

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA  
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA  
PROGRAMA DE MESTRADO

**A TRANSFERÊNCIA DA CAPITAL FEDERAL**

*Notas sobre a evolução urbanística do Rio de Janeiro na década de 1950*

**João Fernando Xavier Pereira Braga**

Brasília, março de 2008

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA  
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA  
PROGRAMA DE MESTRADO

**A TRANSFERÊNCIA DA CAPITAL FEDERAL**

*Notas sobre a evolução urbanística do Rio de Janeiro na década de 1950*

**João Fernando Xavier Pereira Braga**

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo como parte dos requisitos para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo  
da Universidade de Brasília

Orientador: Prof. Dr. Antônio Carlos  
Cabral Carpintero.

Brasília, março de 2008

# **A TRANSFERÊNCIA DA CAPITAL FEDERAL**

*Notas sobre a evolução urbanística do Rio de Janeiro na década de 1950*

**João Fernando Xavier Pereira Braga**

Dissertação de Mestrado defendida e aprovada em 31 de março de 2008, pela banca examinadora constituída pelos professores:

---

Prof. Dr. Antônio Carlos Cabral Carpintero  
FAU/UnB – Orientador

---

Prof. Dr. Jaime Gonçalves de Almeida  
FAU/UnB - Presidente

---

Prof. Dr. Gustavo Alexandre Cardoso Cantuária  
IESPLAN - Membro

---

Prof. Dr. Reinaldo Guedes Machado  
FAU/UnB – Membro

Dedico o presente trabalho aos meus pais, por me ensinarem a questionar, e à minha esposa pelo incondicional apoio no decorrer desses três anos.

Agradeço ao Professor Doutor Antonio Carlos Cabral Carpintero, pela orientação, pela amizade e por todos os ensinamentos durante o nosso convívio freqüente. À Professora Doutora Cêça Guimaraens pelos encontros na cidade maravilhosa, sempre disposta a ajudar; à Professora Doutora Sylvia Ficher pelos conselhos; ao Professor Doutor Andrey Rosenthal Schlee pelo debate sobre a pesquisa em momentos de muitas dúvidas; aos colegas de curso, sempre dispostos a ajudar seja com o empréstimo de algum livro, seja em alguma conversa despretensiosa; à minha família pelo apoio e paciência.

“[...] novos momentos de organização social determinam novas funções à cidade, muitas das quais só podem vir a ser exercidas mediante a eliminação de formas antigas e contraditórias ao novo momento.”

Maurício Abreu

## **RESUMO**

BRAGA, João Fernando. A transferência da capital federal: notas sobre a evolução urbanística do Rio de Janeiro na década de 1950. Brasília, 2008. 157p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília.

Notas sobre a evolução urbanística do Rio de Janeiro, concluindo com as condições urbanísticas da cidade durante a década de 1950. Questões concernentes à monumentalidade e segurança no Rio de Janeiro na década de 1950. Reflexões sobre o urbanismo modernista sendo aplicado na cidade do Rio de Janeiro nos anos entre 1930 e 1960.

Palavras-chave: Rio de Janeiro, Evolução Urbana, Modernismo no Rio de Janeiro, Segurança na Cidade, Década de 1950, Monumentalidade.

## **ABSTRACT**

BRAGA, João Fernando. A transferência da capital federal: notas sobre a evolução urbanística do Rio de Janeiro na década de 1950. Brasília, 2008. 157p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília.

Notes on the urban evolution of Rio de Janeiro, stressing on its urban conditions during the decade of 1950. Questions concerning its monumental characteristics and security of the city during the decade of 1950. Thoughts on the application of urban modernism in Rio de Janeiro between the years 1930 and 1960.

Keywords: Rio de Janeiro, Urban Evolution, Modernism in Rio de Janeiro, Security in the City, Decade of 1950, Monumental Characteristics.



## LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Largo da Misericórdia.	35
Figura 2	D. João em cerimonial na Praça XV.	42
Figura 3	Centro da cidade repleto de praças rótulas.	62
Figura 4	Projeto de Agache para os jardins do Calabouço.	63
Figura 5	Projeto das quadras do Castelo, com a praça ao centro.	64
Figura 6	Foto atual. Mostra o Centro do Rio na região da Esplanada do Castelo.	71
Figura 7	Local de abertura da Avenida Presidente Vargas.	72
Figura 8	Avenida Presidente Vargas após a Central do Brasil.	82
Figura 9	Mostra o descaso com a avenida que foi idealizada para ser o grande exemplo de monumentalidade no centro de o Rio de Janeiro.	82
Figura 10	Comparação com a área “que deu certo” da avenida.	83
Figura 11	Dois pontos diferentes do aterro feito com terra proveniente do morro Santo Antônio.	89
Figura 12	Av. Rodrigues Alves, aproximadamente em 1910, ainda sem a av. Perimetral acima.	91
Figura 13	Fotos atuais. Nota-se a diferença de monumentalidade na área, agora com a Av. Perimetral.	91
Figura 14	Foto mostra claramente que não era necessário o fim do Mercado Municipal.	92
Figura 15	Proximidade dos três palácios.	94
Figura 16	Implantação do Palácio Laranjeiras.	95
Figura 17	Festa para o então presidente dos Estados Unidos.	97
Figura 18	Comemorações do 7 de setembro, em 1947.	97
Figura 19	Exemplos norte-americanos de monumentalidade na capital federal.	100
Figura 20	Fachada principal do palácio do Catete.	100
Figura 21	Na foto à direita, temos a rua lateral ao palácio do Catete. Na foto à esquerda, temos a Rua do Catete.	101
Figura 22	Cortejo fúnebre de Getúlio Vargas, em 1954.	102
Figura 23	Projeto de Le Corbusier para Rio de Janeiro de 1929.	105
Figura 24	Foto tirada no Aterro do Flamengo.	108
Figura 25	Fotos. Rua da Quitanda e Rua do Ouvidor.	109
Figura 26	Começo do aterro na altura da Avenida Rio Branco, ainda no ano de 1954.	114
Figura 27	Projeto da Avenida do Mangue.	125
Figura 28	Cruzamento da Avenida do Mangue com a Rua Marquês de Sapucaí.	125
Figura 29	Projeto da Esplanada do Castelo com o aterro da Glória.	126
Figura 30	Vista geral da maquete do projeto da Esplanada de Santo Antônio.	128
Figura 31	Detalhes: à esquerda o convento de Santo Antônio, à direita os Arcos da Lapa.	128
Figura 32	Maquete do projeto para Esplanada do Castelo de Reidy.	129
Figura 33	Projeto de Reidy para a esplanada de Santo Antônio.	133
Figura 34	Maquete do projeto.	133
Figura 35	Perspectiva do projeto do Monumento aos Pracinhas.	134

## SUMÁRIO

<b>Introdução.....</b>	<b>11</b>
<b>Capítulo I</b>	
REVISÃO BIBLIOGRÁFICA.....	16
<b>Capítulo II</b>	
A CONSTITUIÇÃO DOS ESPAÇOS NO RIO DE JANEIRO.....	30
<b>Capítulo III</b>	
O RIO DE JANEIRO NA DÉCADA DE 1950.....	75
<b>Capítulo IV</b>	
A CAPITAL EM BUSCA DA MONUMENTALIDADE MODERNISTA.....	113
<b>Capítulo V</b>	
CONCLUSÃO.....	136
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	140
REVISTAS CONSULTADAS.....	143
ANEXOS.....	144

## INTRODUÇÃO

Este documento, uma dissertação, trata da cidade do Rio de Janeiro, tendo como referência as teorias urbanísticas. Neste sentido, o seu objeto de estudo é o centro da cidade do Rio de Janeiro e sua evolução urbanística, abrangendo a década de 50 do século XX.

A idéia do presente estudo emergiu da articulação das reflexões teóricas respaldadas pela área de conhecimento denominada “Arquitetura e Urbanismo”, com as experiências de residir nas cidades do Rio de Janeiro e Brasília.

Surge, assim, o objeto, que tem na sua constituição os seguintes temas: urbanismo, cidade do Rio de Janeiro e Brasília.

Este objeto foi construído com uma forte inter-relação com as ciências sociais: *“ele é histórico; permite uma identidade do sujeito da investigação com o objeto a ser investigado; é extrínseca e intrinsecamente ideológico e essencialmente qualitativo”*. (MINAYO, 1992, p. 13, 14, 15).

A opção pelo centro do Rio de Janeiro justifica-se por ter sido uma área muito especial para a população carioca, bem como para todos os brasileiros, foi também o local de origem da cidade e o centro de poder do país por aproximadamente 200 anos.

Ao aliar estes três elementos constitutivos: urbanismo, história e sua respectiva representatividade na história do Brasil, o Rio de Janeiro se tornou um tema muito cativante para o desenvolvimento desta dissertação.

A razão do foco no centro urbano deste município brasileiro na década de 1950 é que as condições urbanas em que o Rio de Janeiro se encontrava desempenharam papel importante na decisão da mudança da capital para a nova cidade construída, Brasília. Portanto, escolhemos o período anterior à transferência da capital para essa nova cidade,

com intuito de estudarmos de forma mais específica as razões para tal mudança, sempre mantendo o escopo voltado para a evolução urbanística da cidade.

Este trabalho visa descrever o período de ruptura (a década de 1950), que levou a mudança da capital do Brasil do Rio de Janeiro para Brasília, além de reunir informações e averiguar até que ponto as questões relativas à cidade foram levadas em conta no ato de projetar a nova capital.

Um levantamento de dados sobre o tema problematizado neste estudo foi feito por meio de livros, revistas da época e, especialmente, em mapas da cidade do Rio de Janeiro. Este conjunto de documentos revelou marcos históricos significativos na trajetória do desenvolvimento urbano desta cidade, com ênfase na década de 1950, que impulsionaram a transferência da capital para Brasília.

Kosik defende a importância da totalidade na compreensão dos fatos empíricos. Para ele: *“cada objeto percebido, observado ou elaborado pelo homem é parte de um todo, e precisamente este todo não percebido explicitamente é a luz que ilumina e revela o objeto singular, observado em sua singularidade e no seu significado.”* (KOSIK, 1995, p. 61).

O produto da investigação científica é resultado da análise dos documentos e publicações; da análise urbanística e arquitetônica dos referidos prédios; da análise do espaço urbano da época do estudo; e da vivência do autor na cidade do Rio de Janeiro.

Com base no exposto, o problema pode então ser expresso pelos seguintes questionamentos que moveram este trabalho:

- 1) Quais as condições urbanísticas do centro do município do Rio de Janeiro que influenciaram na transferência da capital do Brasil da cidade do Rio de Janeiro para Brasília?

- 2) Quais as realizações urbanísticas planejadas pelos governantes da cidade do Rio de Janeiro no sentido de evitar essa transferência, isto é, houve um contra movimento urbanístico carioca a este fato, visando paralisar essa transferência?
- 3) Como essas questões, em sua maioria, urbanísticas afetaram a execução do poder na capital e a sua infra-estrutura?

O objeto e o problema desta dissertação foram produzidos, concomitantemente, a partir das leituras que tinham, inicialmente, o propósito de definir o arcabouço teórico e metodológico a ser utilizado no presente estudo.

Assim sendo, dessa reflexão teórica nasceu esta investigação, que tem como cerne entender as razões que levaram a capital federal a ser deslocada do Rio de Janeiro para outra cidade.

Neste sentido, que abrange a interface entre as décadas de 1950 e 1960, no Rio de Janeiro, revela-se um *momento de ruptura*, isto é, momento de mudanças profundas na lógica urbanística da cidade do Rio de Janeiro. Este momento caracteriza-se como uma *transição paradigmática* devido ao período de transformações significativas e inéditas pelas quais passou a cidade do Rio de Janeiro, tanto no panorama urbanístico como nos aspectos social, econômico e político, com desdobramentos nas condições de vida da população carioca.

Este trabalho, com dados recolhidos sobre toda a evolução urbanística do Rio de Janeiro até a década de 1950, tem como objetivo principal descrever e entender esse momento, enfatizando as razões que levaram a transferência da capital federal do Rio de Janeiro para Brasília.

Com certeza outras motivações contribuíram para a ocorrência deste fato. Porém, elas não serão abordadas neste trabalho. O foco são as questões norteadoras,

explicitadas como problema, para se chegar à resposta em relação à transferência da capital, com ênfase, exclusivamente, no aspecto urbanístico.

Assim, o centro da cidade do Rio de Janeiro, nesse momento histórico, assume o papel nuclear, e com ele, as questões relevantes de seus espaços urbanos mais representativos. Nesse escopo, problemas como monumentalidade equivocada e infraestrutura deficitária serão tratados. Com eles, conseqüências de solução praticamente inviável surgiram, tais como: falta de dignidade para alguns prédios públicos de grande importância, ruas demasiadamente estreitas, dificultando a circulação, e condições precárias de segurança para o governo federal (CARPINTERO, 2003).

O presente estudo pretende apresentar, de forma acadêmica, uma exposição do tema sem intenção de formular proposições ou conclusões, nem oferecer dados e informações inéditas, mas, apenas, reunir e sistematizar os já conhecidos, dando-lhes, isto sim, um sentido próprio.

A realização deste estudo se justifica, de certa forma, pelas questões que o norteiam e que estão apresentadas como problema a ser investigado. Como o estudo se faz no campo urbanístico e histórico de uma cidade importante no âmbito nacional, certamente os resultados e considerações dele poderão contribuir para o debate acadêmico sobre esta temática, que envolve dois pólos de destaque: Rio de Janeiro e Brasília.

Um dos resultados possíveis deste estudo é caracterizar como o Rio de Janeiro respondeu a todas as mudanças pelas quais passou no período enfocado, isto é, as mudanças reveladas pela pesquisa, projetadas para a melhoria da cidade.

Neste contexto e como conseqüência da trajetória da elaboração desta pesquisa, há a possibilidade de compreender os processos urbanos que se seguiram no Brasil a partir da década de 1950 (como as teorias modernistas adotadas para a construção da

nova capital)), que representa um marco para o urbanismo brasileiro, devido ao momento de ruptura e transformações ocorridas no Rio de Janeiro e em Brasília, com impacto nacional.

Com base nessas reflexões, o foco do estudo recaiu sobre o centro da cidade do Rio de Janeiro, compreendendo as condições dos espaços urbanísticos, nos quais o Rio de Janeiro abrigava o sistema governamental federal. Para isso, um histórico da constituição dos espaços no centro do Rio de Janeiro será elaborado.

As análises serão acompanhadas e sustentadas por mapas, como elemento orientador, ilustrando sempre como a estrutura urbana se modificou e adaptou-se para atender às expectativas de cada momento histórico.

Sintetizando, será levantado, também, um diagnóstico mais focado nos espaços urbanos do Rio de Janeiro constituídos na década de 1950, com a utilização de plantas dos projetos, mapas e fotos, escolhidos para ampliar o entendimento sobre as razões que viabilizaram tais empreendimentos.

## CAPÍTULO I REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Desde o início deste trabalho, muitos foram os autores consultados para auxiliar no recorte do objeto de estudo desta pesquisa.

Dois conceitos (que formarão o eixo deste trabalho) são considerados básicos ao se estudar urbanismo, a saber: formação e evolução da cidade e de seus espaços mais característicos.

Constata-se, na abordagem feita por Paul Singer em relação à formação do núcleo urbano, uma linha de raciocínio interessante. De acordo com seus pensamentos, a cidade tem o primeiro impulso em direção à sua criação quando *“a produção e/ou a captura de um excedente alimentar permite a uma parte da população viver aglomerada, dedicando-se a outras atividades que não à produção de alimentos”* (SINGER, p. 11). Sobre a formação da urbe, ele continua:

“A produção do excedente alimentar é uma condição necessária, mas não suficiente para o surgimento da cidade. É preciso ainda que se criem instituições sociais, uma relação de dominação e de exploração enfim que assegure a transferência do mais-produto do campo à cidade. Isso significa que a existência da cidade pressupõe uma participação diferenciada dos homens no processo de produção e de distribuição, ou seja, uma sociedade de classes. (...) A origem da cidade se confunde, portanto, com a origem da sociedade de classes (...)” (SINGER, p. 13).

No entanto, essa produção do excedente alimentar teve, na história do Rio de Janeiro e de outras cidades coloniais, uma função um pouco diferente. Em alguns casos, como citado acima, a produção em excesso viabilizou a criação da cidade. Já no caso do Rio de Janeiro, o que ocorreu foi o inverso: a cidade foi estabelecida pelos portugueses para que o território fosse dominado e os recursos naturais explorados, ou seja, ainda não havia um excedente. Porém, a cidade passou a se manter como urbe, apoiando-se no



excesso de produção alimentar, pois a partir desse momento, as classes começaram a se dividir e a cidade a ganhar suas características. Portanto, o excedente de produção alimentar não ajudou a criar a cidade, mas sim a dar-lhe as suas características e a dividi-la em classes. Essa divisão é geralmente feita através de certas camadas da sociedade rural que se dedicam exclusivamente à prestação de serviços e não ao cultivo de alimentos, dependendo, assim, do excedente produzido no campo. Em troca, fornecem serviços como conforto espiritual e proteção contra invasores. Esse conceito torna-se importante no momento em que tentamos entender a formação de uma cidade e suas classes. Tais fatos serão de extrema importância no estudo do Rio de Janeiro, principalmente ao entendermos como a cidade se estratificou através dos séculos, como veremos no próximo capítulo.

Mais uma vez, a história dessa cidade, nos séculos XVI e XVII, ilustra a seguinte reflexão de Paul Singer:

“Em certas sociedades rurais, de formas variadas, se diferencia uma classe que passa a se dedicar totalmente a certas atividades não produtivas, em geral à guerra e à religião, recebendo do resto da sociedade o seu sustento material. Essa diferenciação não se completa, no entanto, enquanto guerreiros e sacerdotes ainda permanecem no meio rural, fazendo cultivar seus campos por servos ou escravos. Somente quando a residência dos guerreiros se transforma em forte e a dos sacerdotes em templo (...) o princípio de diferenciação entre campo e cidade se estabelece.” (SINGER, p. 13).

O estabelecimento do conceito de metrópole, instituído por Manuel Castells, é muito relevante para o estudo, haja vista que pretendemos estudar as nuances de uma metrópole complexa como o Rio de Janeiro, principalmente em tempos de capital federal. Porém, devemos atentar, neste caso, para outros aspectos, menos observados, no tocante à definição de metrópole. O que importa, de fato, não é seu tamanho, e sim sua complexidade de relações, ou seja, a concentração de atividades diversas.

“O que distingue esta nova forma das precedentes não é só o seu tamanho (o que é consequência da sua estrutura interna), mas também a difusão no espaço das atividades, das funções e dos grupos, e sua interdependência segundo uma dinâmica social amplamente independente da ligação geográfica” (CASTELLS, p. 53).

Ainda caracterizando o conceito de metrópole, temos a citação de Alfred Agache em seu estudo feito para a cidade do Rio de Janeiro:

“Séde (sic) do poder, em todo o sentido da palavra, é ahi (sic) que se reúnem (sic) as capitães dos negócios (sic), da indústria (sic), da finança e da política (sic), assim como os mestres da sciencia (sic), da pedagogia e do pensamento; é dahi (sic) que se diffundem (sic) geralmente as artes (...) a grande cidade aspira a todas as ambições, enfeita-se, como numa miragem deslumbrante, de todas as magias.

Em resumo, a grande cidade é o ponto de contacto (sic) dos elementos vivos do mundo. (AGACHE, 1930, p. 121).

Outra característica observada em uma metrópole como o Rio de Janeiro é a sua capacidade de interação com o mundo. Por isso, durante a sua evolução, uma relação com o externo sempre mantém-se forte. Ressalta-se, assim, o ápice de tal fato no Rio de Janeiro no início do século XX, com o prefeito Pereira Passos, que imaginou uma *Paris tropical* para a então capital do Brasil ou até mesmo os primeiros passos da cidade com metrópole internacional ao comercializar com Portugal, tendo em seu porto o grande responsável pela sua evolução como cidade. Não podemos deixar de citar, neste momento, a abertura dos portos, em 1808. Isso significou o primeiro passo para a independência do Brasil, pois a coroa portuguesa passou a depender demasiadamente do porto carioca. Ou seja, as relações internacionais do Rio de Janeiro sempre permearam sua história como um dos fatores de maior importância.

No entanto, há que se ressaltar os aspectos locais que também se combinam com a evolução urbana de uma metrópole. De forma a caracterizar o processo de evolução urbanística da cidade, para uma melhor compreensão de como foi o caso do Rio de

Janeiro e os seus planos urbanísticos, como o idealizado por Alfred Agache, Nestor Goulart Reis diz:

“Uma política de desenvolvimento urbano é, portanto, um projeto de controle dos movimentos (evolução ou desenvolvimento) do processo de urbanização em uma sociedade. Pretende orientar a configuração espacial das relações da sociedade, no que se refere ao meio urbano, segundo os objetivos dos autores do projeto. Atua diretamente sobre as condições de apropriação, produção, uso e transformação do espaço urbano.” (REIS, 1996, p. 10).

Em outras palavras, para entendermos o projeto de desenvolvimento urbano, Reis continua:

“Este visa, portanto, racionalizar a apropriação, produção, uso e transformação do espaço urbano do país, segundo determinados critérios e objetivos sociais dados.” (REIS, 1996, p. 10).

No caso do Rio de Janeiro, tal fato é de extrema importância por, desde sua fundação, exercer um papel importante na história do Brasil, primeiro como núcleo portuário e depois como capital federal. Sobre isso, Milton Santos declara:

“Nas últimas décadas – não importa onde se situem -, elas trabalham em compasso com o ritmo do mundo na medida em que a realidade da globalização se impõe sobre o processo secular de internacionalização. Desse modo as metrópoles funcionam e evoluem segundo parâmetros globais. Mas tem especificidades, que se devem à história do país onde encontram e à sua própria história local” (SANTOS, 1990, p. 09).

A análise mais aprofundada da cidade do Rio de Janeiro possibilita a entrada na elaboração dos seus espaços urbanos. Para defini-los, Milton Santos analisa seus elementos como algo concreto para, dessa forma, ter um conceito mais real de espaço. Esses elementos sofrem uma força natural de inércia e forças que buscam deslocá-los e penetrá-los, fazendo com que interajam. Essa interação é que forma o espaço e o modifica ao longo do tempo.

Este autor enumera os elementos do espaço da seguinte forma: “*os homens, as firmas, as instituições, o chamado meio ecológico e as infra-estruturas.*” (SANTOS, 1988, p. 6). Cada elemento tem sua função no espaço, a qual é, porém, intercambiável, ou seja, homens se tornam firmas (vendem força de trabalho), firmas viram instituições e etc. Com isso, uma interdependência funcional entre os elementos é inevitável, devido a já citada interação. São esses elementos que configuram um espaço da cidade e que fornecem a sua complexidade. Um exemplo de espaço complexo no Rio de Janeiro, que pode se encaixar nessas idéias de Milton Santos, é o da Cinelândia, onde todos esses elementos interagem diariamente, caracterizando-o.

Assim como os elementos influenciam a evolução do espaço, o contrário também é verdadeiro.

“Por exemplo, duas fábricas montadas ao mesmo tempo por uma mesma firma, dotadas das mesmas qualidades técnicas, mas localizadas em lugares diferentes, atribuem aos seus proprietários resultados diferentes. (...) Dessa forma, cada lugar atribui a cada elemento constituinte do espaço um valor particular.” (SANTOS, 1988, p. 10).

Portanto, trata-se de uma relação interessante e recíproca, na qual os elementos ajudam a formar o espaço e fornecem boa parte das suas características, enquanto o espaço molda e influencia os elementos.

Para se escolher espaços significativos no centro da cidade do Rio de Janeiro, alguns preceitos foram levados em conta, como: importância histórica, destaque na evolução urbana da cidade, presença de um conjunto arquitetônico significativo e concentração populacional. Sobre essa última qualidade, Milton Santos declara que “*a presença de combinações particulares de capital e de trabalho são uma forma de distribuição da sociedade global no espaço, que atribui a cada unidade técnica um valor particular em cada lugar*” (SANTOS, 1988, p. 13).

Essa questão específica, que fala sobre a distribuição de população no território, será exaustivamente trabalhada no capítulo 2 deste trabalho, onde veremos alguns detalhes da evolução urbanística do Rio de Janeiro. Como as fontes de riqueza, e com elas os investimentos, influenciam no tipo de população a povoar um certo espaço e, por consequência, como o mesmo evoluirá.

Depois de estabelecido o conceito de espaço, podemos imaginar a sua evolução. Por se tratar, justamente, de uma estrutura tão complexa, devido às suas interações, o espaço não pára de se renovar.

“O espaço está em evolução permanente. Tal evolução resulta da ação de fatores externos e de fatores internos. Uma nova estrada, a chegada de novos capitais ou a imposição de novas regras (preço, moeda, impostos, etc.) levam as mudanças espaciais”. (SANTOS, 1988, p. 16).

A idéia de estudar as nuances urbanísticas que dificultavam ao Rio de Janeiro que exercesse sua posição de Capital do Brasil foi lançada pelo Professor Dr. Antônio Carlos Carpintero, no seu artigo intitulado “Uma outra Brasília”, publicado em 2003, no qual ele afirma:

“As condições urbanas do Rio de Janeiro se constituem em outra razão para a mudança. A cidade apresentava um desenho urbano e uma arquitetura pouco apropriadas ao exercício das tarefas políticas e administrativas do país tais como: dificuldades de circulação em ruas estreitas, ausência de dignidade para alguns edifícios e precárias condições de segurança que se ofereciam ao governo da República. Obras anteriores, algumas decorrentes do trabalho de Agache, haviam garantido boas condições apenas a alguns ministérios – como o da Fazenda ou o da Educação e Saúde. Chama a atenção o palácio do Catete, sede do executivo, que era uma casa burguesa construída no final do século XIX, abrindo sua porta principal diretamente no passeio de uma rua estreita e movimentada. Não tinha a dignidade necessária a uma sede de Governo.” (CARPINTERO, 2003).

Na tentativa de entender de forma mais completa a evolução urbana do Rio de Janeiro, há que se focar no seu porto, por justamente ter sido o centro econômico da

cidade nos seus primeiros séculos de história. Além disso, esse ponto da cidade teve relativa importância para a estabilização da mesma nos primeiros anos que seguiram aos da sua fundação.

“... o Rio de Janeiro contaria com uma posição litorânea e portuária, para servir de (sic) posto de defesa de terras conquistadas, como também de base de operações e foco de colonização. Tais bases de operações (...) iriam concentrar a atividade comercial, pois era através (sic) desses mesmos portos, que se faziam os contatos e as trocas entre o mundo colonial e as metrópoles européias, o valor militar estratégico primordial introduzindo o sentido estratégico comercial subsequente.” (SILVA, p. 19).

Com isso, é possível se apropriar do que o teórico Paul Singer discerne sobre formação das cidades, em que ele se refere ao recém formado núcleo urbano associando-se a um mercado central.

“... a cidade surgiu ao redor do mercado enquanto sítio (*market-place*), em função do desenvolvimento do comércio (...) a cidade comercial pressupõe, para que possa surgir, um outro tipo de cidade, que assegure as caravanas de mercadores contra o roubo e os mercadores individualmente contra a fraude. A cidade comercial é fruto, portanto, de uma cidade-estado, que domina certo território, dele extraindo um mais-produto que possa ser trocado pelo mais-produto de outros territórios.” (SINGER, p. 14).

No caso do Rio de Janeiro, esse setor comercial foi fomentado pelo porto. De fato, a cidade nasceu e evoluiu nos séculos seguintes ao redor do porto, tendo-o, a priori, como chamariz e, posteriormente, como fator repelente, porque, a partir de certo período, a população carioca passou a buscar melhoria na sua qualidade de vida, isto é, condições superiores de sobrevivência na própria cidade.

Para isso, procurou-se uma área mais plana, a chamada várzea, onde hoje se localiza a Praça XV. No entanto, a dependência do porto se estendeu até o fim do século XVIII, não permitindo a formação de nenhum outro núcleo urbano em toda a área agrícola do Rio de Janeiro.

A descrição geográfica também se faz muito importante para a compreensão da forma como a cidade se desenvolveu em um terreno acidentado e destaca também a importância da Baía de Guanabara para a exportação dos produtos agrícolas, principalmente a cana de açúcar:

“Ao norte dos maciços costeiros, enquadradas entre as suas vertentes e a escarpa majestosa da Serra do Mar, estendem-se largas planícies, às vezes (sic) mal drenadas, ladeadas por terraços e morros de formas arredondadas, que constituem a chamada baixada da Guanabara.

