alguns urbanistas a presença dos morros na cidade restringiria o aproveitamento de seu território, para Szilard essa característica seria importante para o desenvolvimento de um urbanismo que permitiria um perfeito funcionamento da cidade moderna. Para isso deveria haver a separação, em vários níveis, das linhas de tráfego, das vias férreas, das vias de abastecimento, dos pedestres, etc.

Além disso, essa nova visão dos morros por parte dos urbanistas traria para a cidade o benefício estético e, conseqüentemente, econômico, pois a beleza da topografia original seria preservada, atraindo assim mais visitantes e incentivando o turismo. Como exemplo dos danos às belezas naturais do Rio pela falta de princípios da Prefeitura, o Morro da Viúva, segundo Szilard, desapareceria futuramente atrás dos arranha-céus ao seu redor.



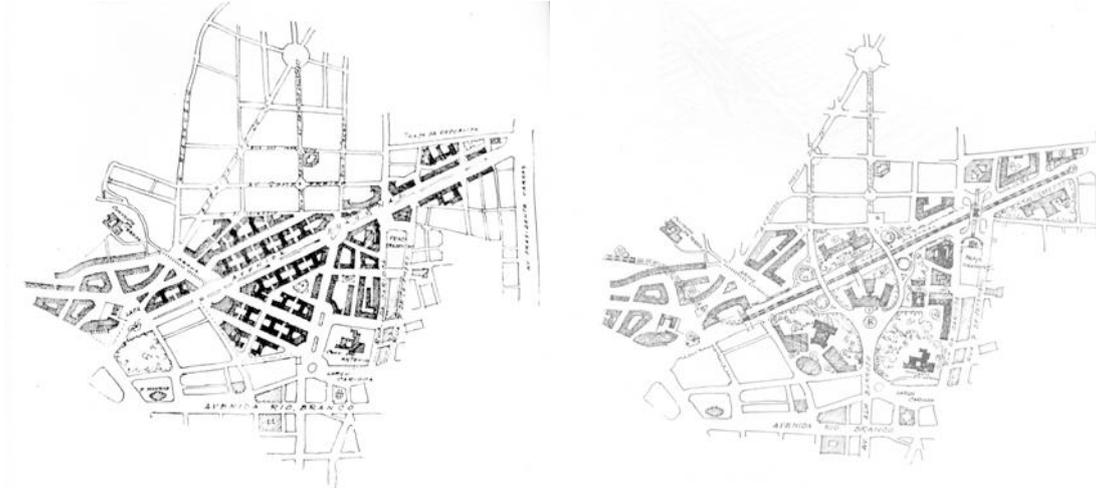
Figuras 10 e 11 – Aspecto dos morros na orla da enseada de Botafogo e aspecto futuro se continuasse a aplicação do “princípio do morro da Viúva”.

Fonte: SZILARD e REIS, 1950.

Ele demonstra a existência de possibilidades variadas de solução, capazes de conservar as características topográficas e que ao mesmo tempo permitiriam que houvesse espaço para a expansão natural de centros comerciais, satisfazendo também as condições técnicas e estéticas dos problemas de habitação, trabalho e lazer.

No terceiro artigo, além de prever problemas de tráfego futuros na Avenida Rio Branco, fez considerações acerca do projeto da prefeitura relativo à área resultante da demolição do morro de Santo Antônio. O autor se colocou contra o projeto de loteamentos que previa edifícios com 10,11 e 17 pavimentos e 400, 500 ou 600 metros quadrados de superfície construída. Ele propõe que o morro todo não fosse derrubado, defendendo que a conservação ao nível de seis metros acima das vias

adjacentes permitiria o tráfego em dois níveis. Além disso, a conservação do convento deveria manter o caráter do conjunto.



Figuras 12 e 13 - Projeto da Prefeitura para o Morro de Santo Antônio e proposta de Szilard.

Fonte : SZILARD e REIS, 1950.

No capítulo 11 do livro tratou de questões relativas ao Mosteiro de São Bento. Um dos monumentos arquitetônicos de maior valor histórico e artístico do Rio de Janeiro. Situado no Morro de São Bento, desde a construção das primeiras edificações em 1626 até a conclusão do conjunto em 1800 muitas transformações ocorreram no local. Em 1905 foi vítima, pela última vez, de bombardeios de revoluções. Devido ao seu posicionamento estratégico, no início do século XX foi circundado com o Arsenal da Marinha, oferecendo perigo ao conjunto em caso de guerra. Szilard critica a má localização deste e também a do conjunto das oficinas e diques que foram sendo construídos aos poucos sem obedecer a um plano único bem concebido, mas sim a “determinações espontâneas” das autoridades. Szilard propõe que a mudança do Arsenal traria benefícios ao povo e à Marinha. Para ele a ilha das Cobras seria o local mais indicado, podendo também ser estudado o afastamento da cidade como medida de segurança. Segundo ele, também seria necessária a remoção das oficinas da Praça Mauá e do lado leste do mosteiro para dar lugar à Avenida Perimetral, que era parte importante do plano da cidade.