Para a ocupação e o aproveitamento agrícola dessa ampla baixada, bem mais extensa que a de Santos, a Guanabara desempenharia papel da maior importância, pois era a via de acesso natural à mesma, via que se prolongava irradiando-se pelos baixos cursos dos rios que nela desaguiam. Êsses (sic) rios eram, quase todos navegáveis, em sua porção inferior, graças à penetração das marés, por dezenas de quilômetros às vezes (sic).” (SILVA, p. 20).

Silva segue fornecendo informações precisas sobre a demarcação do território do Estado da Guanabara, estabelecido desde 1565, através da área da sesmária concedida à cidade do Rio de Janeiro por Estácio de Sá até áreas posteriormente agregadas, como a “*sesmária chamada dos Sobejos, doada ao Senado da Câmara do Rio de Janeiro pelo Governador D. Pedro Mascarenhas e confirmada pela Carta Régia de D. Maria I, de 8 de janeiro de 1794*” (*idem, ibidem*).

Como uma forma de entender todo o relevo do Rio de Janeiro, a descrição a seguir também deve ser levada em conta:

“Os maciços e cristas mais elevados (acima da cota de 80) ocupam apenas 21,8% da área do Estado (245,74 km<sup>2</sup>); as lagoas 1,2% ou 13,9 km<sup>2</sup> e as regiões relativamente planas, ou baixadas (inclusive elevações colinosas) os restantes 77% ou 893,3 km<sup>2</sup>.” (SILVA, p. 30).

De tal forma, podemos notar que, apesar de ser conhecida como uma cidade montanhosa e, de fato, ter em seu relevo acidentado uma característica até os dias de

hoje, o Rio de Janeiro tem uma grande parte de solo plano, o que facilitou sua expansão urbana.

Uma das questões, não muito referentes a problemas urbanos, mas que se formava como um demérito à cidade, era a freqüente precariedade no abastecimento de água. Com certeza, tal fato refletia a falta de preparo da cidade em ser a capital federal brasileira.

“Acentuava-se, uma vez mais, a falta d’água na cidade, cuja população crescia mais (sic) rapidamente do que a capacidade de adução. A urgência de, pelo menos, 120 milhões de litros diários, tornava-se premente.” (SILVA, p. 156).

Como forma de análise da sociedade carioca, no período de formação da cidade, podemos destacar uma citação de Gastão Cruls:

“Não é fácil traçar um quadro do que seria a vida no Rio desde de que os colonizadores se instalaram no Morro do Castelo, em 1567, até o comêço (sic) do século XVIII. (...) pode-se depreender que os primeiros tempos não foram nada amenos para os moradores.

Adaptação ao meio, num clima tão diferente e infenso ao europeu. Conquista de área habitável numa faixa de solo inçado de alagadiços e espremido entre mar e montanha. Luta com os donos da terra de quem não poderiam prescindir e com quem teriam de aprender novos estilos de vida, inclusive a dieta com sua farinha de mandioca...” (CRULS, 1965, p. 102).

Ainda citando Cruls, destacamos outro aspecto interessante, já em uma visão mais urbanística: a preocupação em proteger a cidade contra invasores, durante os primeiros séculos de domínio do território. Para isso, optou-se por recursos famosos das então “Cidades Ideais”, dos séculos XV e XVI, como murar a cidade (Anexo 1).

“De Lisboa não tardou que viesse um oficial de engenharia, o General Macé, especialmente incumbido de planejar e realizar outras obras de proteção. Além de muitas melhorias efetuadas em várias fortificações, a êsse (sic) brigadeiro coube a iniciativa do levantamento de um muro de defesa interna da cidade o qual, partindo do Morro da Conceição e a costear o de Santo



Antônio, vinha morrer nas faldas do Morro do Castelo, junto ao Poço do Porteiro, depois Ladeira do Seminário.” (CRULS, 1965, p. 143-6).

Outro autor que nos ajuda a entender e evolução da cidade é Vivaldo Coaracy. Um trecho de destaque, referente ao começo da expansão da cidade, na segunda metade do século XVII, é o seguinte:

“A cidade, porém, crescia. Já a população não cabia à vontade dentro dos limites traçados pela Vala. Começaria a expansão em direção do Sul, pela Praia do Sapateiro (Flamengo) e pelo caminho do Catete. As chácaras dos moradores se estendiam até às proximidades da Lagoa Rodrigo de Freitas. O Campo estava ali às portas da zona urbana.” (COARACY, p. 62).

Os autores David Cardeman e Rogério Goldfeld Cardeman trazem um ângulo que difere do comum por meio do levantamento das legislações urbanísticas da cidade. Assim, com atenção especial ao gabarito dos prédios, obtemos um *layout* completo de cada bairro e suas construções. No caso, uma descrição mais geral do Centro da cidade, na década de 1920:

“... o perfil do palco se verticalizava: os prédios cresciam mais e os antigos dispositivos e decretos passaram a limitar os gabaritos em vertiginosos 50 metros – ou duas vezes a largura do logradouro na Zona Central. Na parte comercial da Primeira Zona, próximo ao Cais do Porto, os prédios em ruas com menos de dez metros de largura poderiam ter 20 metros de altura máxima da fachada. O gabarito estabelecia três, quatro, cinco e seis pavimentos para logradouros com dez, 14, 20 e acima de 20 metros de largura, respectivamente.” (CARDEMAN, p. 86).

Torna-se de extrema importância, para este trabalho, a temática ligada à estratificação do solo carioca por toda sua história e a sua conseqüente segregação. Pode-se fazer uma comparação com as cidades norte-americanas, que seguem à risca o conceito de estratificação. No caso norte-americano, a periferia é usada como bairro da classe social mais abastada e o centro é onde se localizam as classes menos favorecidas. Isso se deu pela proximidade das áreas de emprego, logo, as classes menos favorecidas

tendem a buscar o centro, enquanto a facilidade das classes mais abastadas em para se locomoverem, fornece condições para que elas busquem lugares mais afastados.

O caso carioca é um pouco mais complexo, pois tende a mudar com o passar dos anos. A princípio, até o século XIX, a população pobre morava no Centro, dividindo grande parte dele com a população rica. Poucos se arriscavam a buscar bairros levemente afastados como Catete (inicialmente com grandes chácaras, tornando-se, posteriormente, um bairro com forte inclinação para a veia comercial), Glória e Botafogo. A diferenciação era feita apenas pela qualidade da habitação e não muito pela distância entre elas. A partir de meados do século XIX, já com a independência do Brasil e a aristocracia cafeeira em alta, um maior número de ricos buscou áreas com melhores condições de vida e, já no começo do século XX, com a elitização da área da praia carioca, eles passaram a buscar essas regiões mais afastadas do Centro e com o *status* da moradia próxima ao oceano, como foi o caso de Copacabana (talvez o bairro de refúgio da população mais abastada que se tornou mais independente do centro do Rio de Janeiro economicamente).

Com a valorização dos terrenos no Centro, a população pobre foi expulsa desse local, dirigindo-se para áreas muito afastadas, as periferias. Após a evolução dos meios de transporte e o crescimento econômico das regiões abastadas, podemos dizer que elas praticamente se integraram com o Centro e, na metade do século XX, a situação da cidade carioca era inversa em relação às cidades norte-americanas, ou seja, a população rica vivendo próxima ao Centro (onde o solo é valorizado) e, em contrapartida, a população pobre foi devidamente expulsa e passou a viver no subúrbio. Existem algumas exceções, como as favelas (habitações irregulares para a classe mais pobre que, em sua maioria, localizam-se em bairros abastados), e bairros periféricos dominados

pelas classes abastadas, como a Barra da Tijuca (que veio a se urbanizar na década de 80, apenas, e formou-se como um novo centro econômico da cidade).

“O modelo do Rio tende a ser o de uma metrópole de núcleo hipertrofiado, concentrador da maioria da renda e dos recursos urbanísticos disponíveis, cercado por estratos urbanos periféricos cada vez mais carentes de serviços e de infra-estrutura à medida em que se afastam do núcleo, e servindo de moradia e de local de exercício de algumas outras atividades às grandes massas de população de baixa renda.” (ABREU, p. 17).

Apesar de a segregação, em ambos os modelos (o norte-americano e o brasileiro), serem feitas de formas diferentes, o objetivo é o mesmo: *“privilégio urbano das camadas mais ricas da população, em detrimento das camadas mais pobres.”* (ABREU, p. 17).

Todos os bairros citados que abrigavam a população mais abastada, quando essa fugiu do Centro com alta densidade populacional, tornaram-se, após alguns anos, verdadeiros centros econômicos ligados ao Centro da cidade de alguma forma. O Estado contribuiu em muito para isso, fazendo ligações diretas entre os bairros abastados e o Centro, como a Avenida Beira-Mar, os túneis Santa Bárbara e Rebouças e a Avenida Atlântica. Alguns bairros se tornaram mais dependentes do Centro, outros nem tanto, como é o caso de Copacabana. A classe menos favorecida foi expulsa desses bairros centrais, seja pela iniciativa fiscal, com a especulação imobiliária, seja pela mão do governo, com suas melhorias urbanísticas e a conseqüente valorização dessas áreas.

Temos dois bons exemplos dessa intervenção do governo na forma como a população pobre é despejada na periferia nos casos de reformulação do Centro por Pereira Passos e da destruição do Morro do Castelo. Em ambos os casos não houve muita preocupação com a habitação da população expulsa desses núcleos e há duas soluções possíveis: a formação de habitações irregulares, favelas, próximas ao centro, ou a procura de moradias bem distantes, nas periferias. No caso citado no governo de

Pereira Passos, a destruição dos cortiços onde se situaria a Avenida Central (posterior Rio Branco), foi um dos fatores responsáveis por uma das primeiras favelas no Rio de Janeiro, no morro da Providência, próximo ao Centro, entre os bairros do Santo Cristo e da Gamboa. (ABREU, p. 26).

Devemos atentar para a mudança do uso do solo do Centro. O núcleo da cidade, já após o primeiro quarto do século XX, não tem grande participação na função residencial. Essa premissa ficou por conta da periferia e dos centros posteriores ao núcleo, como Copacabana e Botafogo. No seu lugar, o Centro passou a abrigar, quase exclusivamente, os estabelecimentos comerciais.

“A primitiva função residencial da área central do núcleo foi gradativamente sendo substituída. Em seu lugar implantaram-se as zonas comercial e financeira centrais da Metrópole, cercadas por áreas decadentes que sofrem, no momento, processo de renovação urbana por parte do Governo.” (ABREU, p. 25).

Segundo Maurício Abreu, temos três tipos de periferia no Rio, divididas de acordo com sua posição em relação ao centro: a periferia central, a imediata e a intermediária. A primeira, como o nome diz, é contígua ao núcleo da cidade. Abriga a população de classe média baixa e tende a ser englobada à periferia intermediária (verdadeiros centros econômicos mais afastados do Centro), ou ao centro, dependendo da região.

Já a terceira e última é, de acordo com Abreu, a área através da qual a metrópole se expande. Aí, as taxas de crescimento populacional são muito elevadas. “*Segundo o Censo Demográfico de 1970, o crescimento da periferia intermediária na década de 60 foi de 69%, mais ou menos 1.200.000 pessoas em números absolutos...*” (idem, p. 26).

Esse crescimento é tão forte devido a dois pontos: a população que é gradativamente expulsa do núcleo, por meio dos fatores já explicados; ou a população que chega de fora da Área Metropolitana.

Terminando a sua reflexão sobre o espaço carioca e a forma como ele se distribuiu, de acordo com os interesses da sociedade, Maurício Abreu diz:

“Dado que o espaço reflete, a cada momento, as características da organização de uma sociedade, a ordem espacial de uma cidade, ou seja, sua estrutura urbana, refletirá também o resultado do confronto, reajuste ou recomposição, dos sistemas que constituem a sociedade. (...) Como diz Castells, o espaço não é independente da estrutura social; é, isto sim, a expressão concreta de cada fase histórica na qual uma sociedade se especifica.” (ABREU, p. 31).

## **CAPÍTULO II**

### **A CONSTITUIÇÃO DOS ESPAÇOS NO RIO DE JANEIRO**

Este capítulo tem o intuito de buscar no passado do Rio de Janeiro bases para o entendimento da cidade no período centrado no enfoque do trabalho, a década de 1950. Dessa forma, uma apresentação do território em que a cidade se encontra e da sua história é altamente necessária.

Espaços urbanos ímpares para a história urbana da cidade do Rio de Janeiro, em sua maioria localizados no centro da cidade, serão selecionados para que estudos mais pontuais sejam feitos.

Com isso, visamos obter duas visões distintas: uma mais ampla, com enfoque nos aspectos econômicos, de onde provêm as perspectivas futuras de uma cidade; e um outro olhar mais voltado aos espaços que definiram a ocupação da cidade como um todo, através dos séculos. A fim de estipular os fluxos no centro, as devidas importâncias de cada espaço no seu período e como suas modificações influenciaram a cidade de uma forma mais geral.

#### **Território**

A cidade do Rio de Janeiro, a aproximados 22° 54' de latitude sul e 43° 12' de longitude oeste, localiza-se no estado homônimo, que, por sua vez, é o menor da Região Sudeste. O Estado do Rio de Janeiro encontra-se dentro do bioma denominado de Mata Atlântica e tem um relevo que pode ser dividido em duas escalas: até 200 metros, mais próximo do litoral, ou seja, englobando a capital, chamado de Baixada Fluminense; e a parte mais interiorana, a Serra Fluminense.

A sua superfície mede 1.164 quilômetros quadrados na zona urbana e 1.000 quilômetros quadrados na Zona Suburbana (AGACHE, 1930, p. 47).

As duas grandes serras, que se posicionam quase que paralelamente e estão dentro do estado, têm grande influência no clima. A Serra da Mantiqueira, mais interiorana, e a do Mar retêm boa parte da umidade vinda do oceano em direção ao interior do país. Na Serra da Mantiqueira se ergue o ponto mais alto do estado, o pico da Agulhas Negras, com 2.787 metros.

Dentro da capital temos o maciço da Tijuca-Carioca ou do Andaraí. A Serra da Carioca faz a divisão da cidade entre as Zonas Norte e Sul. A leste e a norte de Santa Teresa, o maciço ressurge em alguns momentos: morros do Senado, Santo Antônio, Castelo, São Bento, Conceição e a serra da Providência. Este maciço urbano é formado pelas serras da Gávea, Tijuca, Pico do Papagaio, Carioca e Corcovado e por outros morros menores (SILVA, 1965, p. 32).

“A Cidade do Rio de Janeiro compõe-se de duas partes bem distintas (sic): - uma, relativamente plana, quasi (sic) toda obtida por aterros secessivos (sic) dos charcos, quando não conquistada ao mar; outra, de terreno accidentado (sic) e no qual estão englobados tres (sic) grandes massiços (sic): o da “Tijuca”, o da “Pedra Branca” e o de “Gericinó-Marapicú.” (AGACHE, 1930, p. 48).

Justamente por se tratar de uma área úmida, tem temperaturas muito quentes o ano todo, especialmente na capital, com clima tropical atlântico, e vegetação costeira, com mangues muito presentes. As florestas ombrófilas, em que não falta umidade durante o ano, dominavam grande parte da cidade do Rio de Janeiro. Infelizmente, nos dias de hoje elas são apenas encontradas em posições de maior altitude.

O astrônomo L. Cruls escreveu, durante um estudo feito na segunda metade do século XIX sobre o clima da capital federal: “A *temperatura média chega ao seu máximo em princípios de fevereiro e ao seu mínimo em princípios de julho, não*

*excedendo à oscilação média (sic) annual de uns seis (sic) graos*”. E segue, desta vez, sobre a pressão atmosférica: *“O Rio de Janeiro não é, felizmente, sujeito a grandes perturbações (sic) atmosphericas, tão (sic) communs em outros pontos do globo; por isso as quedas barométricas são geralmente pouco pronunciadas...”* (CRULS, 1892). Durante os anos de 1881 a 1890, a temperatura mais baixa foi de 10°.2 e a mais alta, de 39°.0.

Contido na Bacia Hidrográfica do Leste, o estado do Rio de Janeiro tem o Rio Paraíba do Sul cortando-o em direção sul-norte, desembocando no Atlântico na altura de São João da Barra.

Na cidade do Rio de Janeiro temos apenas alguns pequenos rios, como o Maracanã, passando pela Tijuca; o Rio Comprido, ao centro da Avenida Paulo de Frontin; e o Rio Carioca, que desemboca na Praia do Flamengo, na altura do Catete.

### **História da cidade do Rio de Janeiro**

Esta seção busca entender o desenho urbano e as relações sociais e econômicas do Rio de Janeiro na década de 1950. Para isso, um breve estudo histórico da cidade se faz necessário. Ao permear os aspectos que envolveram sua fundação, suas relações econômicas (exercidas ao redor do porto), a obtenção do título de capital do Brasil, a chegada da corte portuguesa ao solo carioca, o período do Império e a consequente independência do Brasil, passando pelas grandes mudanças urbanísticas que o Rio de Janeiro atravessou, já no século XX, entres outros fatores importantes da história da cidade, o entendimento da sua situação urbana fica claro.

O ano de sua fundação foi 1565, com o nome de cidade de São Sebastião, entre os morros Cara de Cão e Pão de Açúcar, no hoje conhecido bairro da Urca. No entanto, tratou-se de uma época conturbada devido aos frequentes embates entre portugueses,



liderados por Estácio de Sá, e os franceses, apoiados por índios locais (CRULS, 1965, p. 39).

Ao fim das batalhas, os portugueses, agora comandados por Mem de Sá, transferiram o núcleo da cidade para o morro do Castelo, localizado onde hoje se encontra o centro da cidade, bem na entrada da Baía da Guanabara, “*uma das mais notáveis reentrâncias do nosso litoral*” (SILVA, 1965, p. 19). Isso se deu pelo fato de Mem de Sá achar que já não era necessário se esconder entre dois morros e uma vegetação de grande porte, mas sim, posicionar-se em um terreno mais elevado, a fim de que um provável invasor fosse avistado a certa distância. Era uma clara mudança de posicionamento estratégico, antes em território inimigo, em meio a constantes conflitos, e agora com total domínio da cidade, já vislumbrando uma expansão portuguesa na região. Uma segunda razão, já mais especulativa, é a provável busca por melhor ventilação e condições climáticas para a população recém-chegada da Europa.

Sobre a primeira, e mais provável opção pela escolha da troca de posição da cidade, Laurentino Gomes, em seu livro “1808”, discorre sobre outras cidades portuguesas, dando importância à cidade de Salvador, e sua forma já conhecida de implantação, à qual o Rio de Janeiro segue:

“Sua localização (a da cidade de Salvador), sobre um terreno muito elevado correndo em declive para o mar, seguia à risca a estratégia militar adotada pelos portugueses para a defesa do império. Lisboa e o Porto, em Portugal, Luanda, em Angola, Macau, na China, Rio de Janeiro e Olinda, no Brasil, seguiam o mesmo modelo. As igrejas, os conventos, edifícios públicos e residências das famílias mais abastadas ficavam na cidade alta. Na cidade baixa, na faixa rente ao mar, situava-se o quarteirão comercial, com armazéns, lojas, oficinas e o cais do porto.” (GOMES, p. 113).

A princípio, o morro foi chamado de Morro do Descanso. A possibilidade mais aceita para o nome é a de que só havia uma via de acesso ao topo e se tratava de um caminho muito íngreme, gerando a necessidade de várias paradas durante o caminho. A

cidade não tardou a se expandir e, dessa forma, a sua primeira rua foi criada, a Rua da Misericórdia, até aquele o momento a única entrada da cidade murada. Construções mais permanentes se multiplicavam, como a Igreja dos Padres da Companhia de Jesus (grande beneficiada com as doações de terras feitas pela coroa portuguesa), casas já assobradadas, cadeia e armazéns da fazenda real. Nesse ponto, já há o nome de cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro (CRULS, 1965, p. 47-48).

Para uma cidade a beira-mar, que não parava de crescer e ganhar importância, o próximo passo natural seria a construção de um porto. Por se tratar da única forma de entrada na cidade em expansão, um grande fluxo de visitantes e grandes embarcações transportando mercadorias se formou. Além de navios vindos de Portugal, o transporte local, com locomoção diária para engenhos e fazendas que surgiam ao redor da cidade e em ilhas próximas, também se fazia notável no dia-a-dia do porto do Rio de Janeiro. Podemos afirmar, que nesse ponto, a cidade atingia um porte médio de população, ganhando importância relevante aos olhos da metrópole portuguesa.

O porto concentrou todas as atividades econômicas do Rio de Janeiro e, com isso, toda a cidade passou a se desenvolver ao seu redor. Além do fator comercial, o Rio de Janeiro passou a exercer uma função estratégica, sendo uma verdadeira base militar para as operações que se travavam no sul. Neste ponto, o Rio de Janeiro já tinha um expressivo centro comercial, pelo fato de ser um grande exportador de cana de açúcar, ainda de escala reduzida, se comparado às áreas de produção açucareira no nordeste (SILVA, 1965, p. 19-21).

Com o crescimento da cidade, um segundo acesso ao topo de morro, menos íngreme, foi feito e recebeu o nome de Ladeira da Misericórdia. Apesar de os motivos que fizeram com que Mem de Sá fixasse a cidade no topo do morro<sup>1</sup> serem positivos

---

<sup>1</sup> A lembrar as razões: facilidade de defesa contra invasores e melhores condições ambientais num local muito quente para os europeus recém-chegados.

para um primeiro momento, tornaram-se um estorvo para os habitantes, que viam um mercado crescente sendo fixado na base do Morro do Castelo, com base na aptidão para cidade portuária. Com isso, a população começou a se transferir para a várzea em busca de praticidade para seu trânsito diário (CRULS, 1965, p. 62).



Figura 1: Largo da Misericórdia. À esquerda a subida da rua de mesmo nome, acesso ao morro do Castelo. (Referência bibliográfica: AGACHE, 1930, p. 57).

Essas novas habitações na planície foram se espalhando em direção ao hoje conhecido Morro de São Bento, tendo em vista uma grande área aberta, local onde se formaria, futuramente, a Praça XV de Novembro. O caminho aberto pela população ficou conhecido como Rua da Praia e, logo após, seguindo uma tradição do urbanismo português, Rua Direita (hoje conhecida como Rua Primeiro de Março), por ligar dois pontos importantes na cidade, no caso os dois morros, Castelo e Manuel de Brito, onde os beneditinos se instalaram. Esse foi o eixo de evolução da cidade. Ali nasceu o primeiro traçado urbano e os loteamentos feitos através dos caminhos criados pela

população. A princípio, o carioca teve que se adaptar a um terreno alagadiço e, desde o começo de sua história, pensar em métodos de aterramento para conseguir se fixar o mais distante possível do topo dos morros, únicos lugares não alagados, até o começo do século XVII.

Uma leitura da cidade a essa altura, final do século XVII, teria o seguinte resultado: algumas construções provisórias no morro Cara de Cão, resquício do assentamento de Estácio de Sá, dois engenhos de açúcar na praia de Botafogo e outros dois na foz do rio Carioca, uma olaria na praia do Flamengo, um crescente número de habitações na encosta do morro do Castelo, que ainda abriga a fortaleza, o colégio dos Jesuítas e o pelourinho no seu topo, e as construções mais recentes, à margem da Baía de Guanabara em direção ao morro de São Bento.

No centro da cidade, a tendência de abandono do morro do Castelo continuou e ganhou extrema força quando, em 1639, a Câmara e a Cadeia Pública foram transferidas para um prédio na rua Direita, onde, quase três séculos após, foi construído o palácio Tiradentes. Já na segunda metade do século XVII, a cidade começa a se fixar no quadrilátero posicionado entre os morros do Castelo, Santo Antônio, da Conceição e São Bento, buscando uma área mais afastada da orla. Essa área marca a história do desenvolvimento urbano do centro da cidade pelos próximos séculos.

No final do século XVII, o porto do Rio de Janeiro ganha uma importância nacional ainda maior. Com a exploração aurífera em Minas Gerais em ascensão e um caminho, uma trilha indígena, ligando ao porto do Rio de Janeiro, este passou a ser a via de exportação do ouro mineiro para a Europa. Esse foi o passo inicial para a transferência do “*eixo econômico da colônia do Nordeste para o Sudeste*” (SILVA, 1965, p. 23). Já no começo do século XVIII, um novo caminho, desta vez direto e

passando pela Serra do Mar, seria construído. Já a partir de 1722, segundo Augusto de Lima Júnior, fica claro:

“o deslocamento progressivo das relações comerciais para o sul, começando o surto do Rio de Janeiro que, alguns anos mais tarde, seria a capital do Vice-Reinado, transferida da Bahia pela importância das minas de ouro que exerceriam, com seu intenso potencial econômico, tão decisiva influência nos destinos do Brasil.” (*apud* SILVA, 1965, p. 24).

O ouro, que saía em maior parte de Minas Gerais, passava pelo porto do Rio de Janeiro. Esse fluxo de riquezas mudou o pólo econômico da colônia, do Nordeste (devido à grande extração de cana de açúcar), para o Sudeste do país. Essa foi a maior motivação para a mudança da capital, depois de aproximados 200 anos, de Salvador para o Rio de Janeiro, ponto de saída das riquezas (ouro e diamantes), em direção à Europa. Esse minério tinha sua importância, até mesmo, ligada à defesa do Império Português, haja vista que bancava a estreita relação com a coroa inglesa, maior aliada de Portugal:

“Lisboa funcionava apenas como um entreposto comercial. De lá, o ouro, a madeira e os produtos agrícolas do Brasil seguiam direto para a Inglaterra, principal parceira comercial de Portugal. Os diamantes tinham como destino Amsterdã e Antuérpia, nos Países Baixos.” (GOMES, p. 57).

No entanto, a descoberta do ouro foi apenas o estopim do pensamento relativo à transferência da capital. O porto do Rio já era o mais importante do país, pois o comércio entre Brasil e Portugal era feito exclusivamente por ele, considerando-se que os holandeses haviam ocupado o nordeste. O segundo motivador da idéia foi o fato de o mesmo governador do Rio de Janeiro ser a pessoa que governava as capitanias do sul, assim elevou-se, ainda mais, a importância do porto carioca (SILVA, p. 93). Ainda segundo Silva (p. 99), “*o ciclo econômico do ouro ofuscou o do açúcar e essa*

*substituição foi, ainda, precipitada pela expulsão dos jesuítas, os maiores senhores de engenho da cidade”.*

A expulsão dos jesuítas, citada acima, fez parte de uma mudança ideológica na forma de governar Portugal e suas colônias. O então ministro Marquês de Pombal, querendo modernizar Lisboa após um forte terremoto, que arrasou a cidade em 1755, idealizou várias mudanças urbanísticas na cidade e expulsou os jesuítas de todos os domínios portugueses, como forma de modificar a maneira de comandar o país, o que até o momento era feito de forma muito estreita com a religião. Tal decisão teve reflexos no Rio de Janeiro: o então governador Gomes Freira de Andrada, o conde Bobadela, expulsou todos os 199 jesuítas presentes na cidade, em 1759, e confiscou todos os seus bens, que passaram a ficar em poder da Coroa<sup>2</sup>.

Após os fatos citados, a descoberta do ouro, a crescente importância do porto carioca e os interesses do governador do Rio de Janeiro, em 1763, o Marquês de Pombal transferiu a sede da colônia de Salvador para o Rio de Janeiro. Com certeza, a partir desse ponto, com a presença dos vice-reis, a cidade teve alavancada a sua evolução urbanística, buscando regiões um pouco mais afastadas, onde hoje se encontram os bairros da Glória e do Catete (SILVA, p. 24-5).

Após ser escolhida como capital do país, a cidade carioca recebeu várias melhorias, em sua época de Vice-Reis. O primeiro, Conde da Cunha, ficou *“mal impressionado com o aspecto da cidade, cuidou, imediatamente, do seu saneamento, melhorando as condições higiênicas de várias ruas, particularmente da imunda Vala”*.<sup>3</sup> (SILVA, p. 93).

---

<sup>2</sup> Essa forma de governar, desligando-se da Igreja, não durou muito tempo: em 1777, quando D. Maria I assumiu o trono, a relação Estado-Igreja voltou a ser forte e os jesuítas foram aceitos novamente. Para maiores relatos sobre os bens confiscados, consultar o livro “Rio de Janeiro em seus 400 anos”, p. 92-3.

<sup>3</sup> Quanto o autor se refere à Vala, ele está apontando o setor para onde a população se transferiu após deixar o Morro do Castelo, ou seja, a região, muito alagada, que fica entre os quatro principais morros da cidade. A saber: Castelo, Santo Antônio, Conceição e São Bento.

Algumas dessas melhorias foram executadas pelo caos trazido à cidade por meio do crescimento populacional. Com a expansão da cidade no século XVIII, um problema de infra-estrutura se tornou ainda mais notado: a falta d'água. Já no século anterior, um projeto da Câmara visava trazer água do rio Carioca (que passa pelos bairros de Laranjeiras e Cosme Velho), do qual a cidade ainda dependia exclusivamente. Em 1723, foram construídos os arcos da Lapa, no governo de Aires de Saldanha, *“trazendo canalizadas as águas da serra da Carioca até o Campo de Santo Antônio, onde jorravam em um chafariz, especialmente mandado vir de Lisboa.”* (SILVA, p. 85). Formou-se, assim, o ponto de maior fluxo de população da cidade. Com a evolução dessa área, a criação de ruas decorrentes desse novo pólo, como a Treze de Maio, que ligava o campo de Santo Antônio ao campo da Ajuda (atual praça Floriano), formou-se o largo da Carioca.

Essa foi uma das primeiras áreas a crescer fora da vala ao pé do morro do Castelo. Novas casas foram construídas, atraídas pela proximidade da água, com o chafariz construído na Carioca. Foi, portanto, na primeira metade do século XVIII que se estabeleceu o atual largo da Carioca e o campo da Ajuda, hoje Praça Floriano, mas sob o ponto de vista residencial, pois anteriormente também era um local de importância no centro da cidade devido ao convento da Ajuda.

Também no século XVIII tivemos a formação inicial do então rossio da cidade, ou, como conhecida hoje, a praça Tiradentes. Foi reduto de ciganos, mouros e judeus expulsos de Portugal e locados no sítio supracitado, isolados. Após passar a chamar-se Campo dos Ciganos, veio a se integrar ao resto da cidade para ser o rossio, durante o governo de Conde de Resende. Nesse ponto, os ciganos já se encontravam misturados ao resto da cidade, acumulando muita verba através do comércio de escravos e cavalos (SILVA, p. 87).

Também cabe destacar a evolução de outro espaço urbano de extrema importância na década de 1950 para a cidade do Rio de Janeiro: a praça XV. No século XVIII essa área ganhou alguns prédios de maior renome, como os do Arco do Teles e o próprio Paço Imperial. O segundo foi construído em 1763 para ser a sede governamental da cidade.

“O imenso corpo do edifício estendia-se até o alinhamento das ruas Direita e Misericórdia. A ala esquerda ficou separada do edifício da Câmara e Cadeia (substituído pelo palácio Tiradentes em 1926), formando entre ambos uma pequena rua chamada dos Madeireiros.” (SILVA, p. 90).

Com a mudança da capital da colônia para o Rio de Janeiro, o prédio passou a chamar-se Paço Real; posteriormente, assumiu a alcunha de Paço Imperial e hoje tem como função ser um centro cultural.

Já o Arco do Teles era um conjunto de casas assobradadas, da família Teles e Meneses, reconstruídas na mesma época em que o Paço ganhava forma. Nesse momento, foi criado um arco entre duas das casas, daí o nome do conjunto que permanece até os dias atuais. Uma dessas casas, que abrigava o Senado da Câmara, sofreu com um grande incêndio em 1790, chegando a ser destruída.

Em 1779, o então Vice-Rei pediu ao seu braço direito, Valentim da Fonseca e Silva, mais conhecido como Mestre Valentim, que alterasse a lagoa do Boqueirão. Tratava-se de uma área isolada da cidade, abandonada, por assim dizer, que, graças ao aterro, foi revitalizada e integrada ao dia-a-dia da sociedade carioca oitocentista.

“Valentim começou por arrasar o outeiro das Mangueiras, e com o material obtido, aterrou o Boqueirão, arborizando após, tôda (sic) a área conquistada. O jardim surgido terminava à beira-mar num espaçoso terraço, em cujas extremidades laterais colocaram-se pavilhões fechados, ricamente decorados com pinturas murais e quadros.” (SILVA, p. 98).



Assim, criou-se o Passeio Público (primeira obra urbanística da cidade), praça que abre o centro da cidade para o visitante, pois se localiza entre os Arcos da Lapa e a Cinelândia e é utilizado pela população que frequenta o Centro diariamente até os dias de hoje.

Com o crescimento econômico da cidade, a população passou a ter maior ambição e isso foi prontamente sentido no panorama da cidade:

“A chácara foi a primeira manifestação dêsse (sic) nôvo (sic) estado de espírito; e, com ela, a arquitetura, tanto civil como sacra ou religiosa.

Quando a cidade saltou a Vala, em busca de nova expansão no Campo da Cidade, encerrou-se os ciclos de casas acanhadas, sem jardim ou quintal, grudadas umas nas outras, e construídas no rústico sistema de taipa de mão ou de pau a pique. As novas edificações (...) começaram a surgir bem maiores, construídas de pedra, sendo esta freqüentemente talhada.” (SILVA, p. 99).

Agora como capital do Brasil, já no começo do século XIX, a cidade do Rio de Janeiro foi local de um dos capítulos de maior importância na história do país. Esse processo também foi de extrema importância para a efetivação dos fatos citados acima: de modernização da cidade e mudança da forma de pensar de sua população. Trata-se do maior passo em direção à independência do Brasil: a vinda da corte portuguesa para o Rio de Janeiro.

Fugindo das tropas napoleônicas que dominavam a Europa, o príncipe regente, D. João, deslocou todo o comando de Portugal e suas colônias para o Brasil. O Rio de Janeiro foi a cidade escolhida para abrigar essa nova população<sup>4</sup>. A cidade sentiu muito esse crescimento populacional, pois já vinha numa crescente nos últimos anos com a descoberta do ouro e a imigração européia, e sofreu diversas mudanças para melhorar suas condições urbanas.

---

<sup>4</sup> Fala-se em um número aproximado de 10 a 15 mil pessoas que acompanharam a corte portuguesa e chegaram à cidade carioca em 1808. (GOMES, p. 68).

A vinda da corte criou, para o Rio, novas necessidades, com essa nova classe social, que, até então, praticamente não existia. Assim, impuseram-se novas necessidades urbanas e materiais para abrigar essa nova população mais exigente. Isso gerou uma evolução urbana acelerada (ABREU, p. 35).



Figura 2: D. João em algum cerimonial na Praça XV. À direita pode-se ver a entrada do Arco do Telles, até hoje presente na configuração desta praça. (Referência bibliográfica: AGACHE, 1930, p. 63).

Além de ajudar a trazer o poder para o Brasil e, assim, estabelecer relações econômicas com outros países, a vinda da corte possibilitou o pensamento do Brasil como unidade, como país, ou seja, questão básica para a independência de uma colônia, formando-se, de tal forma, uma pátria. As antigas províncias, que antes não tinham muito vínculo umas com as outras, agora se fundiam numa real unidade política, com um poder centralizado no Rio de Janeiro (GOMES, p. 121).

“A transferência da Corte portuguesa para o Rio de Janeiro, sob pressão das tropas napoleônicas, determinou desde logo um aumento da força do governo central e **assegurou a unidade territorial. Mas implicou também na imediata abertura da economia local ao mercado mundial**, com favorecimento expresso dos interesses ingleses e, a seguir, na continuidade da

ordem monárquica, com a formação do Império, que singularizou o Brasil entre as nascentes nações latino-americanas.” (REIS, 1995, p. 5-6). (Grifo nosso)

A decisão mais pontual que iniciou o processo de independência do Brasil, após a vinda da corte, foi a abertura dos portos brasileiros às demais nações, além de Portugal. Tratava-se de uma iniciativa inadiável, pois, nesse ponto, o porto de Lisboa estava ocupado pelas tropas de Napoleão, paralisando os comércios portugueses. Além disso, a abertura dos portos brasileiros foi uma exigência da coroa inglesa para que esta ajudasse Portugal contra os franceses, especialmente a escolta feita aos navios portugueses na vinda para o Rio de Janeiro, em 1808. No entanto, e como já era de se esperar, “*em relação à Europa, os portos estavam abertos apenas ao comércio com a Inglaterra, enquanto durasse a guerra no continente.*” (MANCHESTER, p. 75).

“Outra consequência imediata da liberação do porto (sic), de grande benefício para o Rio, foi a citada emigração de exilados franceses, entre os quais vieram muitos nobres e outras pessoas de fortuna e, o que foi de incalculável importância, a vinda de missões artísticas e científicas.” (SILVA, p. 103).

Essa missão artística chegou ao Rio em 26 de março de 1816, com artistas franceses que perderam seu espaço no país de origem após a queda de Napoleão. Essa missão era:

“chefiada por Joaquim Le Brenton, ex-secretário de Belas-Artes do Instituto de França, e dela faziam parte os irmãos Nicolás e Auguste Marie Taunay, respectivamente pintor de paisagens e batalhas e escultor laureado; Jean Baptiste Debret, pintor de história; Grandjean de Montigny, arquiteto; Simon Pradier, gravador, e Ovide, professor de mecânica. A eles (sic) vieram juntar-se, em breve, os irmãos Marc e Zeferin Ferrez, escultores, e Segismundo Neukomm, músico...” (SILVA, p. 112).

Esses artistas foram requisitados pela corte portuguesa, cuja crença era a de que a então capital da coroa portuguesa, o Rio de Janeiro, precisava melhorar suas qualidades artísticas. Debret foi um pintor de extrema importância, haja vista que fez

uma enorme releitura da história do país no começo do século XIX. *“O precioso legado que constitui o maior e mais completo documento iconográfico de nossa história...”* (SILVA, p. 112).

O arquiteto Grandjean de Montigny foi um dos principais responsáveis pelo início da arquitetura neoclássica no Brasil, com várias obras no Rio de Janeiro.

Enquanto isso, a cidade testemunhava um crescimento populacional muito forte, impulsionado pela descoberta de ouro e diamante no final do século XVII. Tal descoberta fortaleceu a primeira grande onda migratória proveniente da Europa, trazendo trabalhadores livres à procura de riquezas na colônia portuguesa. Assim, o tráfico de escravos se acelerou ainda mais, contribuindo para o aumento da população: *“Como resultado, a população da colônia, estimada em cerca de 300.000 habitantes na última década de século XVII, saltou para mais de 3 milhões por volta de 1800.”* (GOMES, p. 123).

Na primeira metade do século XIX, o Brasil passou por uma fase de expansão econômica devido à sua recente independência e ao início do reinado do café. Com isso, o Rio de Janeiro sofreu um grande crescimento populacional, principalmente devido aos imigrantes que vinham como trabalhadores livres, nacionais ou estrangeiros. Isso gerou um aumento do número de cortiços e, assim, um declínio nas condições sanitárias da cidade. Agravou-se, portanto, o seu problema habitacional. Alguns bairros foram eleitos pelos estrangeiros para se instalarem<sup>5</sup>. Os ingleses, que vinham em grande peso devido às regalias que tinham em relação aos impostos e cargas alfandegárias, deram início a bairros como Glória, Flamengo e Botafogo. Já os franceses ocuparam a Floresta da Tijuca e passaram a investir, sobretudo, na produção de café.

---

<sup>5</sup> Os estrangeiros citados aqui vinham com melhores condições, em uma melhor situação, em sua grande maioria. Portanto, não é o caso de aumento do número de cortiços na cidade. A migração interna era a que inflava cada vez mais as habitações de baixa renda localizadas próximas ao Centro.

Apesar dessa verdadeira invasão de imigrantes e da independência do Brasil, tendo o Rio de Janeiro como sua capital, a cidade ainda sentia a falta de verdadeiros investimentos urbanísticos e encontrava-se em situação precária:

“As principais cidades, como Rio de Janeiro e Salvador, crescendo em população, mantiveram baixo nível de padrões urbanísticos e de serviços urbanos, mesmo de caráter sanitário. Em 1840 o Rio de Janeiro tinha cerca de 200.000 habitantes mas suas condições ambientais eram precárias. As famílias mais abastadas residiam em chácaras na periferia (...) escapando aos constrangimentos e à insalubridade das áreas urbanas centrais, sempre congestionadas.” (REIS, 1995, p. 9).

No entanto, a partir da segunda metade do século, capitais exteriores foram injetados no Rio com concessões obtidas pelo Estado. A infra-estrutura da cidade chegou a um novo patamar, principalmente no tocante ao transporte público de tração animal, à iluminação a gás e a alguns chafarizes.

O século XIX se caracterizou pelas inovações que vieram, principalmente, por meio da Revolução Industrial:

“... quando se processava na Europa a grande revolução industrial inglesa (sic), com o advento da máquina e o emprego do vapor como força motora, logo seguida por outras conquistas de alcance mundial, devidas às múltiplas aplicações da eletricidade: o telégrafo, o telefone, e aquela mesma força (sic) propulsora, servindo também aos meios de transporte. (...) Assim, em 1851, a primeira linha regular de vapores (sic), estabelecida entre Southampton e o Rio, e que de início realizou em menos de vinte e nove dias o que até então custava quase sempre dois meses entre os riscos maiores das travessias a vela, apontava-nos as vantagens de um serviço semelhante, de cabotagem entre os nossos portos.” (CRULS, 1965, p. 453-4)

Apoiadas na evolução dos meios de transporte, vieram as novas invenções, tais como a iluminação a gás da cidade e a comunicação por telégrafo.

“Tiveram as primazias da iluminação a gás o Largo do Paço e as ruas Direita, Ouvidor, Rosário, Sabão, e S. Pedro. Em pouco, porém, já todo o centro gozava de tão grande melhoramento, fazendo inveja aos bairros que, ainda

por muito tempo, morrinharam à luz mortiça dos lampiões de azeite.” (CRULS, 1965, p. 456).

Sobre o telégrafo, Cruls continua:

“... data de 1852. Para começar, apenas uma linha comunicando o Paço de S. Cristóvão com o Quartel-General do Exército. Vinte e dois anos depois, na véspera de Natal, D. Pedro dirigir-se-ia à Igrejinha, em Copacabana, para mandar mensagens pelo cabo submarino aos Presidentes da Bahia, Pernambuco e Pará. Meses mais tarde (...) entraríamos a conversar com a Europa.” (CRULS, 1965, p. 456).

Sobre as redes de esgoto na cidade, foi somente em 1857 que João Frederico Russel recebeu a concessão para explorar tal serviço. No entanto, apenas alguns anos depois, Russel passou o direito a The Rio de Janeiro City Improvements Company e, neste momento, em 1864, inaugurou-se a primeira rede de esgotos na cidade (SILVA, p. 117).

Enquanto o capital interno era investido, em sua maioria, em bens imobiliários, o externo “*teve condições de se multiplicar pois controlava as decisões sobre as áreas que seriam servidas por bondes, além de ser responsável pela provisão de infraestrutura urbana.*” (ABREU, p. 44). Os dois interesses ditavam, de forma unida, o ritmo da expansão da cidade. Algumas empresas internacionais que obtiveram sucesso no Rio de Janeiro, trabalhando para melhorar a infra-estrutura da cidade, foram a empresa inglesa Rio de Janeiro City Improvements Company Limited; sistema de barcas ferry cruzando a baía de Guanabara em direção a Niterói, com capital americano; a Botanical Garden Railroad Company (que introduziu os bondes puxados a burro em 1868 e que, posteriormente, chamou-se Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico. Inaugurou sua primeira linha, que servia ao bairro aristocrático da Glória e seguiu até o Jardim Botânico, passando por Botafogo); e, em 1870, a Rio de Janeiro Street Railway

Company foi inaugurada, adotando o nome Companhia São Cristóvão alguns anos mais tarde.

Essa evolução nos meios de transporte, mesmo que ainda muito primários, foi a grande responsável pela expansão da cidade na época em questão. Alguns bairros, que eram mais distantes e vistos como locais de casas de campo, passaram a abrigar construções permanentes e, com elas, os comércios locais foram devidamente alavancados. Assim, novos núcleos urbanos foram se estabelecendo, alicerçados em duas questões: o crescimento de população (iniciado com a vinda da corte portuguesa e com os lucros do comércio do ouro), e as novas formas de locomoção, mais velozes e eficazes. Esse quadro refletia uma situação não só do Rio de Janeiro, mas de todo o país:

“Poucos anos após a instalação das primeiras ferrovias, nas regiões Sudeste e Sul do país, a atividade urbanizadora adquiriu extraordinária intensidade, comparável à da Europa, de fins da Idade Média. Atingindo de início as cidades mais antigas, as ferrovias produziam ali transformações imediatas. No final dos anos 80 as linhas alcançavam regiões novas, de desbravamento recente, induzido pelas facilidades do novo meio de transporte. Em alguns casos as empresas ferroviárias criaram subsidiárias para promover a colonização, estimulando o avanço de pioneiros à sua frente, de modo a garantir o desenvolvimento da produção, antes da chegada de seus trilhos.”  
(REIS, 1995, p. 18).

De acordo com Carlos Nelson Ferreira dos Santos, em seu artigo “Transportes de Massa – Condicionadores ou condicionados?”, os bondes só fizeram a Zona Sul, pois sua premissa já estava lançada, já era uma realidade, haja vista que a classe mais abastada já havia ocupado alguma parte dessa área, por meio de chácaras para final de semana, e mostrava crescente interesse em continuar a fazê-lo. Já o trem respondeu às necessidades da população de baixa renda de uma moradia mais acessível, distante do centro econômico, porém, com certa facilidade de locomoção diária para movimentar o recente modo capitalista de funcionamento do país. Esse segundo modo de locomoção

praticamente desbravou áreas inabitadas e sem infra-estrutura, foi o trem que inaugurou esses subúrbios, ao contrário do bonde. Isso se deu, pois a população rica tinha menos dificuldades para se locomover para uma região não tão afastada assim. Já a população pobre se amontoava no centro, não podendo, antes da chegada do trem, alçar vôos mais distantes.

Por isso, a expansão da cidade, apoiada nos trens e nos bondes, ocorreu de forma segregadora. Enquanto os bondes expandiam a cidade em direção à zona Sul e bairros mais próximos ao Centro, levando a população de classes mais abastadas, o trem, iniciando-se pela Estrada de Ferro Dom Pedro II (atual Central do Brasil), criava os bairros do subúrbio carioca, para onde se dirigiam as camadas menos favorecidas da sociedade. Esse segundo processo se iniciou em 1858, com o primeiro trecho da estrada de ferro. Já os bondes de burro, citados acima, começaram a se espalhar pela cidade em 1868 (ABREU, p. 43).

Até 1870, ano em que “*os dois elementos impulsionadores da expansão da cidade (bondes e trens) passam a atuar sincronicamente.*” (ABREU, p. 37), a opção para fugir do Centro em busca de maior qualidade de vida era restrita às camadas mais ricas da população, pois elas tinham menores dificuldades de se locomover. Bairros não tão distantes do núcleo foram retalhados com chácaras, como os da Glória e do Catete e, em alguns casos, Botafogo, onde morava a rainha Carlota Joaquina (ABREU, p. 37). Posteriormente, essas localidades, com a evolução dos transportes, passaram a ter habitações permanentes, e não apenas voltadas para férias, assim, iam sendo criadas novas freguesias. Foi o caso da freguesia da Glória. Cada vez mais se multiplicavam as construções de mansões financiadas com o dinheiro do comércio do café.

"A ocupação permanente de Botafogo pela aristocracia já era de tal monta nos meados do século XIX que, em 1843, era inaugurada uma carreira de barcos a vapor ligando o bairro ao Saco dos Alferes (no atual bairro do Santo



Cristo). Em 1844, outra companhia ligava a praia de Botafogo à Ponta do Caju, perto da Quinta da Boa Vista." (ABREU, p. 41)

Com a saída dos mais afortunados do Centro em grande peso, e alguns casos de criação do subúrbio, em sua maioria a chamada periferia imediata<sup>6</sup>, é nesta época que o núcleo urbano começa a se caracterizar como um centro comercial e econômico, como já o encontramos no primeiro quarto do século XX. O uso do solo se modificou e agora encontramos, ao invés de uma predominância de residências, parte do comércio importador e exportador, casas comerciais, consulados, bancos, companhias de navegação e os órgãos governamentais. Apesar do esvaziamento no tocante às residências, devido à importância do bairro central, foi a primeira localidade a receber certos benefícios, provenientes do capital externo, como: calçamento de paralelepípedos, iluminação a gás e serviços de esgoto sanitário (a partir de 1862), *“passando o Rio a ser a quinta cidade do mundo a possuir esse tipo de serviço.”* (ABREU, p. 42).

População Residente						
Bairros	1821	1838	1870	1872	1890	1906
<b>Candelária (núcleo urbano)</b>	12.445	10.113	9.293	10.005	9.701	4.454
<b>Sta. Rita (periferia imediata)</b>	13.744	14.557	23.810	34.835	46.161	45.929
<b>Santana (periferia imediata)</b>	10.835	15.773	32.686	38.903	67.533	79.315
<b>Glória (bairro abastado)</b>	-	6.568	18.624	22.485	44.105	59.102
<b>Lagoa (bairro</b>	2.125	3.319	11.304	13.616	28.741	47.992

---

<sup>6</sup> Maurício de Abreu adota um sistema de divisão dos bairros em: núcleo, periferia imediata e periferia intermediária.

<b>abastado)</b>						
<b>Total</b>	112.695	137.078	235.291	274.972	522.651	805.335

Fonte: Evolução Urbana do Rio de Janeiro, de Maurício de Abreu, p. 39, 54 e 67.

Enquanto a cidade ia crescendo de acordo com os interesses privados, um bairro que ia mudando sua aparência era São Cristóvão. Essa mudança, cada vez mais, reforçou a debandada da classe mais abastada para a Zona Sul. Até então, São Cristóvão competia com Botafogo pela atenção dos mais ricos.

“Vários fatores contribuíram, além da proclamação da República, que retirou de São Cristóvão o status de abrigar a família imperial, para a mudança da aparência e conteúdo do bairro. A procura cada vez maior desse bairro para a instalação de indústrias que buscavam uma localização próxima aos eixos ferroviários, ao porto e ao centro da cidade foi um deles. Mas o mais importante (...) foi, sem dúvida, a difusão da ideologia que associava o estilo de vida “moderno” à localização à beira mar. Atrás desse movimento estavam as mais variadas unidades do capital, destacando-se aí a Companhia Jardim Botânico, interessada em estender o território sobre o qual tinha monopólio de transporte.” (ABREU, p. 47).

Essa área, portanto, passou a interessar às indústrias, especialmente pela localização do bairro, pela infra-estrutura preparada e pelos grandes casarões, antigas moradias da população mais rica que lá habitava, que disponibilizavam um espaço facilitador para o desenvolvimento de uma indústria. Assim, essas construções deixaram de exercer a função de habitação para exercerem uma função ligada ao emprego, ao trabalho, ou seja, a de indústrias. Essa modificação do bairro caracterizou Botafogo como o maior ícone da sociedade burguesa pós-Império, que buscou o bairro como refúgio para uma vida mais tranquila e distante do Centro.

A expansão em direção à Copacabana continuou sendo alvo de muitos investimentos, principalmente da Companhia Jardim Botânico, que via uma possibilidade de lucro nos anos vindouros, devido à importância que a população mais rica vinha dando a morar próximo ao mar. Com isso, em 1892, foi inaugurado o túnel

Velho<sup>7</sup>, ligando Botafogo à Copacabana e, assim, chegou até esse bairro a primeira linha de bonde que, posteriormente (em 1894), foi estendida em dois braços: o primeiro indo em direção ao Leme e o segundo em direção para a Igrejinha (atual posto Seis). Isso se tornou um exemplo do que foi dito: as linhas de bonde praticamente inauguraram os bairros da zona Sul que eram pouco habitados no momento, porém, tinham grande potencial de investimento econômico, como foi provado algumas décadas depois.

Um exemplo dado por Maurício Abreu, em seu livro “Evolução Urbana do Rio de Janeiro”, da associação de duas empresas privadas para o crescimento da cidade, de acordo com seus interesses e o crivo do Estado, é o seguinte:

“Nesse mesmo ano, 1894, a Companhia (de bondes Jardim Botânico) firmou um termo de obrigação com a Empresa de Construções Civas, Otto Simon, referente ao ramal do Leme (...) a companhia loteadora se comprometia a modificar o traçado de certas ruas para facilitar a locação da linha do ramal do Leme, que a Companhia Jardim Botânico faria estender, desde que fosse terminado o arruamento daqueles logradouros.” (ABREU, p. 48).

Enquanto os investimentos em áreas pouco habitadas eram grandes, o núcleo central estava praticamente estagnado e só sofreria as modificações necessárias no começo do século XX, com as reformas de Pereira Passos. De acordo com os dados apresentados na tabela acima, podemos notar que as regiões centrais tinham crescimento acelerado de população, com exceção da Candelária, bairro comercial da cidade, mas em sua periferia imediata proliferavam os cortiços, que já se faziam uma preocupação social e sanitária. Esse seria a grande problemática enfrentada no governo de Pereira Passos: dar fim a esse tipo de moradia e, assim, obter melhores condições sanitárias para a cidade. Essa guerra contra os cortiços, no entanto, começou ainda no final do século XIX, na administração de Barata Ribeiro, inclusive com o fim do conhecido Cabeça de

---

<sup>7</sup> “Na agonia do século foram ainda abertos o Túnel do Rio Comprido, em 1896, e o Túnel do Leme, logo batizado de Túnel Novo...” (SILVA, p. 124).

Porco. Dessa forma, o Estado contribuiu para a divisão do espaço urbano carioca em áreas voltadas ao trabalho (Centro), à classe abastada (Zona Sul) e às classes pobres (todas as regiões distantes das citadas acima, ou seja, os subúrbios). O governo se apoiou na penetração do trem nessas áreas rurais para criar os loteamentos, com o objetivo de assentar os que foram expulsos dos confins mais valorizados.

A ligação trem, subúrbio e proletário era tão inerente que os horários dos trens eram regulados de acordo com as horas de entrada e saída dos empregos localizados no Centro (concretizava-se, portanto, uma relação de extrema dependência). Um conceito foi formado, que vive até os dias atuais: o trem era transporte para os pobres irem ao trabalho e, assim sendo, cortava a cidade em direção apenas aos seus subúrbios. Era o meio de transporte suburbano. Esses bairros formavam-se seguindo a linha do trem e, após uma primeira etapa, ruas perpendiculares a ela eram abertas. Um exemplo de bairro que nasceu de acordo com a linha do trem foi Inhaúma, que, em 1872, tinha 7.444 moradores e, já em 1890, passou para 17.448 (ABREU, p. 54)

Já o bonde ligava-se ao conceito zona sul, local burguês:

“Trem, subúrbio e população de baixa renda passavam a ser sinônimos aos quais se contrapunha a associação bonde/zona sul/estilo de vida ‘moderno’.” (ABREU, p. 57).

Como dito, as modificações no Centro foram adiadas por algum tempo. No começo do século XX, no entanto, o prefeito Pereira Passos iniciou um processo de grandes implementações de melhorias. O prefeito teve ajuda de dois engenheiros para as suas maiores obras, a abertura da Avenida Central e a construção do cais do porto (incluindo a Av. Rodrigues Alves): Paulo de Frontin e Francisco Bicalho, respectivamente. Maurício Abreu explica as razões para essas reformas:

“Com efeito, o rápido crescimento da economia brasileira, a intensificação das atividades exportadoras e, conseqüentemente, a integração cada vez

maior do país no contexto capitalista internacional, exigiam uma nova organização do espaço...” (ABREU, p. 59).

A importância da evolução dos meios de transporte tem grande relevância nessas melhorias aplicadas, principalmente no Centro. O aparecimento do automóvel, modo de locomoção praticamente individual, logo, elitista, o inexorável crescimento da cidade em direção à Zona Sul, a sofisticação dos transportes de massa e a importância da capital federal no contexto internacional “*não condiziam com a existência de uma área central ainda com características coloniais, com ruas estreitas e sombrias, e onde se misturavam as sedes dos poderes político e econômico com carroças, animais e cortiços.*” (ABREU, p. 60).

Sobre o período Passos, Armelle Enders, em seu livro “A história do Rio de Janeiro”, diz, reforçando a tese da elitização do Centro:

“A renovação urbana do Rio negligencia – como, a seu tempo, a haussmannização parisiense – a questão do alojamento social. Trata-se de uma capital destinada a uma elite, européia por suas origens, seu modo de vida e suas aspirações, que os engenheiros-prefeitos do Distrito Federal estão construindo.” (ENDERS, p. 215).