Em 1939 foram contratados arquitetos para apresentar sugestões de “urbanização do morro”. Em 1940, o professor Clemens Holzmeister apresentou uma idéia para a localização da extensão do mosteiro e do novo ginásio. Szilard foi encarregado de elaborar as idéias apresentadas e fazer sugestões suplementares para a localização de outros blocos de edifícios, suficientes para abrigarem um ginásio moderno para

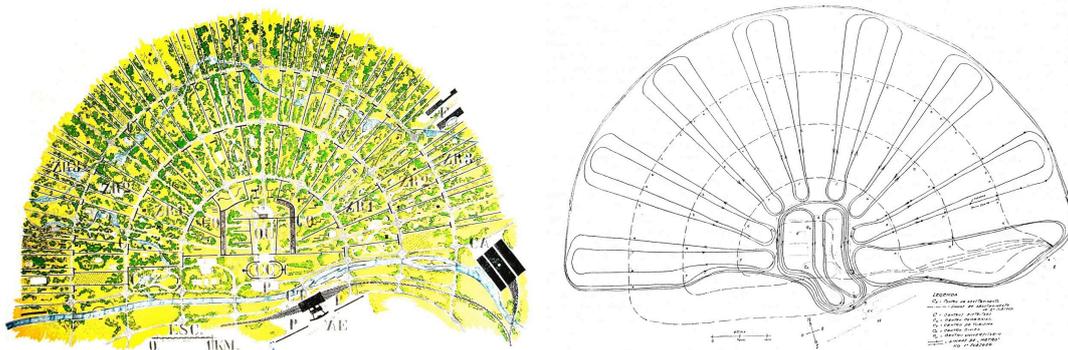
mais de mil alunos e ainda estudar o novo claustro, prevendo também uma nova igreja.

Segundo ele, essa tarefa deveria ser realizada com o uso de bom senso, sem imitar estilos antigos ou utilizar concreto e vidro. O ginásio deveria ser construído em volta da caixa d'água, de maneira que suprimisse tudo o que desvalorizasse o morro.

As medidas para a proposta de urbanização tinham como pontos principais: a demolição das oficinas da marinha, das casas de aluguel e das construções da Rua D. Gerardo; a transferência das instalações de tratamento de esgotos para locais mais convenientes; a ocupação das áreas de demolições por jardins rústicos. As frentes das ruas poderiam ser muradas desde que não escondessem o conjunto do morro.

Em relação ao capítulo “Cidades de Amanhã”, em 1943, Szilard faz um estudo a partir de uma cidade imaginária criada por ele para um milhão de habitantes que permite a demonstração de programas futuros, as diretrizes a seguir e problemas a resolver, que poderiam surgir após o período de guerra.

Neste estudo é interessante notar a preocupação com dois dos maiores problemas comuns nas cidades de hoje devido especialmente ao crescimento demográfico nos grandes centros urbanos, que são a questão do tráfego e do aproveitamento e uso racional de energia. Na época em que foi desenvolvido este estudo ele já previa que estas questões seriam de grande importância no futuro, mas foram consideradas como algo fora da realidade.



Figuras 14 e 15 - Planta de cidade para 1 milhão de habitantes e planta dos sistemas de trens no subsolo.

Fonte: Szilard, Adalberto. Revista Municipal de Engenharia, 1943.

Para ele, a vida da humanidade tem que ser planejada, organizada, para poder proporcionar a todos o conforto e bem estar que esta idade de máquinas e

transportes mecanizados pode proporcionar, e a necessidade da organização do mundo é uma consequência da mecanização do trabalho e do aumento da capacidade produtiva.

Considerações Finais

O ambiente profissional da engenharia e da arquitetura no Rio de Janeiro, especialmente durante a década de 1930, foi intenso e se compunha por destacados profissionais como os próprios autores Adalberto Szilard e José de Oliveira Reis, Armando de Godoy, Henrique de Novaes, Ângelo Bruhns, Lúcio Costa, Archimedes Memória, Francisco Baptista de Oliveira, José Octacílio Saboya Ribeiro, Carmem Portinho, Affonso Eduardo Reidy, Edison Passos, Paulo de Frontin, Atílio Correia Lima entre muitos outros, cujos interesses pelas cidades, seu crescimento e desenvolvimento, colaboram para a consolidação do urbanismo no Brasil, particularmente no Rio de Janeiro.

Todavia, era um ambiente profissional não restrito aos anos 1930, mas também fortemente presente nas décadas de 1940 e 1950, sobretudo pela criação do Departamento de Urbanismo em 1945, no bojo de outra reforma administrativa da Prefeitura do Rio de Janeiro, já na transição política do Estado Novo para a redemocratização de 1946¹³.