Em um segundo momento, nos é passada a impressão do centro do Rio e como, no começo do século XX, tratava-se de um bairro que abrigava diversas classes sociais e o quanto isso desagradava às elites:

“Esse contraste (...) é ainda mais forte no Centro. Embora a avenida Rio Branco tenha despojado a rua do Ouvidor do cetro das elegâncias e da modernidade, e o Theatro Municipal deixe arrebatados os amantes do canto lírico, o morro do Castelo debocha de tudo isso com a lepra das velhas construções invadidas pelos pobres (...) Trava-se um debate apaixonado para saber se não convém suprimir esse calombo estorvante e mandar para outro lugar seus quase cinco mil habitantes.” (ENDERS, p. 216).

Algumas obras de destaque do período inicial da administração de Pereira Passos são as aberturas das Ruas Salvador de Sá e Mem de Sá, de 17 metros de largura,

e a fase final da demolição do morro do Senado. Para isso, vários cortiços e casas populares foram demolidas. Tratava-se dos últimos golpes na população de baixa renda que insistia em morar no centro comercial e econômico da cidade. Era o começo da fase final de expulsão dessa população de uma área altamente valorizada e que devia estar voltada apenas para atividades governamentais e para a geração de lucro: escritórios, comércio, bancos e etc.

“... foi um processo implacável de derrubada do decadente casario do Centro, de edifícios antigos e de empreendimentos gigantescos, que culminaram com a abertura de avenidas como a Beira-Mar, construída sobre os entulhos do arrasamento parcial do Morro do Castelo e das mais de 700 casas, demolidas para a abertura da Avenida Central, futura Avenida Rio Branco.” (CARDEMAN, p. 37).

Maurício Abreu segue enumerando algumas obras de destaque do período, em sua maioria, o alargamento das vias do Centro:

"Foram assim alargadas, para 17 m, as ruas Estácio de Sá, Frei Caneca, Assembléia, Uruguaiana, Carioca e Visconde do Rio Branco; para 24 m as ruas Estreita de São Joaquim (continuação da rua Larga de São Joaquim, atual Marechal Floriano) e Visconde de Inhaúma, e, para 14 m, a rua Mariz e Barros. Alargaram-se, também, as ruas Treze de Maio, Acre, Camerino, Sete de Setembro, São José, Ramalho Ortigão, e muitas outras." (ABREU, p. 61).

E continua:

"Quanto às obras de embelezamento (...) A Praça XV, o Largo da Glória, o Largo do Machado, a Praça São Salvador, a Praça Onze de Junho, o Passeio Público, e a Praça Tiradentes foram agraciados com estátuas imponentes e/ou tiveram seus jardins melhorados..." (ABREU, p. 61).

Nota-se, claramente, a preocupação com a área da Zona Sul, mais precisamente com Copacabana, nas obras do período em foco. Se olharmos no mapa, as maiores intervenções do prefeito fizeram uma ligação direta entre o porto do Rio de Janeiro (que também passou por várias melhorias, inclusive nos seus arredores, facilitando o seu acesso), e Copacabana. A saída do porto, na área atual da Praça Mauá, ligando-se a

então recém-inaugurada Avenida Central, com a Avenida Beira-Mar, garante acesso rápido a Botafogo. Já a integração com Copacabana foi feita através do túnel do Leme, inaugurado em 1906, e da Avenida Atlântica, ainda modesta se comparada com a dos dias atuais. Lembremo-nos, portanto, de que o bairro de Copacabana, nos primeiros dez anos do século XX, nada mais era do que uma área pouquíssimo habitada e que foi inaugurada, como dito anteriormente, principalmente por pressões das empresas de bonde, como a Companhia Jardim Botânico, tendo em vista um lucro futuro em suas linhas de bonde que já chegavam ao bairro.

Essa escolha do Estado, de expulsar os mais pobres do Centro, acabar com suas moradias (os cortiços), e elitizar cada vez mais a Zona Sul, teve um ônus: as habitações irregulares. O começo do século XX é famoso por ter sido a fase de concretização das favelas no Rio de Janeiro, sendo uma das primeiras a do morro da Providência, localizada próximo à região central da cidade e que se tornou refúgio para grande parte da população de baixa renda. Os imigrantes continuavam a chegar em busca de trabalho nas indústrias, alguns anos mais tarde, na parte de serviços que só crescia na Zona sul, porém, o número de casas não aumentava proporcionalmente. No entanto, ainda a maioria dessa população se direcionou para os subúrbios.

Em 1914, um acontecimento mudou a forma de funcionamento de todo o mundo e teve impactos no Brasil, especialmente, no Rio de Janeiro: a Primeira Guerra Mundial. Capitais que saíam do país, principalmente por meio das importações, passaram a ser investidos nas indústrias nacionais. Grande parte delas localizava-se no Rio. Isso fortaleceu as indústrias nacionais e, conseqüentemente, os bairros industriais. Finalmente, melhorias tiveram de ser feitas neles e nos bairros rurais (que forneciam matéria-prima), principalmente em suas vias de acesso, para facilitar o trânsito de mercadorias para o núcleo da cidade, ou seja, o Centro e os bairros nobres.

Portanto, a partir do século XX houve uma mudança no comportamento do Estado em relação à sua influência no traçado urbano. O governo buscava ter maior controle sobre isso. Se antes a evolução urbanística do Rio de Janeiro era ditada por empresas, quase todas com capital externo, a partir da reforma de Pereira Passos, os Governos da União e do Distrito Federal passaram a agir de forma mais conclusiva, com intuito de incentivar a continuidade do embelezamento da Zona Sul em detrimento dos subúrbios. Suas “cirurgias urbanísticas” afetavam sempre a população mais pobre, expulsando-a de áreas mais valorizadas.

Os órgãos que passam a investir cada vez mais nas regiões suburbanas são as indústrias, que buscam essa região menos valorizada e próxima da mão-de-obra mais barata. Enquanto isso, a iniciativa pública mantinha seus interesses em primeiro plano, reforçando a idéia de segregação do espaço carioca.

“A reforma Passos representa um momento de corte fundamental na relação entre Estado e Urbano. Até então, essa relação havia sido indireta, limitando-se o Estado a regular, controlar, estimular ou proibir iniciativas que partiam exclusivamente da esfera privada, que se constituía assim na mola mestra de crescimento da cidade. A intervenção direta do Estado sobre o urbano – caracterizada pela reforma Passos – não só modificou definitivamente essa relação, como alterou substancialmente o padrão de evolução urbana que seria seguido pela cidade no século XX” (ABREU, p. 73).

Vemos isso claramente se enumerarmos algumas obras do governo, no período em questão:

“À administração de Serzedello Correa (1909-1910) deve-se, por exemplo, o saneamento do novo bairro de Copacabana (...) Ipanema também foi beneficiada com obras de saneamento (...) Em 1911, por outra lado, grande parte das ruas de Copacabana e do Leme foram calçadas.” (ABREU, p. 73).

Sobre a administração de Paulo de Frontin, já com o fim da guerra, portanto, sem muita preocupação em investir no acesso a bairros industriais, podemos destacar as seguintes obras: alargamento e pavimentação da Avenida Atlântica, em Copacabana; a



Avenida Meridional (atual Delfim Moreira, no Leblon); o prolongamento da Avenida Beira Mar; o incentivo à construção do bairro da Urca, com levantamento de um cais; e o alargamento da Avenida Niemeyer. Todas essas obras localizadas na Zona Sul ou no Centro.

No começo dos anos 20, o Rio de Janeiro foi escolhido para sediar as celebrações do 1º Centenário da Independência do Brasil. Por conta disso, o prefeito Carlos Sampaio deu especial atenção ao centro da cidade, onde as comemorações se localizariam, e assim, decidiu demolir o morro do Castelo em benefício da aeração e da higiene. Se fizermos uma reflexão, esse morro já não deveria ter muitos anos à sua frente, pois se localizava na área mais valorizada do centro econômico da cidade, sua demolição era, com certeza, algo certo de ocorrer.

Após o desmonte do morro, um bairro, localizado ao seu pé, revelou-se um pouco problemático para os interesses governamentais. Por se tratar de uma região muito antiga, praticamente onde a cidade se iniciou no século XVI, era um bairro pobre e com pouquíssimos recursos. Era nesse exato ponto, portanto, que a exposição se localizaria. Dessa forma, o governo teria uma razão para modernizar a área e expulsar a população que lá vivia, ganhando, assim, terrenos muito valorizados.

Outras melhorias, já do governo Carlos Sampaio, citadas por Maurício Abreu foram:

“Deve-se a ela (a sua administração) também a construção da Avenida Portugal (no recente e ainda desabitado bairro da Urca) e da Avenida Maracanã; o alargamento da Avenida Niemeyer, recentemente construída; a canalização de rios da Tijuca, a reconstrução da Avenida Atlântica (novamente castigada por forte ressaca), a concessão de terrenos na Urca para serem loteados por companhia particular (...) deve-se à administração Carlos Sampaio a integração de mais uma nova (e extensa) “área nobre” à cidade: as margens da Lagoa Rodrigo de Freitas.” (ABREU, p. 77).

Por essa integração, entendamos a expulsão da classe operária, que ainda vivia lá à custa de grandes indústrias têxteis, instaladas no final do século anterior, e a elitização do bairro de uma forma geral. Esse processo se desencadeou pelo saneamento do bairro. Foi, portanto, a partir desse momento que a região passou a se valorizar e, com isso, a atrair uma população mais abastada, que fazia pressão a fim de expulsar as indústrias e, com elas, seus trabalhadores do bairro.

Apesar dos investimentos em áreas mais abastadas, os subúrbios continuaram a crescer, como podemos ver na tabela:

<b>População residente</b>		
<b>Bairros</b>	<b>1906</b>	<b>1920</b>
<b>Candelária (núcleo urbano)</b>	4.454	3.962
<b>Sta. Rita (periferia imediata)</b>	45.929	38.164
<b>Santana (periferia imediata)</b>	79.315	40.632
<b>Glória (bairro abastado)</b>	59.102	68.330
<b>Lagoa (bairro abastado)</b>	47.992	57.558
<b>Sacramento (periferia imediata)</b>	24.612	27.317
<b>São Cristóvão (área industrial)</b>	45.098	59.332
<b>Irajá (área industrial)</b>	27.410	99.586
<b>Inhaúma (área industrial)</b>	68.557	131.886
<b>Total</b>	805.335	1.147.599

Fonte: Evolução Urbana do Rio de Janeiro, de Maurício de Abreu, p. 80.

Destacamos o crescimento dos subúrbios de Irajá e Inhaúma, e o decréscimo em maior parte do Centro e suas adjacências, devido às reformas instituídas pelo governo: Candelária, Santa Rita e Santana, sendo a única exceção o bairro do

Sacramento, que recebia um grande número de comerciantes sírios, que passavam a morar acima de suas lojas<sup>8</sup>.

Com o aumento do controle do Estado sobre a evolução urbanística da cidade, lembrando que até o final do século XIX isso era feito pelas empresas privadas na maior parte das vezes, o passo seguinte seria a tentativa de controlar o espaço de forma mais ampla, ou seja, com um plano urbanístico para todo o Rio de Janeiro. Com esse intuito, o urbanista francês Alfred Agache foi contratado, em 1927.

Os maiores objetivos do plano, segundo o próprio autor, eram:

- “a) assegurar a existencia (sic) de certos elementos funcçionaes (sic) e repartil-os (sic) da melhor fôrma (sic) (zoning);
- b) traçar a rêde (sic) das vias, de modo a pôr esses elementos em relação rapida (sic) e facil (sic) entre elles (sic) e com o resto da cidade, e satisfazer ás (sic) exigencias (sic) quantitativas da circulação estabelecida (rêde (sic) urbana);
- c) assegurar a moradia confortavel (sic) e agradavel (sic) ás (sic) diferentes (sic) categorias de habitantes da cidade;
- d) estabelecer os regulamentos de viação, de modo a satisfazer os interesses geraes (sic) (polícia (sic) de construção (sic)). (AGACHE, 1930, pgs. 120-1).

Uma das partes mais importantes do plano voltou-se para a organização do território. Para isso, Agache se pautou no sistema de “*zoning*”, ou seja, zoneamento do espaço urbano. Ele levaria ao extremo a idéia pregada nas últimas décadas, como vimos no trabalho, de estratificação do espaço. Os usos do solo teriam papel importante na cidade do Rio de Janeiro, por exemplo:

“o centro da cidade seria subdividido em áreas funcionalmente distintas, tais como o Bairro das Embaixadas, os Jardins do Calabouço, o Centro de Negócios propriamente dito (Castelo), o Centro Bancário (...), o Centro Administrativo (na freguesia do Sacramento) e o Centro Monumental (em Santo Antônio).” (ABREU, p. 86).

---

<sup>8</sup>Lembrando que os prédios agora passavam a ter mais do que seis andares, com a chegada do concreto armado e o elevador.

Além do zoneamento de acordo com o uso do solo, Agache também previa a estratificação feita pelas classes sociais. O conceito de “bairros ricos, bairros pobres e bairros industriais” foi valorizado em seu plano. Conceito esse que já vinha de longa data na então capital federal. Os logradouros próximos ao oceano, a chamada Zona Sul, ficariam destinados às classes mais abastadas. Esses bairros eram Ipanema, Leblon e Gávea, principalmente. Os mais antigos, também localizados na Zona Sul, como Catete, Laranjeiras, Botafogo e Flamengo, foram destinados a residências burguesas de classe média. São Cristóvão, devido às mudanças pelas quais passou, relatadas neste trabalho, e o subúrbio em geral foram destinados à população operária. O bairro voltado para os trabalhadores públicos, que prestavam serviço na capital do país, seria localizado em Santa Teresa, pela proximidade com o Centro, local de poder. Com essa estratificação do solo, Agache continuou investindo em melhorias basicamente nas áreas mais valorizadas:

“No Rio, o trabalho (o plano urbanístico) foi realizado pelo francês Agache (...) os estudos permaneceram **centrados na remodelação do sistema viário e na melhoria das áreas centrais e dos bairros para setores de renda média e alta.**” (REIS, 1995, p. 30). (Grifo nosso).

Nestor Goulart Reis continua expondo uma das razões pelas quais o subúrbio mais pobre não era premiado com melhorias:

“Os planos dessa época eram portanto extremamente pragmáticos, respondendo a um projeto elementar de desenvolvimento do capitalismo local, que ensaiava os seus primeiros passos. Eram uma reprodução de Paris em 1850-1870, sem a visão de conjunto de Haussmann. Não havendo condições para organização política autônoma dos trabalhadores, não havia razão para investimentos oficiais, nem mesmo defensivos, para o controle dos bairros mais pobres, como fizera em Paris.” (REIS, 1995, p. 32).

Segundo o próprio autor do plano, uma grande cidade como o Rio de Janeiro necessita de todos os tipos de habitações: desde uma pequena casa campestre até prédios

multifamiliares com vários andares. Essa era, do seu ponto de vista, mais uma justificativa à teoria do zoneamento, pois ao agregar os tipos de construção de acordo com suas particularidades, a infra-estrutura ao seu redor seria melhor empregada:

“É, pois, natural que esses diferentes (sic) typos (sic) de construções (sic) correspondentes às (sic) necessidades que reclamam condições particulares de viação, de loteamentos, de orientação do alinhamento, densidade, etc., para o conforto, a hygiene (sic) e o respeito da sua feição propria (sic), não se misturem entre si ao capricho do acaso, mas seja cada qual imposto onde corresponde às (sic) necessidades, predominando o typo (sic) adequado, com exclusão de alguns, aos quaes (sic) deve ser reservado o territorio (sic) mais favoravel (sic) á (sic) sua edificação. Normal, creando-se (sic), desta fórmula (sic), uma ordem e uma harmonia desejaveis (sic) sob todos os pontos de vistas. É este o principio (sic) e o fim visados pelo “zoning”, que exige, além disso e pelas mesmas razões, uma separação muito distincta (sic) entre os bairros de residencia (sic) e os bairros do commercio (sic) e da industria (sic).” (AGACHE, 1930, p. 128).

Agache referiu-se às favelas como “problema social e esthetico (sic)” (ABREU, p. 87), e viu a tentativa de proximidade ao trabalho como sua razão de existência. A única solução que ele vislumbrou foi a erradicação completa delas (pois para ele não deveria haver esse tipo de habitação próximo à áreas nobres da cidade e aos seus cartões postais), com construções populares no subúrbio para abrigar essa população.

Com isso dito, Agache via a intervenção do Estado no processo de reprodução da força de trabalho urbana como solução para os problemas do Rio de Janeiro apresentados durante a República Velha.

O plano para o Rio de Janeiro tinha, como uma de suas características, as chamadas “praças rótulas”. Elas facilitariam os maiores cruzamentos da cidade e, olhando-se o plano em uma visão mais ampla, abrangendo todo o Centro, notamos que esse conceito foi largamente utilizado. Quatro cruzamentos foram assinalados por

Agache em seu plano, como sendo de maior importância: entre as ruas Paulista e Petropolitana, na praça da Bandeira, a avenida Rio Branco e a projetada avenida do Mangue (que viria a ser a avenida Presidente Vargas), um grande cruzamento localizado na área que seria criada com a demolição do morro de Santo Antônio, por onde passaria uma via fazendo a ligação entre as três esplanadas, a do Castelo, a de Santo Antônio e a do Senado e por último na praça Paris, por onde passariam “seis avenidas principais (sic) e em volta da qual convergirão umas dez ruas comerciais (sic).” (AGACHE, 1930, p. 139).

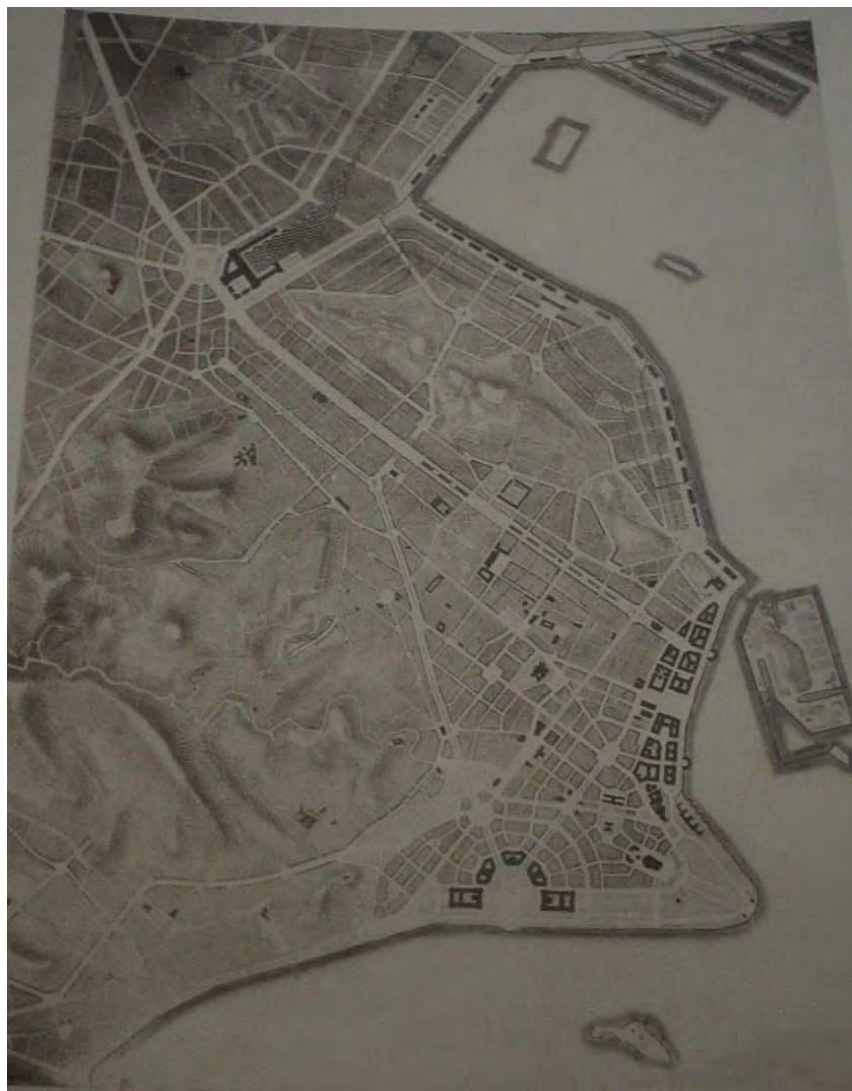


Figura 3: Centro da cidade repleto de praças rótulas fazendo os cruzamentos entre as vias mais importantes. Uma característica que veríamos no urbanismo moderno. (Referência bibliográfica: AGACHE, 1930, p. 138).

A preocupação com a maneira como os principais bairros se ligariam, mostra o nível de cuidado que Agache tinha com os bairros mais ricos e a sua interação com o Centro. Como podemos ver na seguinte passagem:

“Os bairros de residencia (sic) a beira da bahia (sic) ou do Oceano, taes (sic) Botafogo, Copacabana, Ipanema, Leblon, e principalmente o seu interior, têm, evidentemente, para os reunir a magnifica (sic) avenida que margina o litoral (...) porém, uma via mais curta e mais rapida (sic) impõe-se para os homens de negocios (sic) que são obrigados ir diariamente ao centro. Esta via, que será igualmente (sic) percorrida pelo metropolitano, foi prevista especialmente ao pé dos contrafortes da cordilheira do Corcovado e naturalmente com ramificações que alcancem directamente (sic) os diferentes (sic) bairros da beira-mar.” (AGACHE, 1930, p. 139).

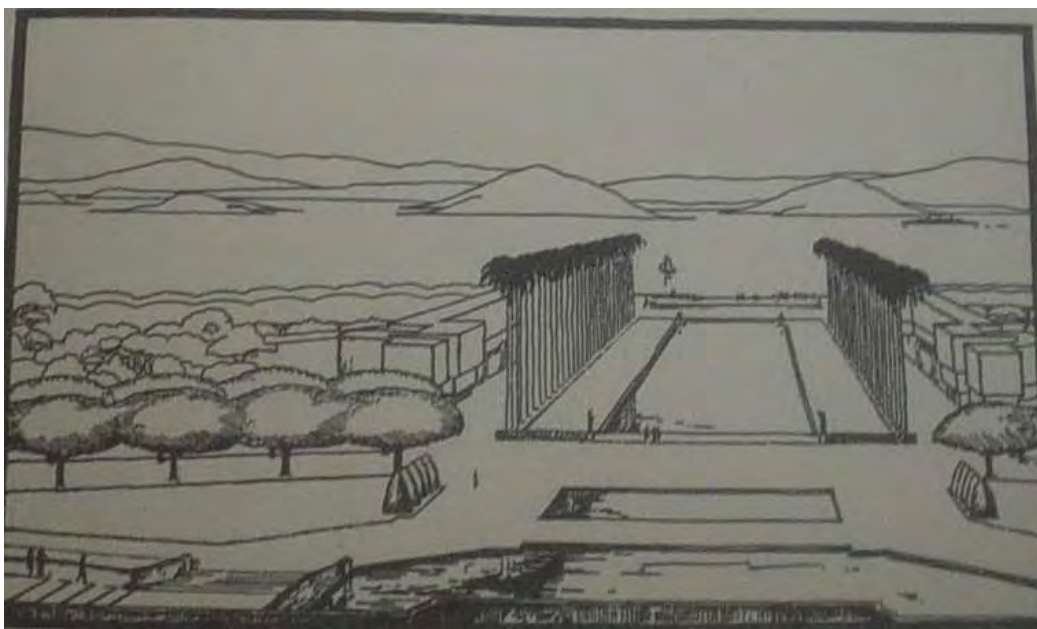


Figura 4: Projeto de Agache para os jardins do Calabouço. Tentativa clara de aumentar o convívio da população com a natureza e de, ao mesmo tempo, monumentalizar a capital federal. (Referência bibliográfica: AGACHE, 1930, p. 167).

Como já relatado, a cidade seria dividida em diversos bairros, de acordo com sua utilização. Um dos mais importantes para o projeto, pois criaria melhores condições funcionais para a cidade, é o bairro do Castelo. Quando tentamos explicar o bairro como um benefício à questão funcional, estamos nos referindo aos grandes “buildings”, como



Agache chama, onde ficariam localizados os jornais, os clubes importantes, os grandes hotéis, os centros de comércio e etc.

“... a sua composição gravita em volta de uma praça em forma (sic) de trapezio (sic) da qual irradiam seis avenidas que garantem, neste centro activo (sic), uma circulação essencial facil (sic) para todas as direcções (sic). (AGACHE, 1930, p. 168).

Sem esquecer a questão de monumentalidade para todas as áreas de grande importância, principalmente do Centro, Agache diz:

“No centro da praça será levantado o monumento commemorativo (sic) da fundação da cidade (1567) no sitio (sic) do antigo morro.” (AGACHE, 1930, p. 168).



Figura 5: Projeto das quadras do Castelo, com a praça ao centro. Nota-se uma das marcas de Agache, que ainda se encontra nos dias de hoje no Rio, a calçada coberta. (Referência bibliográfica: AGACHE, 1930, 169).

Talvez a região mais importante no tocante à monumentalidade requerida por uma capital federal, seja a esplanada de Santo Antônio, idealizada por Agache. Por meio de valores ligados à sanitização da cidade, Agache defende o arrasamento do morro, mas com a preservação do Convento de Santo Antônio e dos Arcos da Lapa, idéia que



será respeitada nos projetos modernistas que veremos mais a frente neste trabalho.

Sobre a forma de organização da esplanada, Agache diz:

“A avenida Passos paralela (sic) a avenida Rio Branco, e a avenida Almirante Barroso vindo do Castello (sic) e alcançando a praça Vieira Souto na *Esplanada do Senado* serão as duas arterias (sic) principais (sic) do bairro de Santo Antonio (sic). Nos seus cruzamentos, uma praça em fôrma (sic) quadrada servirá a uma composição análoga á (sic) que foi traçada para a praça do Castello (sic) com a qual formará par...” (AGACHE, 1930, p. 177-8).

Sobre o plano Agache, Vera Rezende diz:

“A realização do Plano Agache representava o ponto alto de um processo, que, contudo, não se consolidou. Interrompeu-se com a Revolução de 30, mas acabou por produzir um cenário favorável à circulação de propostas sobre a cidade.” (REZENDE, p. 31).

A convocação de um urbanista francês para a elaboração de um plano urbanístico para o Rio de Janeiro ilustra a crescente penetração do capital estrangeiro no país. Ao mesmo tempo, a burguesia industrial passa a ter uma maior influência nas decisões governamentais, no lugar da antiga aristocracia cafeeira, que havia perdido grande parte da sua importância.

Após a revolução de 1930, que reforçou o poder da burguesia industrial, com a deposição de Washington Luís, a prefeitura do Rio de Janeiro ficou a cargo de Adolfo Bergamini, que representou a oposição do antigo governo. Havia, no momento, uma grande desconfiança de que tudo estava errado e, portanto, procuravam-se incessantemente escândalos e erros nas antigas administrações. O período pós-revolução se caracterizou por uma verdadeira caça aos prováveis corruptos de administrações findadas: “*Além das demissões usuais dos cargos em comissão e de confiança, com a mudança de governo, a máquina administrativa foi atingida nos seus postos menos*

*importantes com as substituições de diretores, chefes e sub-chefes.”* (REIS, 1977, p. 99).

Essa negação do passado foi sentida nas ruas da cidade. A princípio, os logradouros tiveram seus nomes trocados para homenagear os heróis da revolução. Foi assim que a Praça dos Governadores passou a se chamar Praça João Pessoa e a Rua Leão, nas Laranjeiras, obteve o nome de Sebastião Lacerda, por exemplo. De acordo com o Decreto nº 3.625, de 18 de setembro de 1931, várias Ruas de Realengo receberam nomes de pessoas ligadas à revolução, como os Marechais Simeão, Joaquim Inácio e Barbedo.

Foi nesse período que o recém-finalizado plano Agache foi barrado em grande parte de seus preceitos. A revolução pôs em dúvida os méritos do plano, que nunca viria a ser implantado na íntegra, somente algumas de suas idéias. Isso ocorreu principalmente entre o período de 1931 a 1936, no governo de Pedro Ernesto, que bloqueou os pontos levantados por Agache que haviam sido aceitos pelo governo predecessor. No entanto, a discussão sobre o plano Agache voltaria na administração de Henrique Dodsworth (1937 a 1945).

Portanto, algumas decisões tomadas por Agache foram levadas em conta ainda no governo de Bergamini. São elas:

- "a) Aceitação do Plano, quanto às vias de grande circulação;
- b) Aceitação do Plano concernente ao preparo das superfícies conquistadas depois da demolição do morro do Castelo (salvo ligeiras modificações de detalhe);
- c) Aceitação da idéia da demolição do morro de Santo Antônio e, como consequência, utilização da enseada da Glória segundo o plano indicado (salvo ligeiras modificações de detalhes que dependerão do estado econômico) (...);
- d) Aceitação do projeto de melhoramento dos bairros da Lagoa e do Leblon (...);
- e) Aceitação do sistema de parques e espaços livres (...);

- f) Adoção, como base da política das construções, dos regulamentos propostos, que acompanham o dito projeto." (REIS, 1977, p. 102).

À custa dessa nova forma de governar, desde 1930, com base no populismo e na evolução estratificada da cidade (com os subúrbios abrigando as classes menos favorecidas e as indústrias e a zona sul as classes mais abastadas), as favelas ganharam um número ainda maior de habitantes, em busca de uma moradia mais próxima aos trabalhos que eram criados em regiões mais valorizadas. Era a descentralização das fontes de emprego. Em vista de justificar a existência das favelas, Maurício Abreu diz:

"... essa mão-de-obra barata era necessária para que a indústria, o comércio e a burguesia em geral acumulassem capital. Ademais, os terrenos ocupados pelas favelas, ou eram públicos ou eram pouco valorizados pela empresa imobiliária organizada, que estava empenhada em construir edificações em áreas planas ainda desocupadas, ou em adensar áreas já construídas através da substituição do uso unifamiliar pelo multifamiliar." (ABREU, p. 95).

O governo populista (ligado à burguesia industrial), reforçou essa forma de habitação, pois, nesse caso, a aglomeração de baixa renda é vista como grande número de possíveis votos. Para atingir objetivos políticos, ainda houve a construção de diversos conjuntos habitacionais, que modificaram a aparência dos subúrbios cariocas, tendo exemplos até mesmo na área nobre da cidade, como o localizado na Avenida Lagoa-Barra. Trata-se, portanto, de uma fase, pequena, diga-se, mas democrática no tocante aos investimentos por toda a cidade.

Podemos dizer, portanto, que o maior papel das indústrias, referente à evolução urbana da cidade, foi chamar investimentos para a área suburbana. Até os anos 30, com o domínio da oligarquia do café, não era de interesse do governo se unir aos industriais e, por isso, a infra-estrutura disposta para eles era precária. O bairro de São Cristóvão abrigava boa parte dessas indústrias, como já foi dito, por possuir boa infra-estrutura e ser próximo ao Centro. No entanto, a partir de 1930, essa situação começou a se

modificar. As indústrias passaram a ganhar importância e, assim, bairros da periferia que as abrigavam passaram a receber investimentos, principalmente para facilitar o seu respectivo acesso. O crescimento da indústria brasileira era espantoso:

"Os dados referentes ao período 1940-1950 servem de exemplo significativo do crescimento industrial do Rio de Janeiro nessa época: (...) o número de estabelecimentos industriais da cidade cresceu em 30% (...); o pessoal ocupado em 40% (...); e o valor nominal da produção em 441%! Ademais, das 5.143 empresas industriais existentes no Distrito Federal em 1950, apenas 62 eram anteriores a 1900, e só 509 anteriores a 1930." (ABREU, p. 96).

Esse crescimento fez com que as indústrias buscassem ainda mais os bairros suburbanos, em busca de maior quantidade de mão-de-obra e espaços mais condizentes com o nível da produção. Com toda essa transformação, o Estado Brasileiro passou a ficar ao lado dos industriais e, obviamente, isso foi sentido na capital do país. O crescimento dos subúrbios (principalmente os servidos pelas ferrovias Leopoldina, Rio D'Ouro e Linha Auxiliar), e os maiores investimentos nessa área, antes relegada ao esquecimento, tornaram-se a característica da década de 1940. O caso do bairro do Jacarezinho é um dos mais conhecidos. A partir da década de 1930 ele passou a receber investimentos do Estado, como saneamento, e passou a interessar a várias indústrias, que ali se instalaram.

Essa importância da indústria (que teve na Segunda Guerra Mundial uma grande alavanca para seu crescimento), que vem sendo relatada até o momento, fica comprovada com o Decreto-Lei nº 6.000/37, que definiu pela primeira vez a área industrial da cidade. Ou seja, onde as indústrias deveriam se localizar: bairros menos valorizados, mas com boa ligação aos centros. Assim, prontamente a Zona Sul, Zona Norte e o Centro foram enquadrados como regiões não-industriais. Alguns projetos de cidade-jardim foram executados, com o loteamento de áreas industriais nesses bairros,

como Laranjeiras e Jardim Botânico. Esse crescimento da indústria brasileira (apoiado na Segunda Guerra), foi analisado por Nestor Goulart Reis:

“Com a Segunda Guerra Mundial (...) Repetia-se em escala ampliada a expansão industrial dos anos 1914-1918, para atender ao mercado interno. Iniciou-se formalmente a chamada fase de substituição das importações. Já não eram produzidos apenas bens de baixo custo, de consumo popular. Procurava-se atender às necessidades de consumo das camadas de renda mais alta.” (REIS, 1995, p. 27).

Os anos que englobam o período de 1937 e 1945 foram de grandes mudanças no solo carioca. A administração de Henrique Dodsworth foi uma das mais ativas desde Pereira Passos, pois se estendeu por tão longo tempo.

Uma das mais importantes decisões de Dodsworth foi

"o restabelecimento da Comissão do Plano da Cidade, revogada e extinta pelo Prefeito Pedro Ernesto. Com a criação da Comissão do Plano da Cidade e do Serviço Técnico do Plano da Cidade foram retomados os estudos e planos urbanísticos do Prof. Alfred Agache e readaptados às novas condições da cidade." (REIS, 1977, p. 110).

Foi nessa fase que uma das maiores preocupações do Plano Agache foi retomada: a urbanização da Esplanada do Castelo. Após alguns anos de abandono, pela etapa de desapropriações na área, “*as obras foram reiniciadas e atacadas para finalizar a demolição do Morro do Castelo.*” (REIS, 1977, p. 110). No entanto, as idéias de Agache foram revistas e adotaram-se algumas modificações:

"Foi adotado, com as novas conquistas urbanísticas, o tipo de quadras abertas em lugar das quadras fechadas com área central. Desse modo, os edifícios passaram a ser mais bem ventilados e isolados. As quadras que tornaram impossível adotar essa solução, permaneceram como no primitivo projeto." (REIS, 1977, p. 110).

Por isso, temos, até os dias de hoje, quadras com áreas internas, as mais antigas, e quadras com áreas abertas, as mais novas, estando de acordo com o Plano de Urbanização do Castelo e Adjacências, aprovado sob o número 3.085.

"Também vários prédios da Rua Chile e São José foram demolidos, e removidos os restos do morro do Castelo para que o prolongamento da Av. Nilo Peçanha se concretizasse. Isso deu vida nova a toda a área, que até 1938 permanecia praticamente deserta. Nos anos seguintes aumentavam o número e o volume das construções, e com isso o valor dos terrenos." (REIS, 1977, p. 111).

Sobre a predominância das quadras fechadas, no Centro do Rio de Janeiro, Affonso Eduardo Reidy disse:

"... sendo adotado o critério (sic) das áreas (sic) internas coletivas, que deveriam substituir as pequenas áreas (sic) individuais. Indiscutivelmente, tal sistema (...) entre nós constitui um sensível (sic) progresso, comparada com precárias (sic) condições com que vinha sendo construída (sic), até então, a nossa Capital." (REIDY, 1938, p. 604).

Agora em defesa das quadras abertas, Reidy continua:

"Uma vez, porém, que uma série de circunstâncias (sic), como a localização (sic) do aeroporto, necessidade de construção de edifícios (sic) públicos (sic), etc., tornaram necessária (sic) a revisão do projeto, não seria razoável (sic) persistir na adoção do sistema de quadros com áreas (sic) internas, que é um resíduo (sic) da "rua corredor", uma etapa (sic) vencida pela moderna técnica (sic) de construção das cidades. A experiência (sic) (...) demonstrou cabalmente os inconvenientes daquele tipo de edificação - orientação defeituosa, deficiência (sic) de iluminação e ventilação, propagação de ruídos (sic), ausência (sic) de vista para o exterior, etc." (REIDY, 1938, p. 604-5).



Figura 6: Foto atual. Mostra o Centro do Rio na região da Esplanada do Castelo. Nota-se a mistura de quadras abertas e fechadas. As mais próximas da Avenida Rio Branco tendem a ser fechadas, por terem sido executadas anteriormente. As posicionadas do lado direito, mais próximas do aeroporto, mais novas, tendem a ser abertas, respeitando as idéias do urbanismo moderno, defendidas por arquitetos como Affonso Eduardo Reidy. (Referência bibliográfica: programa Google Earth).

Outra grandiosa obra do governo em questão foi a duplicação do túnel do Leme. Inaugurado em 4 de março de 1906, ainda no período de Pereira Passos, o conhecido Túnel Novo já sofria com grandes congestionamentos, devido ao crescimento da zona sul.

O projeto inicial era de alargá-lo para 30 metros, no entanto, com intuito de facilitar as obras, viu-se que era mais viável a sua respectiva duplicação. Dessa forma, o tráfego para Copacabana seria interrompido o mínimo possível: *“Quando ficou pronta a nova galeria, o tráfego foi mudado para ela e se cuidou do alargamento da antiga.”* (REIS, 1977, p. 113).

No entanto, a obra mais emblemática da administração Dodsworth foi a abertura da Avenida Presidente Vargas. Por ser uma intervenção grandiosa, passou por várias



críticas, já que demoliria 525 prédios, acabando, por exemplo, com a Praça 11, com um grande significado para a sociedade carioca, e com o Paço Municipal (prédio da Prefeitura). Esses protestos visavam à alteração do curso da avenida, em linha reta, desviando-a para uma alargada Av. Marechal Floriano.

"A pressão sobre o Prefeito Dodsworth foi grande e somente com a interferência e apoio do Presidente da República foram removidos os obstáculos finais para a abertura da avenida." (REIS, 1977, p. 111).

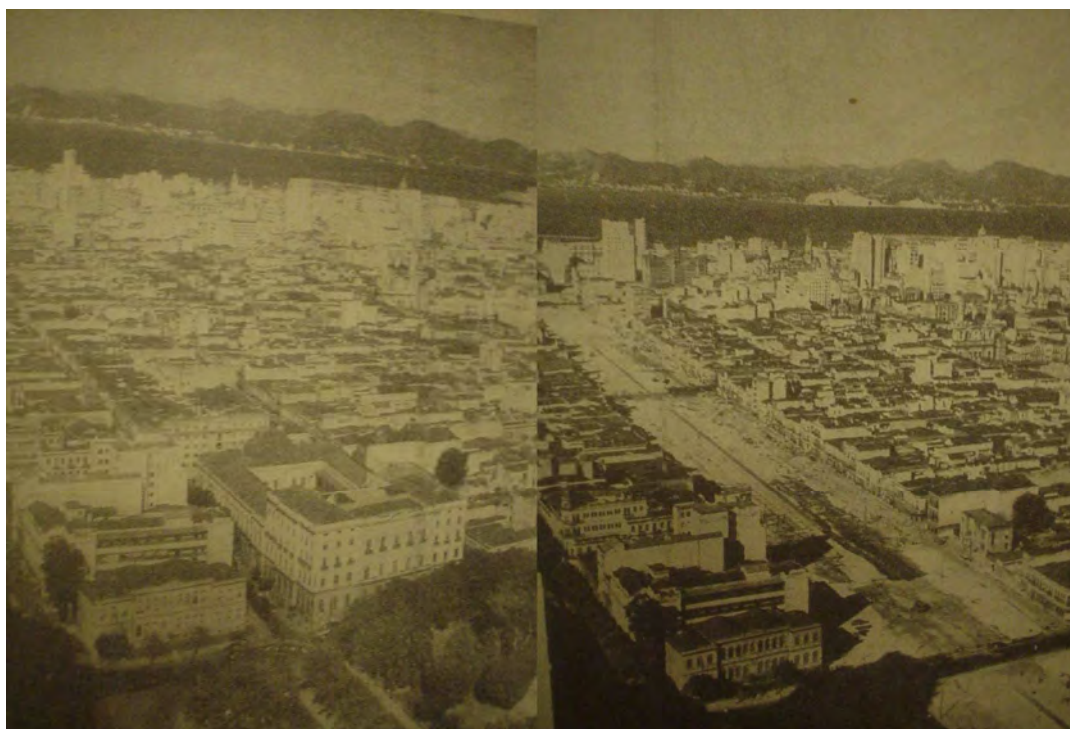


Figura 7: Local de abertura da Avenida Presidente Vargas. À esquerda, momento anterior às demolições. À direita, a faixa retilínea da futura avenida já aberta. (Referência bibliográfica: Revista Municipal de Engenharia, número 3, julho/outubro de 1944).

Um outro problema, prontamente solucionado, era a permanência ou não da igreja da Candelária. Tratou-se do único imóvel não sacrificado que estava no caminho da avenida. Fez-se uma curvatura na mesma e foi necessária a demolição dos prédios em volta da igreja para que esta aparecesse.

"Também se limitou a altura dos prédios circundantes a doze pavimentos, para que não esmagassem a igreja. No resto da avenida, o gabarito de altura é de 22 pavimentos." (REIS, 1977, p. 112).



Como já foi dito, a partir de 1930 o governo direcionou boa parte das suas atitudes para alavancar ainda mais a crescente indústria brasileira. Por isso, no governo de Dodsworth foi formado um novo eixo de expansão industrial: a Avenida Brasil.

Sua primeira parte foi inaugurada em 1946, tendo sido finalizada em 1953. Teve como maior objetivo deslocar os eixos de deslocamento de manufaturas da estrada Rio – Petrópolis (muito acanhada), e Rio – São Paulo para áreas com menor congestionamento, podendo, dessa forma, criar um novo pólo industrial. Toda essa área foi destinada a receber indústrias, armazéns e galpões, com a facilidade de estarem próximos da saída da cidade, por meio de uma grande avenida. No entanto, talvez pela demora da instalação das indústrias na região, criou-se um problema difundido até os dias de hoje: uma área de favelização. Primeiramente atraída pela proximidade de um possível emprego nas indústrias, a população mais pobre não tardou em se estabelecer às margens da Avenida Brasil.

“Antes da abertura da Av. Brasil, a saída e a entrada do Rio de Janeiro efetuavam-se pelas chamadas Estradas Rio – São Paulo e Rio – Petrópolis. Constituíam antes um verdadeiro suplício (...) O trajeto era feito através de ruas estreitas com um tráfego cada vez mais intenso. O novo trajeto, realizado em região inteiramente livre, as margens da Baía, foi a solução mais lógica, inteligente e econômica.” (REIS, 1977, p. 112).

A prática da cirurgia urbana passou a ser difundida na metade do século XX e, dessa forma, a questão urbana passou a ser reduzida a um problema viário. Como todas as cirurgias urbanas, a prática da eliminação de boa parte do tecido urbano voltou a estar em voga (como visto na abertura da Av. Presidente Vargas). De forma a oficializar essa posição do Estado frente aos novos rumos que a cidade tomava, foi contratada uma empresa grega para elaborar um novo plano para a cidade: a Doxiadis and Associates:

“No que toca ao processo de estratificação social do espaço carioca, o Plano Doxiadis pouco diferia do Plano Agache.” (ABREU, p. 95).

Portanto, a partir desse ponto, as decisões quanto à evolução da cidade voltam a favorecer as áreas mais valorizadas do solo carioca.

### **CAPÍTULO III**

## **O RIO DE JANEIRO NA DÉCADA DE 1950**

“Entende-se por Urbanismo o conjunto (sic) de regras applicadas (sic) ao melhoramento da edificação, do arruamento, da circulação e do descongestionamento das arterias (sic) publicas (sic). É a remodelação, a extensão e a o embellezamento (sic) de uma cidade...”

(Alfred Agache, 1930)

A década de 1950 caracterizou-se por ser conturbada politicamente para o país e tal fato repercutiu no Rio de Janeiro. Essa conturbação pode ser considerada como um marco específico desta década, que teve caráter especial para o período, porém, ela não se trata de um atributo específico dos anos de 1950<sup>9</sup>.

“Nesta segunda fase do Governo Getúlio Vargas, a Prefeitura não teve um período tranqüilo para trabalho. No quinquênio de 31 de janeiro de 1951 a 31 de janeiro de 1956, passaram pelo Governo Municipal nada menos que seis Prefeitos (...). É claro que o tempo foi escasso para tantos administradores correspondendo a outras tantas tendências. (...) Como se vê, a Prefeitura, em face dessas substituições freqüentes, sofria paralisações traumáticas, e se sua máquina funcional já não era desenvolta, com as mutações constantes, mais emperrada se manifestava, causando grandes prejuízos à coletividade, e conseqüentemente à nossa bela Capital.” (REIS, 1977, p. 129).

A idéia da transferência da capital para o planalto central, que vinha desde o século XIX e havia ganhado força no governo Vargas, demonstrava a necessidade de modificações urbanas na então capital federal.

No entanto, os projetos que visavam à modernização do Rio de Janeiro encontraram problema grave devido às circunstâncias pelas quais o país passava, isto é, as constantes alterações no comando da cidade. Segundo registros, durante esse período,

---

<sup>9</sup> Não podemos esquecer dos períodos de guerras mundiais, a revolução de 1930 e a ditadura Vargas (Estado Novo), por exemplo.

o prefeito era escolhido pelo então presidente da república, o que resultou que durante esses primeiros cinquenta anos dificilmente um governante comandou a capital federal por mais de 2 (dois) anos.

Entre agosto de 1954 e 1956, até a posse de Juscelino Kubitschek como Presidente da República, a cidade teve quatro prefeitos em um período de menos de 2 (dois) anos. Esta realidade demonstra a difícil situação política pela qual o país passava.

A população carioca crescia aceleradamente, especialmente após a Segunda Guerra Mundial. Fato que gerou uma expansão no território da cidade de uma forma conhecida como crescimento em “pulos”. Essa expansão era caracterizada da seguinte forma: após a valorização crescente do solo urbano, muitos proprietários de terrenos próximos ao centro decidiram mantê-los vagos, com intuito de lucrar posteriormente, quando esses estivessem mais valorizados. Por isso, inicialmente, o crescimento da mancha urbana não afetou algumas regiões adjacentes (ABREU, 1987, p. 115). Isso se tornou viável com a modernização dos meios de transporte e, dessa forma, a maior facilidade de se atingir o centro da cidade, o local de trabalho da maioria da população carioca, possibilitando a expansão da cidade para periferias cada vez mais distantes.

Até os dias atuais, esse fato é facilmente notado na Avenida Presidente Vargas. Trata-se de uma via construída na década de 1940, quase com os mesmos preceitos da Avenida Rio Branco: tornar-se eixo de crescimento e de evolução do centro da cidade.

Nas imediações da igreja Candelária, encontram-se os prédios de maior porte, que retratam o verdadeiro intuito desta avenida. Porém, após a estação Central do Brasil, já se pode perceber, com enorme facilidade, que o projeto original da avenida não atingiu êxito total. Esta assertiva está fundamentada na falta de prédios e na alteração do papel da via em questão, que passou a ser apenas uma via de ligação entre centro e zona norte da cidade. Pode-se afirmar que este fato foi resultado do fenômeno

explicado acima, o crescimento em “pulos”, bem como da falta de planejamento adequado ao ser projetada a avenida. Aqui, cabe citar uma passagem do livro “Urbanismo no Rio de Janeiro”, de José de Oliveira Reis:

“Quando a majestosa via pública estiver terminada, incluídos, é claro, os edifícios que nela vão levantar-se, poderão ali trabalhar ou habitar cerca de 910.000 pessoas, ou seja, quase a metade da atual população do Rio. Será, sem dúvida, uma avenida-cidade.” (REIS, 1950, p. 97).

Esta avenida não se desenvolveu conforme o esperado, isto é, a ponto de comportar metade da população da cidade, até porque, no final dos anos 40 e durante toda a década de 1950, como descreveremos posteriormente, o Rio de Janeiro viveu um período de descentralização, levando o centro da cidade a perder um pouco de seu poder para outros pólos comerciais e econômicos.

Entender como essa forma de desenvolvimento da cidade ocorreu nos anos seguintes é, de fato, muito importante para compreendermos a estagnação do Centro do Rio de Janeiro nas décadas de 1940 e 1950. Com base na pesquisa realizada para elaboração desta dissertação de mestrado, podemos afirmar que o crescimento em “pulos” foi um dos maiores responsáveis por esse fato, tendo como exemplo mais significativo a formação do bairro de Copacabana, que desempenhou papel importante na descentralização da cidade.

Essa formação tem início na década de 1920 e é de extrema importância para o entendimento da falta de monumentalidade do centro urbano do Rio de Janeiro na década de 1950. No começo do século XX a cidade girava em torno do centro. A reforma de Pereira Passos deixa isso bem claro. Todas as grandes melhorias da cidade foram aplicadas neste local. Porém, já se mostrava a intenção de, no futuro, a cidade ter uma expansão atingindo terrenos mais distantes. Isso fica claro com a ligação direta feita por Passos entre a Praça Mauá, o porto do Rio de Janeiro e a Zona Sul. Temos aí

duas linhas retas, praticamente: Avenida Central (posteriormente Rio Branco) e Avenida Beira-Mar. Com certeza, o abastecimento de produtos e a chegada de turistas, ambos tendo o porto do Rio como porta de entrada, teriam uma ligação direta com a Zona Sul.

Com o centro já saturado e a utilização de novos meios de transporte (principalmente o trem e novas rodovias e avenidas que chegavam a bairros mais longínquos, como a Avenida Brasil, a das Bandeiras e a rodovia Rio – São Paulo), o carioca se via atraído pelas regiões mais distantes e agradáveis para viver. Copacabana começou a surgir na década de 1920, na área do hotel Copacabana Palace e na região da Praça do Lido, porém, foi no final dos anos de 1940 que uma verdadeira explosão demográfica no bairro pôde ser notada. Já na década de 1930, devido aos novos prédios construídos na região do Lido, essa parte do bairro ficou conhecida como “Babilônia dos arranha-céus”.

A idéia de se morar em prédios era vendida como *status*, ao contrário dos antigos casarios e cortiços do centro. As novas elites cariocas, criadas a partir da proclamação da República, aderiram a essa concepção prontamente, devido ao desejo de se transferirem para um local mais elitizado, negando o bairro de Botafogo, visto como aristocrático por ter se concretizado ainda no Império.

“A produção inicial de edifícios de apartamentos não se deveu apenas à conjuntura de mercado imobiliário, mas também porque os primeiros prédios se transformaram em símbolos de uma forma superior de morar, criando uma demanda por apartamentos que, na verdade, era uma demanda por marcos de ascensão social” (VAZ, 2002, p. 138).

Assim se formulou o conceito “Zona Sul” de viver, que tem Copacabana como seu maior representante. São bairros banhados pelo mar, com estilo de vida mais sofisticado e que, acima de tudo, já não dependiam do centro para nada, pois possuíam comércio amplo, consultórios e áreas de lazer. Tratava-se de um bairro elitizado e, acima de tudo, símbolo da segregação.

“Entretanto a segregação nem sempre é rígida, e por meio da imagem que certos bairros projetam e da especulação imobiliária, é possível que não apresentem forte caráter de segregação. Mas é possível que esta reduzida segregação já esteja indicando a ação de outro processo, o de invasão-sucessão.” (CORRÊA, 2001, p. 134).

Copacabana é um grande modelo do que Corrêa afirmou acima. Com a entrada de construtoras maiores, a partir da década de 1940, os projetos dos edifícios passaram a buscar grandes lucros. Anteriormente, as construtoras eram menores e contratavam arquitetos de maior renome, que, por sua vez, imprimiam maior qualidade nos projetos dos novos empreendimentos no bairro em crescimento. Por isso, encontramos vários exemplos do art-déco em Copacabana, quase todos das décadas de 1930 e 1940. Porém, após a valorização do bairro, aproveitar ao máximo o terreno era de suma importância (um dos motivos do fim dos pilotis). As grandes construtoras voltaram ainda mais suas atenções para a Zona Sul e, com isso, a qualidade dos prédios diminuiu. Passamos a ver apartamentos pequenos, muitos “quarto e sala”, saindo da primeira proposta do bairro: abrigar a classe mais abastada da população. Nesse momento, começou a se definir a grande variedade de classes sociais que habitam e freqüentam Copacabana até os dias de hoje. Foi o começo da popularização do bairro.

O mais importante a se destacar são as novas incumbências desse bairro, que, antes, era voltado apenas à moradia. Copacabana se tornou novo centro para a cidade, atraindo comerciantes e prestadores de serviços. Prédios inteiros eram tomados por consultórios e lojas voltadas para as classes mais abastadas. Com o comércio, veio também o setor de diversões com cinemas, teatros, restaurantes e boates.

A década de 1950 caracterizou-se por reforçar esse posicionamento de Copacabana na sociedade carioca, como novo centro comercial da cidade, e de expansão em direção ao Leblon, após a valorização dos terrenos próximos ao mar. Assim, no decorrer dessa década, o centro do Rio perdia muito do seu *glamour* e

importância, tendo muitas de suas funções distribuídas e sua monumentalidade espalhada pela cidade.

“Referindo-se ao início dos anos 50, assim dizia Geiger:

Seu comércio (o de Copacabana) tem registrado crescimento espetacular, o mesmo acontecendo no setor de serviços; os consumidores obtêm tudo sem necessidade de ir ao centro da cidade (...) É este fato de Copacabana dispor de tudo (exceto repartições públicas) graças ao seu conteúdo social e ao dos bairros vizinhos, de constituir uma clientela exigente, numerosa e concentrada, que a distingue do restante da zona residencial. Por tudo isso Copacabana é uma cidade dentro da cidade.” (ABREU, 1987, p. 112).

Essa passagem ilustra o que foi relatado anteriormente sobre o começo dos anos de 1950 e a concretização do novo núcleo econômico da cidade. Isso gerou o esvaziamento do centro da cidade, principalmente, no tocante ao comércio, já que as indústrias, ao saírem do centro, dirigiram-se para outros locais, como Benfica e Jacarezinho.

Podemos imaginar que essa descentralização se tornou um entrave para investimentos no centro do Rio de Janeiro, com o intuito de torná-lo moderno e monumental. Se um dos maiores investimentos aplicados no centro no decorrer das décadas de 1940 e 1950, bem à época de expansão de Copacabana, não dera o retorno esperado, como poderíamos imaginar que outros poderiam ser idealizados? Segundo pensamentos modernistas, a descentralização das cidades era algo contra o qual dever-se-ia lutar:

“O modelo é a cidade centralizada, a metrópole, em oposição à cidade com os seus subúrbios. **Le Corbusier** (1937), em artigo publicado no Rio de Janeiro, “O Problema das Favelas Parisienses”, **é crítico severo dos esquemas de descentralização.**” (REZENDE, p. 33). (Grifo nosso).



Obviamente, estamos falando da Avenida Presidente Vargas que, como já demonstrado anteriormente, até os dias atuais não tem sua capacidade preenchida e muitos de seus terrenos estão sem nenhuma utilização.

“... o desenvolvimento varejista de todos os tipos em Copacabana, fêz (sic) com que o centro perdesse não só a clientela de artigos de luxo de tôda (sic) a cidade, mas também para a maioria dos demais artigos, da população residente na zona sul.

Desta maneira, o Centro hoje partilha com Copacabana e com outros subcentros a função que foi seu (...) O Centro viu, também, outra importante função sua partilhada com subcentros da cidade, especialmente Copacabana: a de local de diversões da cidade. (...) A decadência ou estagnação das três funções acima assinaladas (...) contribuíram, de maneira decisiva, para uma certa estagnação do Centro, não o levando a invadir as áreas circunvizinhas para a sua ampliação e renovação (...) Depois da anexação e preenchimento vertical da zona do antigo morro do Castelo, numa época em que os subcentros ainda não tinham surgido, O Centro não mais ampliou sua área, nem em direção de uma artéria expressamente planejada para isso, como foi a Avenida Presidente Vargas.” (SILVA, 1965, p. 370).

O que pretendemos demonstrar é que se o Rio de Janeiro fosse uma cidade voltada, exclusivamente, para ser capital federal, ou seja, ter uma função específica, seu centro teria mais força e independência, sendo, portanto, mais atrativo a investimentos. A Avenida Presidente Vargas, projetada para ser a mais monumental de todas que cortam o bairro, certamente não estaria, em boa parte, relegada ao descaso. As fotos a seguir (figuras 8, 9 e 10), mostram como se encontra a avenida nos dias de hoje. Com isso, podemos imaginar que essa situação era ainda mais agravada no decorrer dos primeiros anos após a inauguração dela, devido à mudança de relação entre a cidade e o seu centro, ocorrida nas décadas de 1940 e 1950, ou seja, o fim da exclusiva dependência entre os dois.