É neste contexto profissional que está a publicação do livro “Urbanismo no Rio de Janeiro”, em sua maior parte escrito por Adalberto Szilard, ficando apenas o artigo denominado “*Sistema de vias arteriais do plano diretor do Rio de Janeiro*” como autoria do engenheiro José de Oliveira Reis. Curiosamente, o prefácio de Leopoldo SONDY apresenta a publicação como de autoria única de Szilard, não mencionando Reis, o que parece indicar a introdução do capítulo de Reis como um a mais num livro já em preparação.¹⁴

Szilard acreditava ser possível uma harmonia entre a modernidade e a tradição. Possuía uma visão avançada para seu tempo, prevendo vários problemas que a cidade do Rio enfrenta atualmente, mais de meio século após a sua morte, especialmente no que diz respeito ao tráfego. Também pensou em questões pouco

13 Informação indexada ao Diário Oficial – Seção II – n. 282, de sexta-feira, 14 de dezembro de 1945, em Atos do Governo Federal, o Decreto-lei n. 8034 de 6 de dezembro de 1945

14 “É o que vem nos mostrar este livro do arquiteto Adalberto Szilard com relação à Cidade Maravilhosa”.(Leopoldo SONDY, prefácio, 1950)

discutidas na época, relativas ao uso racional e utilização de novas formas de energia, propondo, por exemplo, o uso de placas solares na cobertura dos prédios para alimentar o sistema de ar condicionado de toda a cidade.

O contato com a história e a produção de Adalberto Szilard nos permite identificar um profissional talentoso e idealista. Seu saber urbanístico e arquitetônico lhe permitiu atuar ao mesmo tempo em várias atividades, possuindo um senso crítico que utilizava profissionalmente para alertar as autoridades, segundo ele responsáveis por procedimentos não planejados corretamente, que trariam em vez de benefícios, problemas futuros para a cidade e para a população.

José de Oliveira Reis, por outro lado, pautou sua vida profissional por esta mesma busca pelos procedimentos adequados no desempenho das várias funções públicas. A partir de textos publicados em revistas especializadas, ou da coordenação de projetos de urbanismo nos setores municipais, pautou sua atuação profissional pela melhoria do desenvolvimento urbano do Rio de Janeiro, particularmente em relação ao sistema viário e à engenharia de tráfego. Dois profissionais com trajetórias profissionais diversas, Szilard em escritórios particulares, Reis na Prefeitura do Distrito Federal, que se encontram na academia e na formulação e produção do livro em questão.

A relação cooperativa entre José de Oliveira Reis e Adalberto Szilard não duraria por muitos outros anos, em função do falecimento do segundo, ainda na década de 1950. Todavia, impossível não explicitar e considerar quão produtiva essa aproximação pessoal-profissional, e mais ainda, a aproximação de temáticas de estudo entre os dois profissionais, foram importantes para aquela reaproximação de José de Oliveira Reis aos problemas urbanísticos em discussão no Departamento de Urbanismo do Distrito Federal.

O livro representa um importante estudo que resume regras e leis gerais do urbanismo contemporâneo, eleitos por Szilard como essenciais para orientar o planejamento das cidades, utilizando a cidade do Rio de Janeiro como exemplo de como aplicá-las, sem em nenhum momento ter a pretensão de dar soluções definitivas aos problemas abordados.

Referências

FARIA, Rodrigo Santos de. *José de Oliveira Reis, urbanista em construção: uma trajetória profissional no processo de institucionalização do urbanismo no Brasil (1926-1965/1966)*. Campinas, SP: [s.n.], 2007. (Tese de Doutorado)

SILVA, Lucia Helena Pereira. *História do Urbanismo no Rio de Janeiro – administração municipal, engenharia e arquitetura dos anos 1920 à ditadura Vargas*. Rio de Janeiro: E-Papers, 2003.

REIS, José de Oliveira. Diagramas Hidrológicos. *Revista da Diretoria de Engenharia*, Rio de Janeiro, n.3, maio 1937.

_____. Drenagem do Aeroporto Santos Dumont. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, n.2, mar. 1938.

_____. Pedreiras do Distrito Federal e sua contribuição nas construções. *Revista da Diretoria de Engenharia*, Rio de Janeiro, n.12 e 13, set./nov. 1934.

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

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

REZENDE, Vera F.; AZEVEDO, Fernanda. A arquitetura e o urbanismo modernos no Distrito Federal, escolha ou consequência na Era Vargas? In: 8º Docomomo Brasil, Cidade Moderna e Contemporânea: síntese e paradoxo das artes, 2009, Rio de Janeiro: Docomomo Brasil, 2009.

ROXO, Stélio. *Adalberto Szilard, arquiteto e humanista*. Rio de Janeiro; 1956. 8 p. Separata da Revista do Clube de Engenharia, n.235, mar. 1956.

SZILARD, Adalberto. À Margem das Conferências de Le Corbusier. *Arquitetura e Urbanismo*, Rio de Janeiro, ano 1, p.165, 169, set./out. 1936.

_____. Cidades de Amanhã. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, v. 10, n. 3, p.161-166, jul. 1943.

SZILARD, Adalberto; REIS, José de Oliveira. *Urbanismo no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Ed. "O Construtor", 1950. 157p.

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