Figura 8: Avenida Presidente Vargas após a Central do Brasil: escassez de prédios, a via muda completamente de função, passando a fazer, apenas, a ligação Centro – Zona Norte. Foto do autor, tirada em 13 de novembro de 2007.



Figura 9: Mostra o descaso com a avenida que foi idealizada para ser o grande exemplo de monumentalidade no centro de o Rio de Janeiro. Ao lado do prédio ainda em construção, há vários terrenos vazios. Foto do autor, tirada em 13 de novembro de 2007.



Figura 10: Comparação com a área “que deu certo” da avenida. Mais próxima à Avenida Rio Branco e à igreja da Candelária. A diferença é gritante. Foto do autor, tirada em 13 de novembro de 2007.

### **Conceito de monumentalidade**

A idéia do que é monumental na arquitetura varia de acordo com o período em foco no estudo. No caso deste trabalho, os anos que servem de base para o movimento moderno no Brasil, até o seu apogeu, ou seja, as décadas de 1920, 1930 e 1940, ajudam na compreensão do que se pensava nos anos de 1950 em relação à monumentalidade na arquitetura e no urbanismo.

Esse conceito é de extrema importância para o desenvolvimento deste trabalho, pois é através da monumentalidade do centro cidade do Rio de Janeiro que pretendemos compreender seus níveis de segurança governamental. Acreditamos que, de acordo com o pensamento moderno que imperava na arquitetura nacional no período em questão, o Rio de Janeiro, com seu traçado urbano iniciado séculos atrás e em muitos casos mantido até os dias de hoje, não se encaixava, em muitos casos, no padrão de monumentalidade, de vias largas, capazes de abrigar deslocamentos em alta velocidade, em grande parte, com pistas elevadas. Por isso, durante todas as décadas citadas acima,

houve diversos projetos para as áreas do centro urbano do Rio de Janeiro, pautados nas premissas modernistas, como, por exemplo, os projetos para a Esplanada de Santo Antônio.

Um artigo que nos ajudou a pensar o conceito de monumentalidade para este trabalho foi encontrado na revista *Arquitetura e Urbanismo*, do período de julho a agosto de 1939, de Augusto Vasconcelos Júnior, intitulado “O Monumental na Arquitetura”, o qual defende que a construção do monumental faz parte dos afazeres de um arquiteto e continua:

“O caracter (sic) monumental resulta de umas tantas qualidades que determinados edifícios devem possuir para exprimir bem as finalidades, e se não possuem é porque falhou a concepção ou a habilidade dos profissionais.”  
(JUNIOR, 1939, p. 54).

Através dessa afirmativa, podemos imaginar qual a proposta de alguns edifícios da cidade carioca, que abrigaram importantes órgãos federais na época em que a cidade em questão era a capital do país. No entanto, nesse caso, não podemos culpar os arquitetos pela falta de monumentalidade de tais prédios, como afirma acima Augusto Júnior, mas sim a falta de critério do governo, à época, que os agregou às posses da União. Em sua maioria, como é o caso dos palácios do Catete e das Laranjeiras, tratava-se de construções privadas, que foram projetadas para essa função e que, por esse motivo, não dispunham da monumentalidade requerida para um palácio federal. Outro exemplo foi o já demolido palácio Monroe, que foi construído com o intuito de representar o Brasil em uma exposição nos Estados Unidos e depois adaptado em terras brasileiras, quase beirando a baía da Guanabara, para ser o então Senado Federal.

Ou seja, o texto de Augusto Júnior alerta o leitor para a questão da falta de monumentalidade em alguns prédios e destaca a culpa do projetista e sua falta de “habilidade”. O que queremos ressaltar é que no Rio de Janeiro isso aconteceu em

vários prédios públicos, em tempos de capital federal, porém, a culpa não pode recair nos ombros do arquiteto que projetou esses palácios para exercerem outras funções, que requisitavam um baixo nível de monumentalidade por se tratarem de palácios privados.

No decorrer do artigo, Augusto Júnior cita os itens que devem “ser atendidos simultaneamente” para fixar “o caracter (sic) monumental dos edificios (sic)”:

“1º Elevado sentido espiritual.

2º Elevada função social.

3º Destinar-se á (sic) coletividade (no sentido mais amplo).

4º Ser suntuoso.

5º Possuir volume apreciavel (sic).” (JUNIOR, 1939, p. 55).

De acordo com o autor, como uma obra arquitetônica tem a sua forma concebida pelo consciente do artista, no caso, o arquiteto, podemos dizer que a idéia caracteriza o pensamento artístico. Assim, o autor conclui que “*o sentido espiritual varia entre a méra (sic) satisfação de uma necessidade material, até as fórmias (sic) mais elevadas do pensamento, como nas igrejas*” (JUNIOR, 1939, p. 55). Com isso, podemos imaginar que o sentido espiritual influencia de forma decisiva na perfeição desejada para a obra arquitetônica. Portanto, segundo Junior, para se atingir a monumentalidade desejada, o objeto arquitetônico deve ter um elevado grau de sentido espiritual.

O segundo ponto dos itens acima destacados refere-se à função social da obra e, por isso, é de extrema importância para esta pesquisa. Ao pensarmos em função social, o prédio passa a ter uma nova representatividade, já não é apenas abrigo de pessoas. Desse ponto de vista, a obra passa a ser parte de uma representação da sociedade, pois “*abriga também idéias ou atos (sic), imaginados e praticados pelos homens em benefício da coletividade*” (JUNIOR, 1939, p. 55). Essa foi a transformação de grande parte dos palácios cariocas que abrigavam grandes cargos do governo federal, como exemplos tem-se os palácios do Catete e das Laranjeiras. Nesses prédios “*a função*

*social é exercida no mais alto grau (sic), porque é no interior de suas dependências que os homens orientam a formação e o desenvolvimento dos grandes agrupamentos humanos.*” (JUNIOR, 1939, p. 55). No momento em que prédios privados foram adaptados para abrigarem importantes cargos do governo federal, eles passaram a ter um significado mais importante e deveriam se destacar dos demais através da monumentalidade, o que foi de difícil solução dado o fato de a cidade em torno desses palácios já estar construída há séculos.

Esse conceito nos leva ao terceiro ponto: destinar-se à coletividade. Trata-se de um resumo do prédio público de uma capital federal, portanto, de grande importância na análise feita aqui.

“Destinar-se á (sic) coletividade, no sentido mais amplo, é requisito dos edifícios monumentais porque acarreta á (sic) grande quantidade de pêssoas (sic) que os freqüentam a sensação de conforto e de grandioso que toda a aglomeração humana exige. (...) São exemplos frisantes as igrejas, os teatros, os parlamentos, etc.” (JUNIOR, 1939, p. 56).

Suntuosidade mistura-se com o conceito de monumentalidade, pois essas palavras, em vários casos, tornam-se sinônimas, haja vista que “*seria absolutamente ilógico conceber um edifício monumental tratado com pobreza*” (JUNIOR, 1939, p. 56). Esse aspecto não está, necessariamente, ligado à ornamentação. Pode-se atingir à suntuosidade com simplicidade, “*só pela perfeição das formas*” (JUNIOR, 1939, p. 56). Um bom exemplo da busca pela perfeição das formas é o das cidades planejadas para serem capital federal, com larga presença de prédios monumentais, como é o caso de Brasília e Washington – EUA.

O quinto e último conceito é analisado pelo autor de forma interessante, pois ele destaca a importância da monumentalidade em uma cidade que alcança os requisitos para se tornar capital federal:

“Este último requisito é indispensável no edifício (sic) monumental, porém dentro de certa relatividade. Com efeito a igreja, a prefeitura, etc., de uma vila não podem ter o volume de suas congêneres de uma capital.” (JUNIOR, 1939, p. 56).

Nesse ponto, o autor nada mais faz do que reforçar o que vem sido dito neste trabalho. A magnitude de uma capital federal deve estar espelhada em seus prédios e palácios através da monumentalidade, que por sua vez é diferente de palácios privados e de cidades de menor importância.

Por fim, o conceito de monumentalidade é exposto pelo autor como forma de concluir:

“Carater (sic) monumental em arquitetura é aquele que se evidencia num edifício (sic), simultaneamente, por meio de elevado sentido espiritual, elevada função social, por destinar-se á (sic) coletividade, ser suntuoso e apresentar volume apreciavel (sic).” (JUNIOR, 1939, p. 56).

Deverão, segundo o autor, ser projetados, com intuito de atingir a monumentalidade, vários prédios públicos que se encontram na capital do país. Destaco alguns: palácios para o congresso, palácios governamentais, os ministérios ou secretarias de Estado e os palácios de justiça.

### **A cidade busca ser monumental**

Diante da situação apresentada acima, do crescimento demográfico e da conseqüente “quebra” das barreiras da cidade, a década de 1950 caracterizou-se pelo planejamento de inúmeras modificações urbanísticas, com o intuito de facilitar o deslocamento dessa população que crescia e se dirigia para localidades cada vez mais distantes.

A ênfase dada à palavra “planejamento” não foi em vão. A grande característica, principalmente dos primeiros cinco anos do período em foco, foi a idealização, o

projeto. A concretização de grande parte das obras que tiveram seus respectivos Projetos de Alinhamento aprovados levou, em alguns casos, quase uma década, sendo concretizadas apenas nos anos de 1960. A avenida Perimetral, por exemplo, levou mais de uma década entre aprovação do projeto e finalização da construção. Vejamos: seu primeiro PA<sup>10</sup>, número 4375, data de 28 de agosto de 1946, porém, tivemos sua conclusão já na década de 1960.

A primeira grande intervenção urbana no centro do Rio de Janeiro nos anos de 1950 foi a primeira fase do arrasamento do morro Santo Antônio, em 1953. O XXXVI Congresso Eucarístico Internacional foi o grande impulso para o arrasamento do morro, mesmo estando o evento religioso programado para acontecer na capital federal brasileira apenas em julho de 1955. Após a opção de utilizar a terra proveniente do desmonte do morro para criar um aterramento, onde hoje se localiza o monumento em homenagem aos militares mortos na Segunda Guerra, ao lado do Museu de Arte Moderna, as obras de arrasamento do morro tiveram de ser aceleradas em função da programação do congresso. Essa foi a primeira parte do arrasamento do morro, que teve sua continuidade na segunda metade da década de 1950, de forma que foi possível completar o aterro até Botafogo, já no governo de Carlos Lacerda, na década de 1960.

“Com o desmonte do Morro de Santo Antônio, surgirá uma área cuja urbanização proporcionará um melhor escoamento ao tráfego do centro urbano, suprimindo a garganta da Lapa e adjacências.” (REIS, 1954, p. 70).

---

<sup>10</sup> Projeto de Alinhamento.





Figura 11: Dois pontos diferentes do aterro feito com terra proveniente do morro Santo Antônio. À esquerda, onde temos a região próxima ao centro, podemos notar o MAM abaixo e o monumento aos Pracinhas, bem no meio da foto. À direita, podemos ver o aterro até o morro da Viúva, entre os prédios. Local, aproximado, de até onde o aterro foi feito com material proveniente do morro Santo Antônio. (Referência: sítios [http://www.rio.rj.gov.br/ipp/memoria/f\\_aereas/pages/2304.htm](http://www.rio.rj.gov.br/ipp/memoria/f_aereas/pages/2304.htm) e [http://www.rio.rj.gov.br/ipp/memoria/f\\_aereas/pages/aterrocorcovado.htm](http://www.rio.rj.gov.br/ipp/memoria/f_aereas/pages/aterrocorcovado.htm), acessados em 15 de outubro de 2007).

No entanto, as obras por toda a cidade só atingiram o ritmo adequado com a criação da Superintendência de Urbanização e Saneamento – Sursan, em 20 de novembro de 1957, no governo do prefeito Negrão de Lima. Ao superar-se a fase instável no tocante ao comando político carioca, agora com Juscelino Kubitschek na presidência da República e já com um ano e oito meses de governo, Negrão de Lima conseguiu reunir os meios financeiros para investir na modernização da capital.

No Plano de realização da Sursan constavam os seguintes projetos inacabados (REIS, 1977, p. 146):

- 1 – Avenida Beira-Mar, a faixa litorânea do aterro.
- 2 – Avenida Norte-Sul, projeto de uma via que cortaria a área do Morro de Santo Antônio, no sentido que deu o nome à avenida.
- 3 – Avenida Perimetral.
- 4 – Avenida Presidente Vargas, trecho final.
- 5 – Avenida Radial-Oeste. O primeiro trecho da mesma, ou seja, da Praça da Bandeira até a S. Francisco Xavier.
- 6 – Ligação Cais do porto – Copacabana (túnel Catumbi – Laranjeiras).

7 – Túnel General Glicério.

8 – Túneis locais em Copacabana. Barata Ribeiro – Raul Pompéia,  
Toneleros – Pompeu Loureiro e Sá Ferreira – Nascimento Silva.

Mesmo com a saída de Negrão de Lima antes do fim de seu mandato, em 1958, após quase 2 (dois) anos no comando da cidade do Rio de Janeiro, Sá Freire Alvim, que o substituiu, continuou com as obras, até que, em 11 de outubro de 1961, o Departamento de Águas foi incorporado à Sursan, como tentativa de, finalmente, terminar com o problema de abastecimento de água na cidade carioca (SILVA, 1965, p. 336).

Um dos projetos mais criticados, até os dias de hoje, desse período, é justamente a Avenida Perimetral. O maior objetivo da avenida em questão era desafogar a Avenida Rio Branco, como podemos notar na seguinte passagem:

“Com a sua abertura, a Avenida Rio Branco retornará à sua personalidade de avenida única, seja com uma ou duas mãos, mas com o tráfego direto em tôda (sic) a sua plenitude. À Rua Primeiro de Março também, desembaraçada das bondes, e articulando-se com a Avenida Antônio Carlos, será outra auxiliar importante do tráfego na Zona do Castelo.” (REIS, 1954, p. 70).

Ao erguê-la, com mais de 5 quilômetros de extensão, o governo da cidade do Rio de Janeiro decidiu pela derrubada do Mercado Municipal que ali se encontrava. A área que se localiza abaixo da avenida ficou desvalorizada e sofre as conseqüências dessa atitude até os dias de hoje. Assim, ao resolver-se o problema de tráfego do centro da cidade em direção à Avenida Brasil, feito pela Perimetral, criou-se um problema urbano de solução extremamente complicada que perdura por quase meio século (figuras 12 e 13). A área abaixo dela, onde se localiza o porto do Rio de Janeiro, perdeu o fluxo diário, pois ficou relegada ao esquecimento. Hoje, esta área está abandonada e freqüentada apenas por mendigos. Ou seja, uma prova de que regiões que ficam abaixo de uma avenida elevada tendem a um menor fluxo de pessoas e, por conseqüência,

também há uma queda no grau de segurança. Tornam-se locais com um grau elevado de insegurança para o pedestre.

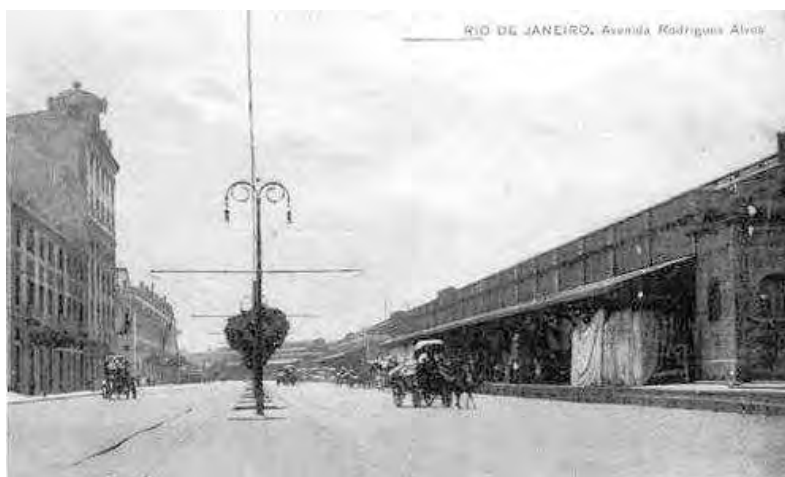


Figura 12: Av. Rodrigues Alves, aproximadamente em 1910, ainda sem a Av. Perimetral acima. À direita vê-se o porto do Rio de Janeiro. A monumentalidade da via, seguida de um maior sentimento de segurança, é notada facilmente. Foto tirada de cartão postal da época.



Figura 13: Fotos atuais. Nota-se a diferença de monumentalidade na área, agora com a Av. Perimetral. A região abaixo da avenida elevada, a Av. Rodrigues Alves, nos dias de hoje é reduto de mendigos e está totalmente esquecida. Tornou-se, com o passar dos anos, um local perigoso para transeuntes. Fotos tiradas pelo autor.

Essa insegurança gerada pela Perimetral apóia-se na cirurgia urbana feita no Centro para que as bases da grande avenida fossem colocadas. A cidade perdeu vários logradouros, como enumera a passagem abaixo:

“Nesta região restam ainda os últimos vestígios do Rio antigo, fadado a desaparecer em virtude dos planos aprovados. É assim que desaparecerão a Rua da Misericórdia, o Bêco (sic) da Música, a Travessa Costa Velho, o Bêco (sic) do Guindaste (...) Por mais pitorescos que sejam tais ruas e bêcos (sic),

não podem permanecer diante dos problemas novos de tráfego, arejamento e mais espaços para as novas edificações.” (REIS, 1954, p. 61-2).

O segundo problema urbano, causado pela construção da Avenida Perimetral, foi a derrubada do Mercado Municipal. Ele teve sua inauguração em 1907, portanto, durou aproximadamente 50 anos e poderia ter sido mantido. Demos essa segunda opção pela razão de que a permanência de um mercado municipal naquela área seria dificultada devido ao traçado urbano atual da região (muito complicado com vias sinuosas e com a presença de uma estação de ônibus nas proximidades), e do próprio elevado: ambos os fatores atrapalhariam a chegada de caminhões para o abastecimento do mercado. Essa perda, irreparável para a cidade, é, de fato, um dos maiores problemas urbanos criados pelas decisões de governantes. Podemos, inclusive, perceber na foto abaixo, já com a Avenida Perimetral concluída (figura 14), que a demolição do mercado não era extremamente necessária.



Figura 14: Foto mostra claramente que não era necessário o fim do Mercado Municipal para que a construção da Av. Perimetral fosse adiante. Ao fundo, vemos o aeroporto Santos Dummont. Foto do acervo do Arquivo Geral da cidade do Rio de Janeiro. (Referência: acervo Arquivo Geral da cidade do Rio de Janeiro).

Não obstante a obra da via Perimetral, também são de grande importância, pois evidenciam a estima da Zona Sul aos olhos dos governistas, alguns projetos já enumerados acima. São eles: Construção da Avenida Beira-Mar; túnel Santa Bárbara (ligação entre Catumbi e Laranjeiras); túnel Rebouças (ligação entre Lagoa e Rio Comprido, que posteriormente chegaria até a Avenida Presidente Vargas, com a construção do elevador Paulo de Frotin); e os túneis locais de Copacabana, permitindo, assim, uma maior penetração no bairro em direção ao Leblon.

Essas obras, idealizadas na metade do século XX, mostram a importância do crescimento demográfico e da conseqüente expansão da cidade em direção aos bairros da Zona Sul. A preocupação com o acesso seja de pessoas, seja de cargas provenientes do cais do porto, ao bairro de Copacabana, era inequívoca.

### **O Centro e seus espaços de poder**

Podemos dizer que, no caso do Rio de Janeiro, muito do seu percurso na história foi traçado com pouco planejamento. Importantes decisões foram tomadas de acordo com o que era relevante no momento para o país ou para Portugal, quando ainda falamos do Brasil colônia.

Assim, foram tomadas várias decisões de grande envergadura: a ordem de finalmente colonizar a cidade de São Sebastião, a forma de rebater a ameaça francesa, ou de torná-la capital da colônia, já no século XVIII, por interesses na exploração do ouro, e as decisões que envolveram todas as adaptações da cidade ou de prédios públicos de forma que o Rio continuasse a ser a capital, fato que perdurou por quase 200 anos.

Foi justamente essa falta de planejamento que gerou problemas mais sérios para o funcionamento de uma capital federal.



Na fase que antecedeu a mudança do comando do governo do país para o planalto central, ou seja, os anos de 1950, o poder público estava concentrado, basicamente, no Centro do Rio de Janeiro. Podemos destacar, ainda, três palácios que estavam fora deste núcleo: palácio Laranjeiras (exerceu a função de residência oficial e era o local de hospedagem de figuras ilustres em visita ao Brasil, como presidentes de outros países), Guanabara (foi residência do Presidente da República no período do Estado Novo e já na década de 70 passou a abrigar o governo do Estado) e Catete (palácio de despachos do presidente). No entanto, assentavam-se bem próximos ao centro. A distância aproximada do Palácio do Catete à Cinelândia é de 2,3 quilômetros e do mesmo ponto de partida ao Palácio Tiradentes é de 3,5 quilômetros.

Apesar de terem localizações próximas, como mostramos na figura 15, o deslocamento entre os três palácios é feito com grande dispêndio de tempo, à custa de vias não projetadas para abrigar construções de tamanha magnitude. Falta ao menos um espaço monumental nas proximidades para eventos de grande porte, envolvendo figuras importantes, como representantes de outros países ou até seus presidentes.

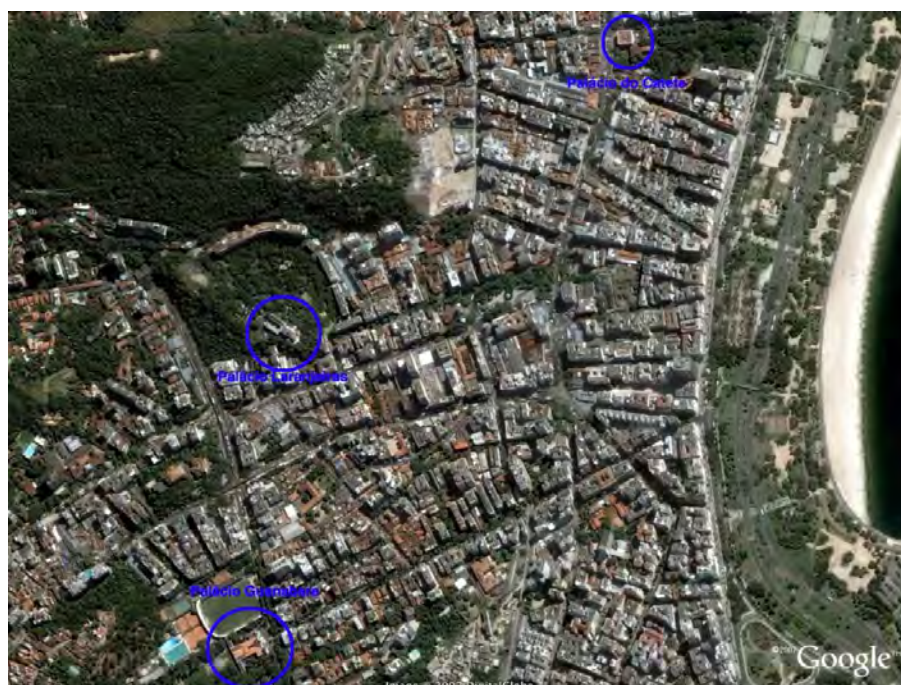


Figura 15: Proximidade dos três palácios localizados fora do centro do poder carioca. Nota-se, principalmente, a encosta do morro na qual o Palácio Laranjeiras se encontra. (Referência: programa Google Earth).

Esse fato ocorreu algumas vezes no decorrer dos anos de 1950. Três presidentes da República e dois cardeais, ao visitarem o Rio de Janeiro, ficaram hospedados no Palácio Laranjeiras. Pode-se dizer as ruas apertadas, impossível de serem notadas na foto acima devido à presença das árvores (figura 16), dificultavam o acesso ao palácio máximo. Essa dificuldade de acesso aumenta, consideravelmente, o nível de insegurança dos hóspedes do palácio, haja vista que dificulta uma saída rápida. Assim, qual não seria o nível de preocupação de um presidente hospedado no Palácio Laranjeiras nos dias atuais, sendo que ele fica implantado na encosta de um morro de mata fechada e com uma via estreita, impedindo uma saída rápida? Essa apreensão já era relevante na década de 1950.



Figura 16: Nota-se a implantação do Palácio Laranjeiras. No meio do caos da cidade, com suas ruas apertadas e problemas de tráfego e em contraponto, uma imensidão verde ao norte. (Referência: programa Google Earth).

Esse contraponto do entrave com a dificuldade de acesso ao palácio e o ar bucólico criado pelo verde da floresta tropical que cerca toda a área do Parque Guinle, onde o palácio se encontra, reforça a tese da falta de segurança imposta pela cidade do Rio de Janeiro às autoridades, seja no aspecto urbano, na forma como a cidade evoluiu,

seja no aspecto arquitetônico, no caso, a forma com que o palácio contribui para agravar esse fato.

Esta afirmativa pode ser comprovada pelo fato de que ao mesmo tempo em que uma montanha com uma floresta densa, como é o caso, dificulta o trabalho de vigilância e segurança de autoridades hospedadas no palácio, as vias sinuosas e com capacidade de absorver pouco tráfego atrapalham um rápido escoamento. No caso do Palácio Laranjeiras, onde há apenas uma via de acesso, o escoamento é o ponto mais complicado.

Devemos lembrar que, mais uma vez, a adaptação e a falta de planejamento foram os grandes culpados por esse entrave. O palácio nunca foi projetado para ser de propriedade do poder público e abrigar hóspedes de tamanha importância como os citados. No começo do século XX, entre 1909 e 1912, com projeto de Armando Carlos da Silva Telles, o então denominado Palacete Eduardo Guinle foi construído. Era, portanto, propriedade da família do Dr. Eduardo Guinle e foi projetada para ser sua residência e de fato continuou exercendo tal função até 1947, quando, já sob domínio da União, recebe a incumbência de ser a residência de chefes de Estado e hóspedes ilustres, quando em visita oficial ao Brasil (TORRES, 1982).

Dois bons exemplos que demonstram a dificuldade relativa a festividades oficiais próximas aos palácios, especialmente no caso do Laranjeiras, aconteceram durante a visita do presidente Harry Truman, em setembro de 1947. Mais uma visita oficial a ficar hospedada em Laranjeiras, o Presidente Truman teve de se deslocar muito para qualquer evento de maior magnitude. Na primeira foto (figura 17), tirada em primeiro de setembro de 1947, temos uma recepção ao presidente, que ocorreu na Avenida Beira-Mar. Já a segunda foto (figura 18), tem como paisagem a então recém-



inaugurada Av. Presidente Vargas, com a igreja da Candelária ao fundo, durante as comemorações do dia 7 de setembro.



Figura 17: Festa para o então presidente dos Estados Unidos, Harry S. Truman, no dia 1º de setembro de 1947. Escolha da Avenida Beira-Mar, uma das poucas capazes de abrigar esse evento. (Referência: sítio <http://www.trumanlibrary.org/photographs/view.php?id=2467&rr>, acessado em 11 de outubro de 2007).



Figura 18: Comemorações do 7 de setembro em 1947, com a presença do então Presidente dos Estados Unidos, Harry S. Truman, na Av. Presidente Vargas. (Referência: sítio <http://www.trumanlibrary.org/photographs/view.php?id=2467&rr>, acessado em 11 de outubro de 2007).

Ambos os acontecimentos demonstram, de forma clara, que o traçado mais clássico do Rio de Janeiro não abriga com facilidade esse tipo de evento, que ocorria com certa frequência, haja vista a situação de capital federal da cidade carioca, naquele momento. Isso ocorre pois as Avenidas Beira-Mar e Presidente Vargas eram vias novas naquele momento, ambas construídas no século XX. A segunda tinha apenas três anos

desde sua inauguração. Essa transformação da cidade, buscando a sua modernização, que começou com Pereira Passos, em 1904, era, de fato, necessária.

No entanto, se voltarmos a analisar os palácios próximos ao centro da cidade, não encontraremos nenhuma via monumental onde tal evento podia ser abrigado. Nos palácios Laranjeiras e Guanabara a situação era ainda mais complexa, pois, devido aos morros que os circundam, abrir uma via larga era um pouco mais complicado. Já no palácio do Catete encontramos uma avenida com algumas características monumentais (perde um pouco por haver cruzamentos), na área dos fundos do palácio, ou seja, na área aterrada. No entanto, essa parte só foi adicionada à cidade após a transferência da capital, já no governo de Carlos Lacerda, e agrega mais alguns níveis de segurança ao palácio, pelo simples fato de que a implantação dele volta-se para a Rua do Catete, logo, a nova avenida dá acesso aos fundos do grande terreno onde ele se encontra, como foi explicado anteriormente.

Para a implantação de um palácio de despachos do presidente da república, imaginamos que o mais próximo do ideal seria uma via larga, coletora, ou seja, sem cruzamentos, sem oportunidades para parada de carros à sua frente. Ou, até mesmo, uma área verde à frente do palácio, apenas com a via de acesso a ele, restrita. Dessa forma, amplia-se o alcance de visão, facilitando a vigilância e dificultando o acesso de pessoas não autorizadas. A segunda opção se torna praticamente inexecutável, haja vista a sua localização, assentado em meio ao traçado urbano convencional do Rio de Janeiro.

Apesar de ter sido um dos palácios com maior número de adaptações, por ter sido projetado para ser um pavilhão de exposições e não um palácio governamental, o palácio Monroe tinha uma implantação mais correta. Isso ocorreu porque ele foi assentado de acordo com suas funções, ou seja, se por dentro, arquitetonicamente, ele não funcionava da melhor forma possível, ele se apresentava no terreno da cidade do

Rio de Janeiro de forma imponente, com fácil acesso e à frente de uma das vias mais largas do Centro carioca, a Avenida Rio Branco. Tal fato só vem reforçar a idéia de que um prédio público deve ser pensado desde o primeiro momento para abrigar tais funções, pois, no exemplo dado, o único fator que foi realmente pensado para que a construção fosse um palácio governamental foi sua implantação, pois o projeto arquitetônico foi elaborado para um pavilhão de exposições.

Outros exemplos, dessa vez, fora do Brasil, de implantações de sucesso, até por se tratar de construções idealizadas para estarem em uma capital federal, exercendo papéis de extrema importância, são o Capitólio e a Casa Branca, ambos em Washington – Estados Unidos (figura 19). Nota-se, em ambos os palácios, a área verde à sua frente, dando-lhes características monumentais e, por consequência, majorando seu fator de segurança. Obviamente que o palácio em si também conta como fator de monumentalidade. Durante uma rápida comparação entre os palácios norte-americanos acima citados e o palácio do Catete, que tinha as mesmas funções que a Casa Branca exerce nos Estados Unidos, nota-se a diferença no tocante à monumentalidade entre as duas construções (figura 20) e até mesmo nos acessos pelas ruas que os circundam (figura 21).

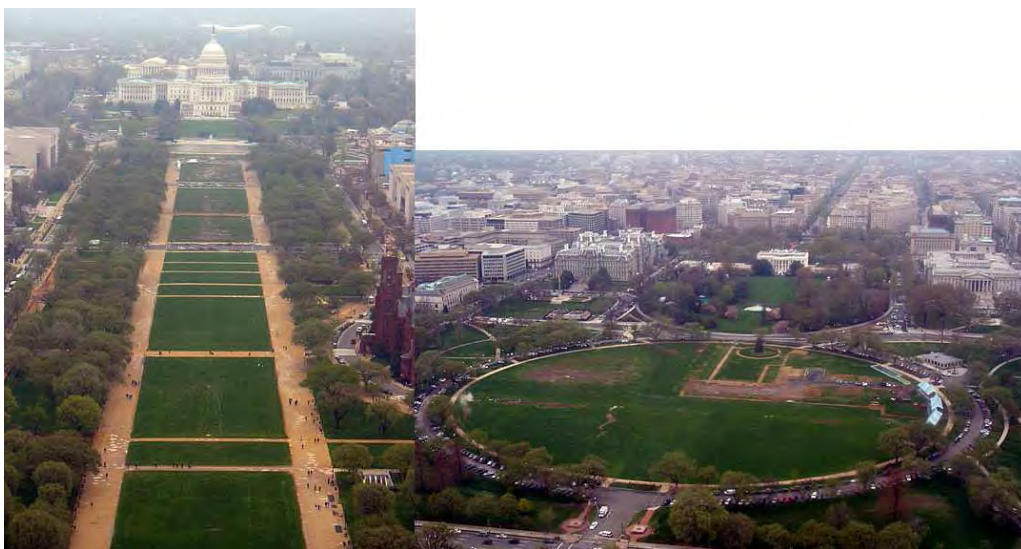


Figura 19: Exemplos norte-americanos de monumentalidade na capital federal. Muita área verde no acesso aos palácios, facilitando a vigilância e dificultando o acesso de pessoas não autorizadas. (Referência: sítios [http://www.indospectrum.com/photo/cd011\\_wash\\_mon\\_top\\_view\\_mall](http://www.indospectrum.com/photo/cd011_wash_mon_top_view_mall) e [http://www.indospectrum.com/travels/dc2/cd011\\_wash\\_mon\\_top\\_view\\_ellipse\\_white\\_house.html](http://www.indospectrum.com/travels/dc2/cd011_wash_mon_top_view_ellipse_white_house.html), acessados em 17 de outubro de 2007).



Figura 20: Fachada principal do palácio do Catete. A arquitetura do prédio deixa a desejar no tocante à monumentalidade e o acesso ao palácio também. (Referência: sítio <http://www.fau.ufrj.br/prourb/catete/graficos/fachadas/fachada1/frente2.jpg>, acessado em 20 de outubro de 2007).

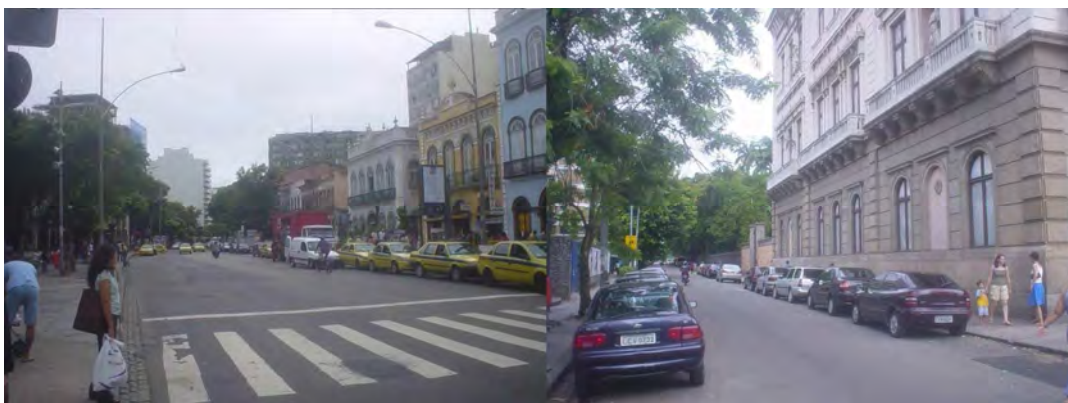


Figura 21: Na foto à direita, temos a rua lateral ao palácio do Catete. Na foto à esquerda, temos a Rua do Catete, bem à frente da entrada principal do palácio. Fotos do autor.

Observando-se as ruas de acesso ao Palácio do Catete, notamos que, urbanisticamente, ele tem uma função de pouco destaque se comparado às construções em volta. Não exerce uma posição imponente, não abriga as condições de segurança suficientes para o dia-a-dia de um palácio de despachos de um presidente da república.

Além do dia 24 de agosto de 1954, quando o então Presidente Getúlio Vargas suicidou-se no citado palácio, e a transferência de seu corpo para o aeroporto Santos Dummont levou muito tempo, muito mais do que o esperado, devido à comoção popular, o Palácio do Catete sofreu ameaças até mesmo vindas do mar aberto, ou seja, da Baía de Guanabara, posicionada aos fundos. Durante a revolução de 1910, a Revolta da Chibata, o couraçado São Paulo mirou a construção em questão e lançou alguns tiros, em 24 de novembro daquele ano, que “*acabaram de convencer as mais altas autoridades de Estado a negociar*” (ENDERS, p. 217).





Figura 22: Cortejo fúnebre de Getúlio Vargas em 1954 gerando grande comoção popular e atrasando a chegada do corpo ao aeroporto. Esse evento evidenciou o despreparo e a falta de monumentalidade do Rio de Janeiro. (Referência bibliográfica: ENDERS, 2004, p. 270).

### **Questão norteadora: segurança**

Ao discutirmos a questão de segurança ligada ao ato de projetar uma cidade, podemos trabalhar com algumas variantes que darão a linha de pensamento e, principalmente, o estilo do traçado urbano, de acordo com as funções dessa cidade. As

mais freqüentes, e mais importantes para esta dissertação, no tocante à segurança, são: militar, diária e governamental<sup>11</sup>.

A primeira pode ser encarada de forma peculiar, pelo simples fato de o Brasil não ter cidades envolvidas em guerras declaradas, em sua história recente. No entanto, no período em estudo, a década de 1950, ou seja, o pós-guerra, tratava-se de um ponto em questão e foi assunto de debate nos CIAM's da década de 1940 e algumas teorias urbanísticas para enfrentar futuras guerras se chegassem até o Brasil.

“Antes, durante e imediatamente após o período de guerra, o urbanismo é obrigado a apresentar respostas quanto à proteção ou à reconstrução das cidades na Europa, preocupação que é reproduzida pelos urbanistas locais. É nesse ambiente, propício à circulação de modelos de outros países, que circulam também os ideais modernistas.” (REZENDE, p. 32).

O Plano Voisin, de Le Corbusier, para Paris foi tópico de discussão em relação à sua vulnerabilidade a uma possível guerra. Em 1934, J. Estelita o apresentou como estratégico, vinculando-o, inclusive, à defesa de cidades em caso de bombardeios. O Rio de Janeiro entrou, em 1942, na discussão, por meio de Andrade e Silva, quando a área vizinha à Avenida Presidente Vargas foi citada por possuir espaços livres, edificações verticalizadas e pilotis, dentro do repertório modernista. A preocupação se repete em 1954, no artigo de José de Oliveira Reis, justificando, pela ótica militar, a construção da Avenida Perimetral:

“Do ponto de vista estratégico, igualmente, ela pode ser invocada como de alta necessidade. Pois a ligação franca e direta entre o Aeroporto e o Pôrto (sic), com acesso franco à Avenida Presidente Vargas, estabelece um escoamento fácil para a tropas e viaturas das fôrças (sic) armadas. (REIS, 1954, p. 70).

---

<sup>11</sup> Nomes dados pelo autor para facilitar o entendimento dos diferentes enfoques dados a cada tipo de projeto urbanístico.

Basicamente, a melhor forma de se preparar uma cidade para sofrer as menores consequências possíveis, sob ataque aéreo, é seguir as idéias em voga nos anos de 1950 que foram postas em prática em Brasília: prédios isolados, muitas áreas verdes (com o intuito de utilização de escape), e baixa densidade populacional – neste quesito, o viés de cidade jardim, com aumento populacional controlado e crescimento feito por meio de outros núcleos urbanos, as cidades satélites, atende perfeitamente. As vias largas e retilíneas também ajudam o escoamento e a passagem das tropas militares, como no exemplo dado acima. Ou seja, as idéias do urbanismo moderno se aplicam perfeitamente à defesa da cidade em questões militares:

“Na produção urbanística do período, é inaugurada a menção ao urbanismo modernista, vinculando-o à defesa de cidades em caso de bombardeios. Anos mais tarde, Andrade e Silva (1942) cita a cidade de Paris pela **difficuldade de proteção contra ataques aéreos, em face da concentração de edificações (...)**” (REZENDE, p. 32). (Grifo nosso).

Para tentar definir a segurança diária, utilizamos o livro “Morte das grandes cidades”, de Jane Jacobs. Como no referido livro a autora sempre faz referência a cidades norte-americanas, tentamos apenas nos embasar em suas teses para nos espelharmos no dia-a-dia carioca em confronto com uma cidade monumental que siga os preceitos da Carta de Atenas.

Jacobs analisa questões da funcionalidade urbana que transmitem segurança ao transeunte, seja ele morador ou visitante. Com isso, ela não se preocupa muito com o cidadão que evolui na cidade dentro de algum tipo de proteção, em sua maioria, um carro, e também pensa em uma cidade de escala mais reduzida, ou seja, feita para abrigar transportes de velocidades baixas. Esses conceitos se encaixam perfeitamente para analisarmos o centro urbano do Rio de Janeiro, onde carros, cada vez com motores mais potentes, engalfinham-se entre ruas de paralelepípedos de poucos metros de largura, que obviamente não foram feitas para suportar tal tráfego.



No entanto, se analisarmos a segurança do transeunte, esse tipo de via é muito mais agradável do que a voltada para grandes velocidades, de cidades modernas que comportam verdadeiras *autobahns* dentro do seu tecido. A cidade convencional, de traçado menos ousado, mais quadricular, sem as trocas de nível, sem as pistas elevadas com 80 quilômetros por hora de velocidade permitida, sem a separação de carro e pedestre; convida o comércio a participar mais ativamente do dia-a-dia dela. Isso ocorre no transitar diário, no trajeto básico casa-trabalho. Na cidade rodoviarista quase não existe pedestre, haja vista que todos circulam de automóvel, seja ele ônibus, motocicleta ou carro próprio, e sempre em altas velocidades e em vias suspensas, ou seja, não participando do que acontece “lá em baixo”, na cidade “real” (figura 15).

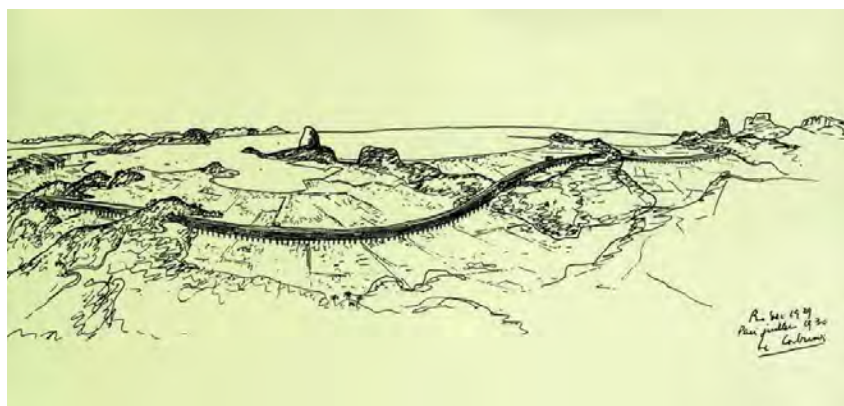


Figura 23: Projeto de Le Corbusier para Rio de Janeiro de 1929. Essência do Rodoviarismo. (Referência bibliográfica: JUNIOR, 1988, p. 214).

A figura 23 apresenta um projeto de Le Corbusier para o Rio de Janeiro de 1929, época de sua primeira visita ao Brasil. A solução idealizada para o tráfego da cidade segue todos os padrões modernos que estavam em voga no momento: via suspensa por pilotis, separação de carros e pedestres, ligação direta, sem paradas e entroncamentos entre o local de trabalho e a moradia, primazia pela alta velocidade e o deslocamento feito inteiramente sem interação com o traçado urbano.

Não cabe a nós, neste momento, qualificar o projeto ou avaliar o quão exequível ele seria. No entanto, torna-se altamente válido ponderar em relação aos aspectos

relativos à segurança que esse projeto traria para a cidade. Na cidade do Rio de Janeiro, com um traçado onde a rua corredor é a característica mais comum, encontramos algumas grandes avenidas responsáveis pela monumentalidade pontual de alguns setores. No entanto, o projeto apresentado acima não seria algo pontual, trabalharia numa escala muito ampla, atingindo toda a cidade.

A ligação é feita diretamente do centro até a zona sul, local de moradia de grande parte da população e, no fim dos anos de 1920, direção de expansão da cidade. Por meio do isolamento gerado pela elevação da pista e a alta velocidade constante, podemos dizer que o deslocamento diário feito por automóvel, ou seja, o modo mais utilizado em uma capital federal, modo principal de transporte das autoridades, torna-se a forma mais segura e eficaz. Portanto, a monumentalidade que segue as idéias pregadas na Carta de Atenas, e que foi utilizada amplamente no projeto de Le Corbusier para o Rio de Janeiro, mostra-se a mais adequada para uma cidade com intuito governamental. Uma cidade especializada, que pede pelo terceiro tipo de segurança enumerada neste trabalho: a segurança governamental.

Há o contraponto, como já foi levantado anteriormente, que esse tipo de via traz para uma cidade convencional, de escala reduzida, como grande parte do Rio de Janeiro. Quando nos referimos à escala reduzida, voltamos a atenção para as “ruas corredor”, que foram projetadas para serem transpostas por charretes, a velocidades muito inferiores das atuais atingidas pelos automóveis.

Obviamente que, ao sair do centro do Rio de Janeiro cortando a cidade em poucos minutos, sem participar dela no seu dia-a-dia, a população carioca estaria perdendo os maiores responsáveis pela vigilância e zelo da cidade: os próprios cidadãos. Com isso, a área que se localiza abaixo do viaduto gigantesco projetado pelo arquiteto suíço se tornaria uma região com pouco fluxo diário, portanto, com poucos vigilantes.

Podemos, claramente, perceber isso na construída Avenida Perimetral, onde foi apresentado o problema de segurança que ela criou, citado neste trabalho. A área que se encontra abaixo do viaduto é pouco freqüentada e com alto risco de assaltos.

Sobre a vigilância das ruas feita pelo cidadão comum, Jane Jacobs diz, em “Morte e vida das grandes cidades”:

“O requisito básico da vigilância é um número substancial de estabelecimentos e outros locais públicos dispostos ao longo das calçadas do distrito; deve haver entre eles sobretudo estabelecimentos e espaços públicos que sejam utilizados de noite. (...) Em primeiro lugar, dão (os estabelecimentos) às pessoas (...) motivos concretos para utilizar as calçadas onde esses estabelecimentos existem.

Em segundo lugar, fazem com que as pessoas percorram as calçadas” (JACOBS, 2003, p. 37).

Não encontramos essas características em vias projetadas a partir de 1950, ou seja, já com qualidades modernistas oriundas da Carta de Atenas, no Rio de Janeiro. Até mesmo a Avenida Presidente Vargas, inaugurada em 1944, não obedece a esses conceitos como um todo, principalmente se estudarmos os projetos feitos para ela, da década de 1930, que não foram aprovados (e que levavam os conceitos modernistas muito mais a sério), com elevação da via e separação clara de automóveis e pedestres. A Avenida Presidente Vargas, da forma como foi construída e existe até os dias atuais, não interage com a calçada, principalmente em suas vias do meio, teoricamente para maiores velocidades, talvez devido à sua largura demasiada. O transeunte que passa pela calçada que margeia a avenida, na clássica “calçada-corredor”<sup>12</sup>, não tem nenhuma comunicação com a via. Dessa forma, podemos afirmar que os carros, nesse caso, não participam da vigilância das calçadas, como pregado por Jane Jacobs. Na Avenida Presidente Vargas, apenas o transeunte faz o papel de vigilante. Assim, o projeto da

---

<sup>12</sup> O conceito de calçada-corredor foi amplamente utilizado, no Rio de Janeiro, após o Plano Agache de 1930. Obtém-se ao recuarmos os dois primeiros andares do prédio, em relação à via que dá acesso ao mesmo. Assim sendo, os andares superiores fazem um corredor natural para o pedestre que circula entre os pilotis e a fachada recuada.

Avenida Presidente Vargas foi uma transição para o que teríamos nos anos seguintes, onde o transeunte já não é mais importante no projeto ao se pensar as vias de maior velocidade.

No entanto, como dito acima, se refletirmos sobre os projetos das décadas seguintes, 1950 e 1960, o transeunte é totalmente esquecido, e com ele, a segurança diária da via, ou seja, a do pedestre. Podemos perceber essa mudança de conceito ao estudarmos o aterro do Flamengo, terminado já na década de 1960, e a Avenida Perimetral, suspensa e também terminada, a sua primeira parte, no começo da mesma década. A figura 24 nos dá a percepção completa da falta de preocupação com o pedestre. Ao lado esquerdo temos um parque, no entanto, no decorrer da via não temos nenhuma calçada ou comércio que convide mais pessoas a transitarem a pé. É pura e simplesmente uma via que liga dois pontos o mais rapidamente possível. No caso, a segurança do cidadão, que passa pelas pistas do Aterro em direção à Zona Sul da cidade, é exercida justamente pela proteção que a carroceria do seu carro exerce e pela velocidade alta que ele pode imprimir nesse tipo de via.



Figura 24: Foto tirada no Aterro do Flamengo. Nota-se a falta de calçadas nas áreas em torno das pistas. O motorista vai do Centro à Zona Sul sem passar por dentro da cidade. Foto do autor, tirada no dia 17 de novembro de 2007.

Trata-se, como podemos perceber na figura 24, de uma intervenção que passa por fora da cidade, área aterrada ao mar, e dessa forma, os motoristas que por ela transitam todos os dias não participam da cidade, do seu traçado original. Como consequência, a cidade perde vigilância, perde em segurança. A figura 25 nos mostra uma típica via do centro da cidade. A foto à direita é uma comparação, tirada de local bem próximo, em 1890. Este é o traçado convencional do Rio de Janeiro. É notável a falta de preocupação com veículos de maior porte, que atingem maiores velocidades. Como podemos perceber, para a pedestre, a rua corredor é mais segura e receptiva, pois mantém o convívio, e, portanto, a vigilância, de outros transeuntes.

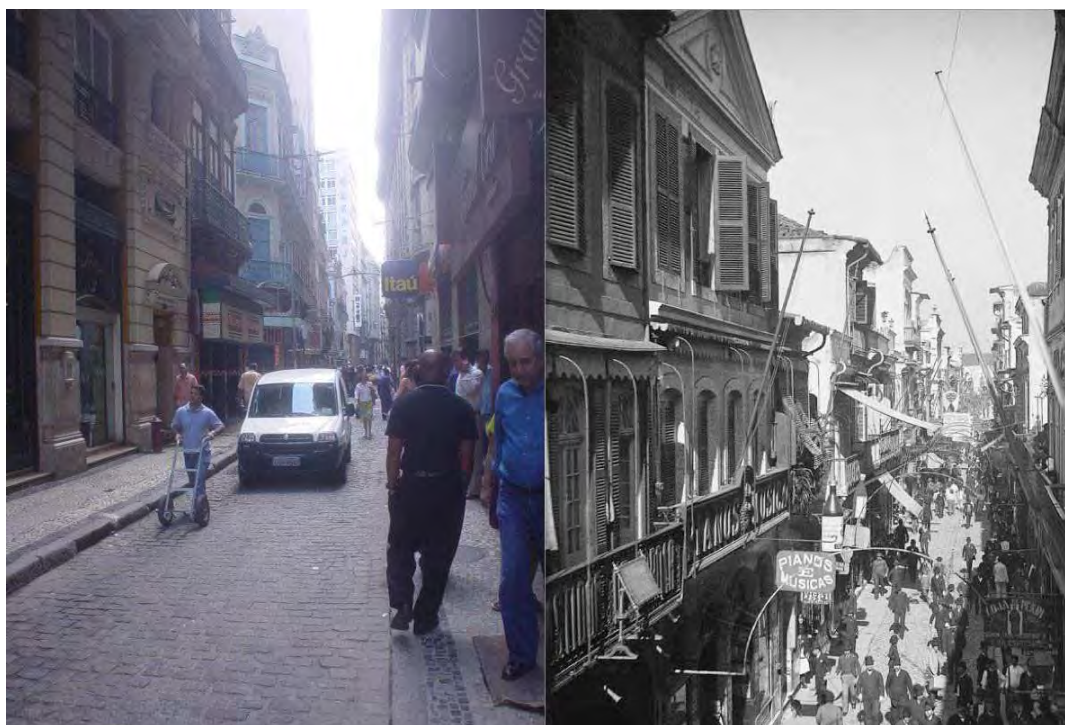


Figura 25: À esquerda Rua da Quitanda, próximo à esquina com a Rua do Ouvidor. Foto do autor. À direita, foto da Rua do Ouvidor em 1890. A rua corredor ainda predomina no centro do Rio de Janeiro. (Referência bibliográfica: KOK, 2005, p. 15).

Para alcançarmos uma rua com maior nível de segurança para o pedestre, segundo Jane Jacobs, precisamos de três características:

“Primeira, deve ser nítida a separação entre espaço público e o espaço privado. O espaço público e o privado não podem misturar-se, como normalmente ocorre em subúrbios ou em conjuntos habitacionais.

Segunda, devem existir olhos para a rua, os olhos daqueles que podemos chamar de proprietários naturais da rua. (...)

E terceira, a calçada deve ter usuários transitando ininterruptamente, tanto para aumentar na rua o número de olhos atentos quanto para induzir um número suficiente de pessoas de dentro dos edifícios da rua a observar as calçadas.” (JACOBS, 2003, p. 35-6).

O que Jacobs não imaginou, nesse momento, foi a segurança relativa a uma cidade especializada, com uma função a exercer. No caso de uma cidade, em sua maioria metrópoles, convencional, multifuncional, seus argumentos fazem total sentido. No entanto, ao pensarmos uma cidade idealizada para ser a capital de um país, como deveriam ser suas ruas? Estamos divagando sobre uma cidade idealizada para essa função, ou seja, que tem como objetivo se aproximar do perfeito, do ideal. Como dito anteriormente, Jacobs não discorre sobre uma cidade que exerce essa função, mas diz: *“Seja como for, ruas de tipos diferentes encerram modalidades diferentes de violência e medo da violência.”* (JACOBS, 2003, p. 33). Tal afirmação nos dá uma pista do seu pensamento diante de cidades com um nível de especialização, haja vista que as ruas preconizadas pelo movimento moderno exercem um tipo de violência, de forma a combater essa violência em relação às cidades com as convencionais ruas-corredor.

Assim, se refletirmos sob o ponto de vista do Rio de Janeiro como capital federal, as qualidades se invertem. A segurança passada ao pedestre na figura 16 já não é tão valorizada assim. O que se deseja em uma capital federal, como já dito anteriormente, é a segurança governamental e, para isso, devemos pensar em fluidez do tráfego, agilidade no deslocamento casa-trabalho, principalmente por meio de automóvel próprio, e a separação de pedestre e carros. Esses pontos seriam as três bases para se obter uma capital federal mais segura do ponto de vista governamental. Logo, o que encontramos na figura 17, está longe de ser o ideal para uma capital federal. Nota-se

que pedestres e carros utilizam, praticamente, a mesma via, ou seja, não há nenhuma separação entre eles.

No primeiro caso, o comércio da beira da rua fica comprometido. Em uma cidade que siga os preceitos da Carta de Atenas, esse tipo de comércio não é muito favorecido. Seja pela falta de espaço que lhe reservam, seja pela falta dos fregueses, que passariam em frente aos seus estabelecimentos. Nesse ponto, devemos discorrer sobre a setorização. A cidade moderna (pensamentos este já em alta na década de 1950), organiza-se por setores, por núcleos. Com isso, tivemos a criação dos *shopping centers*, que concentram o vendedor e o comprador no mesmo lugar. Assim, a cidade começou a se apoiar na teoria da segurança privada e localizada. Na cidade moderna a segurança nas ruas não é tão extensiva. O cidadão obtém essa segurança quando sai do seu carro e entra em algum núcleo fechado, como no caso dos *shopping centers*, que são ícone dessa idéia.

Portanto, o sentido de setorização chega, até mesmo, à moradia. A classe mais abastada da sociedade anseia por morar ao redor de pessoas que, de alguma forma, sejam seus semelhantes. A forma mais preconizada de se atingir tal objetivo é através do nível econômico. Estamos falando, nesse momento, dos condomínios privados. No Rio de Janeiro essa idéia tardou um pouco, mas chegou com muita força, salvo em algumas aparições na Zona Sul, na Barra da Tijuca, no fim da década de 1970.

No entanto, tal atitude não resolve o problema da violência, como diz Jacobs:

“O problema (a violência) atinge dimensões alarmantes em certas áreas da cidade que foram reurbanizadas, incluindo supostamente os melhores exemplos de reurbanização, como os conjuntos habitacionais de renda média. (...) E também não resolve nada atribuir a grupos minoritários, aos pobres ou aos marginalizados a responsabilidade pelos perigos urbanos.” (JACOBS, 2003, p. 31).



Portanto, na cidade moderna, com a setorização como uma das leis mais importantes, existe a população abastada, que, no caso de uma capital federal, pode ser representada por um governante, habitando em um condomínio que abriga apenas a classe alta da sociedade (e com segurança privada), indo para o trabalho com um carro próprio, em vias largas, de alta velocidade e chegando ao seu destino da forma mais rápida possível. Essa, talvez, seja a forma mais eficaz de se atingir altos níveis de segurança governamental. No entanto, em cidades como o Rio de Janeiro, de traçado convencional, ruas projetadas para receber carroças ao invés de carros a 100 quilômetros por hora, fica extremamente difícil conseguir níveis aceitáveis de segurança governamental, mas talvez de segurança diária, do transeunte, como já foi visto.



## **CAPÍTULO IV**

### **A CAPITAL EM BUSCA DA MONUMENTALIDADE MODERNISTA**

Após vermos os pontos negativos da cidade do Rio de Janeiro para exercer o cargo de capital federal de forma satisfatória, principalmente no tocante à questão da segurança governamental, tornam-se relevante algumas comparações com o pensamento modernista ao projetar tais cidades e o destaque para as tentativas de aproximar uma urbe tradicional, de traçado convencional, como o Rio, de algo próximo do ideal, segundo os preceitos dominantes na metade do século XX, com as idéias do urbanismo moderno.

Ao movimento que fez o contraponto da transferência da capital para uma nova cidade, Brasília, e que fez proliferar na cidade os projetos modernos, na tentativa de manter a capital na cidade do Rio de Janeiro, daremos o nome de “movimento Rio-Capital.” Um dos maiores ícones desse movimento foi a obra do aterro do Flamengo, que criou uma via expressa, sem entroncamentos, que liga o Centro da cidade diretamente à Zona Sul. Essa obra, que se apoiou na destruição do morro de Santo Antônio, em 1953, foi terminada já na década de 1960, quando Carlos Lacerda era o então Governador do Estado, e um dos maiores defensores do movimento Rio-Capital. Trata-se de uma obra que constrói pistas que passam por fora da cidade e fazem a ligação citada acima da forma mais rápida possível, valorizando ainda mais o deslocamento pelo uso do carro, aumentando, assim, o nível de segurança governamental.



Figura 26: Começo do aterro na altura da Avenida Rio Branco, ainda no ano de 1954. À direita, vemos o aeroporto Santos Dummont. Esta região é onde, hoje, encontramos o monumento aos Mortos da II Guerra (pracinhas) e o Museu de Arte Moderna. (Referência bibliográfica: Revista Municipal de Engenharia, volume XXI, janeiro/março de 1954, número 1).

Para entendermos melhor a questão modernista e como atingir os conceitos de monumentalidade em voga na metade do século XX (que era o maior objetivo dos projetos modernistas para o Rio executados nesse período), há a necessidade de conceituar a questão de monumentalidade do ponto de vista modernista. Visamos, portanto, entender que linha de pensamento os projetos que serão apresentados adiante seguiram, por terem sido idealizados de acordo com as idéias modernistas representadas, em sua maior parte, por volta dos anos de 1950.

### **Conceito de monumentalidade no urbanismo modernista**

“A cidade que dispõe da velocidade dispõe do sucesso.”

(CORBUSIER, 1992, p. 167)

Na tentativa de compreender o conceito de monumentalidade (em voga no período estudado, ou seja, a década de 1950, quando o pensamento moderno imperava

na arquitetura e urbanismo brasileiros), para aplicá-lo neste estudo, fez-se necessária uma reflexão sobre os pensamentos modernistas, especialmente de Le Corbusier. Grande parte de seus preceitos, no tocante a como projetar uma cidade moderna e monumental, encontram-se na Carta de Atenas, que reúne os estudos do 4º Congresso Internacional de Arquitetura Moderna – CIAM, acontecido em 1933.

Utilizamos, também, o livro “Urbanismo”, de Le Corbusier, sobretudo como forma de entendermos uma cidade planejada em 1922 para 3 milhões de habitantes. Imaginamos que esta seria a oportunidade mais concreta de entender os conceitos de cidade ideal, ou seja, monumental, para o arquiteto supracitado. Isso porque ele não se prende a uma cidade existente, mas sim, criada apenas como forma de colocar em prática os pensamentos urbanistas modernistas. Le Corbusier cita os fundamentos principais da cidade moderna monumental, ou ideal, pois, ele parte de uma cidade imaginária, tentando buscar a teoria urbanística perfeita:

- “1º Descongestionamento do centro das cidades;
- 2º Aumento da densidade;
- 3º Aumento dos meios de circulação;
- 4º Aumento das superfícies arborizadas.” (CORBUSIER, 1992, p. 161).

O terreno é ideal, haja vista que, para ser perfeita, além de geométrica, a cidade modernista requer um terreno plano:

"O arquiteto é deformado profissionalmente. Pôs se a gostar do terreno irregular, pretendendo encontrar nele o segredo de soluções originais. O arquiteto está errado. (...)

O terreno irregular absorve todas as faculdades criadoras do arquiteto e esgota o homem. A obra daí resultante é irregular - por definição - aborto cambaio, solução hermética que só deleita aquele que lhe conhece os segredos.” (CORBUSIER, 1992, p. 164-5).

Aproveitamos para lembrar que o traçado da então capital do Brasil, o Rio de Janeiro, vai contra os princípios do modernismo, e tem em seu relevo acidentado mais

um fator de dificuldade para projetos modernistas. Sobretudo no seu centro, onde vários morros dominavam boa parte da superfície até o ano de 1922, quando o projeto de Le Corbusier para uma cidade de 3 milhões de habitantes foi idealizado.

Outro parâmetro interessante que podemos perceber no texto de Le Corbusier é a tentativa de tornar a cidade mais geométrica, de forma a querer organizá-la através da repetição, da padronização. As ruas são padronizadas, com cruzamentos sempre de mesma distância e os prédios têm sempre o mesmo número de andares e também são padronizados. Com um pensamento quase minimalista, onde as construções têm formas geométricas básicas, com ampla utilização do ângulo reto, o conjunto das edificações faz o papel da monumentalidade. Raramente um prédio isolado, nos projetos urbanos de Le Corbusier, tem o intuito de ser monumental por si só.

“A cidade atual está morrendo por não ser geométrica. Construir ao ar livre é substituir o terreno irregular, insensato, que é o único existente hoje, por um terreno regular. Fora disso não há salvação.  
Consequência dos traçados regulares, a série.  
Consequência da série: o standard, a perfeição (criação de padrões).”  
(CORBUSIER, 1992, p. 164).

Todas as leis, ou regras, de como se projetar uma cidade partiam de quatro máximas do urbanismo moderno, as quatro funções: habitar, trabalhar, recrear-se e circular. Dessa forma, Le Corbusier resume as maiores preocupações que o urbanista deve ter ao projetar. A forma mais inequívoca possível de se trabalhar com essas idéias era criar o sistema de zoneamento. Trata-se da forma através da qual o urbanista organiza a cidade, criando zonas separadas para cada função. Há também a preocupação de interligar essas zonas da melhor forma possível (principalmente a zona de trabalho e a de habitação, conectadas de forma que o deslocamento entre ambas seja feito da maneira mais rápida possível), através da separação das vias, de acordo com suas especializações.

“O zoneamento, levando-se em consideração as funções-chave – habitar, trabalhar, recrear-se – ordenará o território urbano. A circulação, esta quarta função, só deve ter um objetivo: estabelecer uma comunicação proveitosa entre as outras três. São inevitáveis grandes transformações. A cidade e sua região devem ser munidas de uma rede exatamente proporcional aos usos e aos fins, e que constituirá a técnica moderna da circulação. Será preciso classificar e diferenciar os meios de transporte e estabelecer para cada um deles **um leito adequado à própria natureza dos veículos utilizados.**” (CORBUSIER, 1993, item 81) (Grifo nosso).

Cabe, neste momento, explicarmos melhor como poderia ser aplicado o conceito do zoneamento ao Rio de Janeiro. Essa prerrogativa foi apresentada na cidade no plano Agache, em 1930. Segundo Milton Carlos Ghiraldini, em seu artigo na revista *Habitat*, de junho de 1956, entre os objetivos do zoneamento para a cidade carioca estão: diminuir o congestionamento das ruas (favorecer o tráfego em alta velocidade dos carros), prover luz e ar em condições adequadas (sanitarizar a cidade, para transformá-la em uma capital aceitável, tal fato estava em questão desde o começo do século XX), prevenir o superpovoamento e evitar concentração excessiva de população (controlar o crescimento demográfico facilita a manutenção dos níveis de segurança numa capital federal).

Ao Estado caberia exercer o seu poder de polícia para manter o zoneamento, ou seja, controlar o uso do solo e o gabarito dos prédios:

“... o Legislativo da cidade (...) ficou investido de poderes para regular e restringir a altura; o número de andares; o tamanho dos edifícios e de outras estruturas; a porcentagem do terreno a ser ocupada; o dimensionamento de praças e espaços livres; a localização e uso dos edifícios; as estruturas e terrenos destinados ao comércio, indústria, residência e outros fins; e finalmente a densidade de populações.” (GHIRALDINI, p. 32).

Esse controle do uso do solo visa ao bem comum, ao bem da sociedade.

Milton Ghiraldini reforça a idéia de se ter uma cidade, especializada, de acordo com as idéias do urbanismo moderno:

"Porém, antes de tentarmos zonear determinada cidade precisamos saber para que tipo de cidade vamos fazer o estudo (...) Entra aí a filosofia do urbanismo, porque necessitamos ter um objetivo antes de iniciarmos nosso trabalho." (GHIRALDINI, p. 32).

Nota-se que o intuito de organizar a cidade está sempre presente. Como a cidade moderna tem grande preocupação com o deslocamento feito com a velocidade mecânica, as vias que são desenhadas para atender ao automóvel tendem a ser largas, isoladas da malha urbana, geralmente ficam elevadas, e buscam se aproximar ao máximo da linha reta.

"As novas velocidades mecânicas convulsionaram o meio urbano, instaurando o perigo permanente, provocando o engarrafamento e a paralisia dos transportes, comprometendo a higiene." (CORBUSIER, 1933, item 80).

Com toda essa preocupação em ter locais especializados, o zoneamento, e vias especializadas, o pensamento urbanista moderno se tornou funcionalista. Começou a trabalhar com diversas escalas dentro da cidade e as organiza da forma mais harmoniosa possível. Um bom exemplo dessa variedade de escalas, dentro de uma cidade moderna, encontramos em Brasília. Nesse caso, os grandes eixos que a cortam em alta velocidade não permeiam a cidade em si, ficam isolados, evitando, até mesmo, cruzamentos no mesmo nível. Já o caso do Rio de Janeiro, cidade com desenho mais convencional, onde a rua corredor é amplamente utilizada, é o oposto. Aqui encontramos uma via de alta velocidade incrustada na cidade, por entre o traçado urbano, como a Avenida Beira-Mar no aterro do Flamengo, ou um viaduto que, a partir de sua construção, degradou a área que o cerca, como o caso da Avenida Perimetral.

Em suma, na atual capital federal temos uma escala maior, onde a cidade foi idealizada para ser vista com a velocidade mecânica, a uma certa distância, onde o detalhe das construções não é visto, ou apreciado com cuidado. Nela, o volume urbano exerce o papel mais importante. Há, também, a escala do pedestre, das ruas mais

estreitas, da velocidade reduzida, que se encontra dentro da zona residencial. Assim, ao dividir a cidade de acordo com suas especialidades, ou funções, a forma de trabalhar com essas escalas tão divergentes fica mais claramente estabelecida. Essa forma de trabalhar com duas escalas diferentes em uma mesma cidade fica clara na seguinte passagem: *“O carro deixou a passarela e os 100 por hora; roda devagarinho nos bairros residenciais.”* (CORBUSIER, 1992, p. 166).

Quanto à implantação dos prédios, Le Corbusier defende a não demarcação de terrenos e a liberação do solo. Assim, o grande espaçamento entre os edifícios (todos com grande altura, principalmente no centro da cidade, como forma de aumentar a densidade), cria uma grande faixa para plantações, deixando a cidade “mais verde”. A utilização de pilotis também é amplamente defendida.

“A cidade nova deve aumentar sua densidade ao mesmo tempo que aumenta consideravelmente as superfícies arborizadas.

Aumentar as superfícies arborizadas e diminuir o caminho para percorrer. Cumprir construir o centro da cidade verticalmente.” (CORBUSIER, 1992, p. 158).

A preocupação com a segurança aparece no item 29 da Carta de Atenas. Através da forma de divisão do solo, do controle populacional e, por sua vez, do terreno no qual a cidade se desenvolve, Le Corbusier acredita que o desenvolvimento da cidade monumental, que segue as idéias modernistas, poderia ser feito da melhor maneira possível:

“Uma vez fixada essa densidade (populacional), será admitida uma cifra de população presumível que permita calcular a superfície reservada à cidade. Decidir sobre a maneira como o solo será ocupado, estabelecer a relação entre a superfície construída e aquela deixada livre ou plantada, dividir o terreno necessário tanto para as moradias particulares quanto para seus diversos prolongamentos, fixar uma superfície para a cidade que não poderá ser ultrapassada durante um período determinado, constituiu essa grave operação, da qual a autoridade está incumbida: a promulgação do “estatuto do

solo”. Assim se construirá a cidade daqui para diante com toda segurança (...)” (CORBUSIER, 1993, item 29).

Essa forma de pensar a cidade, para torná-la monumental, tem grande vantagem quando utilizada no projeto de uma capital federal. Ao dividir-se a cidade de acordo com suas funções, a ligação casa-trabalho torna-se mais prática e rápida. A maneira de se chegar ao centro da capital, portanto, onde se encontra a “função governar”, sofre menos contratempos. A especialização da cidade, de modo que ela seja construída para exercer o cargo de capital federal, oferece-lhe a chance de girar em torno da “função governar”, funcionar de maneira que essa função esteja no seu centro e que a forma de se deslocar para atingi-lo e acessá-lo seja a mais fácil e rápida possível.

A preocupação com o automóvel e com a especialização das vias fica evidente aqui:

“As vias de circulação devem ser classificadas conforme sua natureza, e construídas em função dos veículos e de suas velocidades. (...) A primeira medida útil seria separar radicalmente, nas artérias congestionadas, o caminho dos pedestres daquele dos veículos mecânicos. A segunda, dar às cargas pesadas um leito de circulação particular. A terceira, considerar, para a grande circulação, vias de trânsito independentes das vias usuais destinadas somente à circulação miúda.” (CORBUSIER, 1993, item 60).

Devemos acrescentar a essa afirmativa que em um projeto de cidade capital federal, o deslocamento feito por meio da velocidade mecânica é de suma importância e, de acordo com o pensamento modernista, deve ser separado dos pedestres, sem cruzamentos e da forma mais rápida possível, para que o nível de segurança, de um provável deslocamento de uma autoridade, seja o mais alto. Por isso, a cidade monumental moderna atende de forma bem precisa aos requisitos de segurança.

As grandes vias arteriais devem se isolar do resto do traçado urbano, segundo Le Corbusier. Assim, além de melhorar as condições de salubridade da cidade moderna,



a área verde se presta, também, para a função de isolamento dessas vias, onde o tráfego é de alta velocidade. Dessa forma, os prédios estarão distantes da poluição causada pelos automóveis.

"As zonas de vegetação devem isolar, em princípio, os leitos de grande circulação.

Sendo as vias de trânsito ou de grande circulação bem diferenciadas das vias de circulação miúda, não terão nenhuma razão para se aproximarem das construções públicas ou privadas. Será bom que elas sejam ladeadas por espessas cortinas de vegetação." (CORBUSIER, 1993, item 64).

Para manter a velocidade constante nas vias de alta velocidade, Le Corbusier diz que *“os cruzamento de tráfego intenso serão organizados em circulação contínua por meio de mudanças de níveis”* (1993, item 61). Ele continua, pregando a idéia da especialização das vias e do isolamento do pedestre em relação ao automóvel:

“O pedestre deve poder seguir por trajetos diversos dos do automóvel. (...) As ruas devem ser diferenciadas de acordo com suas destinações: ruas residenciais, ruas de passeio, ruas de trânsito, vias principais." (CORBUSIER, 1993, itens 62 e 63).

Affonso Eduardo Reidy resume bem as idéias de Le Corbusier quanto a uma cidade monumental modernista:

"Le Corbusier parte do principio (sic) da separação do trafego (sic) rapido (sic), do local, e eliminação das cruzamentos de nivel (sic), com a criação (sic) de auto-estradas elevadas. Vias essenciais de penetração, cujas condições devem satisfazer as exigencias (sic) mais modernas do trafego (sic) automovel (sic), proporcionando a segurança requerida para grandes velocidades." (REIDY, 1938, p. 606).

Em adição às palavras de Reidy, temos também o conceito de cidade modernista de Nestor Goulart Reis:

“O modelo da cidade modernista, estabelecido com base na carta de Atenas, desestruturou as paisagens e os tecidos urbanos, que haviam sido construídos

com base nos padrões neoclássicos. Levou às últimas conseqüências os critérios de valorização dos edifícios comuns (que afinal correspondiam a uma preocupação de democratização da paisagem urbana), preconizando a construção de edifícios isolados, tornando cada um deles um monumento. (...) A cidade se constituiu como um conjunto de vias expressas, destinadas sobretudo ao transporte individual, e edifícios isolados, com funções específicas, para habitação, trabalho ou lazer.” (REIS, 1997, p. 38).

Após o estabelecimento do conceito de monumentalidade no urbanismo modernista, podemos concluir que esse pensamento estava longe de ser a realidade do Rio de Janeiro na década de 1950, ou até mesmo nos dias atuais. No entanto, algumas idéias, como veremos adiante, foram levantadas na tentativa de adequar o Centro do Rio de Janeiro às teorias modernistas, que estavam em voga no período estudado, ou seja, os anos 50.

### **Os projetos**

Cabe, neste momento, ilustrar este trabalho com alguns projetos, de maior porte, urbanísticos para o Rio de Janeiro nas décadas de 1930, 1940 e 1950. De acordo com o que foi apresentado até o momento, podemos relacioná-los com as regras de monumentalidade do urbanismo moderno. Podemos notar que, naquele período, a saída para o Rio de Janeiro continuar sendo a capital federal, de acordo com o movimento Rio-Capital, era elaborar projetos que obedecessem aos preceitos modernistas, ou seja, negar quase tudo que encontramos em uma cidade de traçado colonial como o Rio. Essas idéias chegaram à então capital federal por meio de Le Corbusier, que visitou o Rio de Janeiro em 1929 e em 1936. (REZENDE, p. 34).

A nossa fonte básica de pesquisa foram as revistas da época, principalmente a “Revista de Municipal de Engenharia”, que contém as obras pelas quais a cidade passava no período e seus respectivos projetos.

A XI Feira Internacional de Amostras da cidade do Rio de Janeiro, ocorrida em 1938, exibiu alguns projetos elaborados pela Comissão do Plano da Cidade, que estava com uma alta produção no governo Dodsworth. Eles foram apresentados ao público por meio de maquetes, plantas e perspectivas. Vera Rezende descreve os projetos da seguinte forma:

“Embora a maioria das propostas se relacione com o sistema viário, as maquetes demonstram o aproveitamento dos terrenos por uma tipologia arquitetônica em série, onde já se encontram presentes edificações em “redent”, pilotis, com a abertura de áreas livres. A arquitetura modernista em série, produzida a partir da replicação exaustiva de uma mesma edificação, antecipa-se ao urbanismo modernista.” (REZENDE, p. 35-6).

O primeiro a ser selecionado falava sobre a futura Avenida do Mangue, hoje conhecida como Presidente Vargas, projeto, até aquele momento, de grande investimento e bem diferente do que foi executado já nos anos 40.

“A urbanização da Avenida do Mangue e de seu projetado prolongamento até o mar, constitúe (sic) um desses projetos onde se procura lançar uma linha de penetração - denominada Radial-Oeste - desenvolvendo-se ao longo do leito da Estrada de Ferro Central do Brasil, e resolver o problema do tráfego para a grande parte da cidade. A largura prevista para a Avenida e seu prolongamento é de 80 m.” (SEM AUTOR, REVISTA MUNICIPAL DE ENGENHARIA, número 6, 1938, p. 26).

O artigo continua falando, agora, sobre o objetivo maior da construção da via:

“O principal aspecto do projéto (sic), no que diz respeito ao prolongamento da Avenida até o mar, é o descongestionamento do centro urbano, sendo ainda digno de nota o realce que é dado á (sic) Igreja da Candelária, em meio de uma praça monumental. Do loteamento previsto para as futuras quadras surge a possibilidade de se erguerem grandes construções, valorizando (sic)

toda a zona.” (SEM AUTOR, REVISTA MUNICIPAL DE ENGENHARIA, número 6, 1938, p. 27-8).

O projeto também prevê diferenciação das pistas, de acordo com a velocidade, por meio de desníveis nelas. Não haveria nenhum cruzamento de nível, para garantir a fluidez e a segurança da via. Como podemos observar na Avenida Presidente Vargas, hoje em dia, esse projeto inicial não foi respeitado, e, portanto, não temos uma avenida que obedeça aos preceitos modernos relacionados acima.

No desenho do projeto, podemos perceber algo que já foi relatado no Capítulo 3 deste trabalho: o verdadeiro objetivo desta avenida era expandir o Centro até próximo da entrada da Zona Norte e não ser, apenas, uma via de ligação. Nota-se esse fato pela presença de grandes prédios por toda a avenida e não apenas ao redor da Igreja da Candelária.

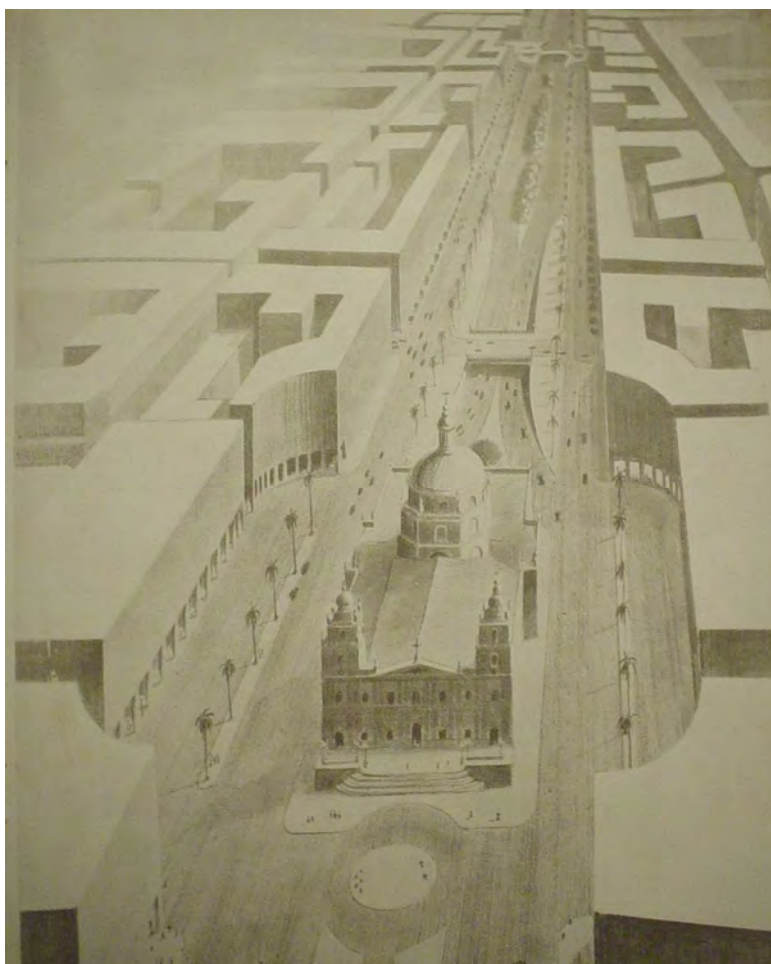


Figura 27: Projeto da Avenida do Manguê. Observamos a via retilínea, com cruzamentos em diferentes níveis e estacionamentos subterrâneos. Há prédios modernos, com quadras abertas, em volta, sobre pilotis a preservação da Igreja da Candelária com o recuo dos prédios em volta. (Referência bibliográfica: Revista Municipal de Engenharia, volume V, novembro de 1938, número 6).

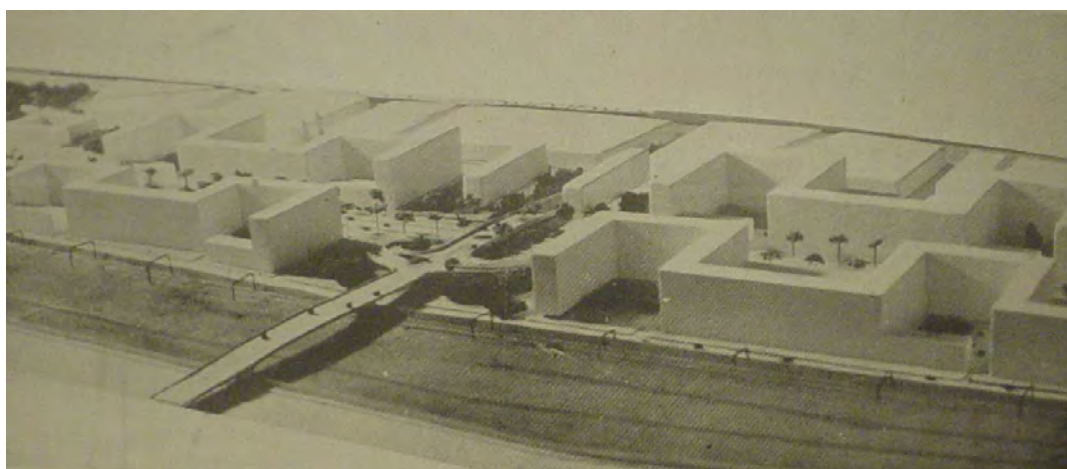


Figura 28: Cruzamento da Avenida do Manguê com a Rua Marquês de Sapucaí, feito em dois níveis, segundo o projeto. Prédios monumentais, separados por áreas livres e arborizadas, com quadras abertas em detalhe. (Referência bibliográfica: Revista Municipal de Engenharia, volume V, novembro de 1938, número 6).

O segundo projeto apresentado no artigo foi o relativo à Esplanada do Castelo.

Como uma breve descrição, destacamos:

"O projéto (sic) de urbanisação (sic) da Esplanada do Castelo visa estabelecer nessa região o Centro Administrativo da Republica (sic), formando uma praça monumental, com edificios (sic) projetados em blocos, com areas (sic) abertas, sendo reservados espaços para o estacionamento e previstos parques e jardins separando os blocos entre si. (...) Foi prevista a possibilidade de construção de vias elevadas, quando isso se tornar oportuno, com o intuito de resolver o problema do tráfego, comportando, por isso, as avenidas projetadas, a construção daquelas vias." (SEM AUTOR, REVISTA MUNICIPAL DE ENGENHARIA, número 6, 1938, p. 28).

Também encontramos no projeto a presença de uma garagem subterrânea, como a maioria dos projetos modernos das décadas de 1930, 1940 e 1950 para o Rio de Janeiro.



Figura 29: Projeto da Esplanada do Castelo com o aterro da Glória proveniente do desmonte do Morro de Santo Antônio. Vias largas, prédios localizados em quadras abertas e muita arborização. (Referência bibliográfica: Revista Municipal de Engenharia, volume V, novembro de 1938, número 6).

O último e mais importante projeto do artigo é o da Esplanada de Santo Antônio. Como já dito anteriormente, com a terra proveniente do desmonte o governo vislumbrava uma via aterrada, então chamada de Avenida-Parque. Esta avenida faria a ligação entre o aeroporto Santos Dumont e o cais do Flamengo. Visa obter uma ligação mais rápida (velocidades de 80 a 100 km/h), entre o centro da cidade e os bairros da Zona Sul. Também tinha como objetivo dar fim aos cruzamentos existentes até então na via, que eram “*a causa principal da velocidade média de 45 km/h*” (SEM AUTOR, REVISTA MUNICIPAL DE ENGENHARIA, número 6, 1938, p. 28), que era exercida naquele momento no local.

Como um bom projeto de urbanismo moderno, foi reservada uma área de 62.200 m<sup>2</sup> para parques (com piscinas e quadras), para manter viva a preocupação com o lazer e a interação com a natureza.

"A Avenida-Parque do Flamengo, em seu conjunto, passará a ter uma area (sic) de 282.000 m<sup>2</sup> e 100 m de largura, enquanto (sic) que atualmente essa area (sic) é de 160.000 m<sup>2</sup>, aproximadamente, com a uma largura média de 50 m." (SEM AUTOR, REVISTA MUNICIPAL DE ENGENHARIA, número 6, 1938, p. 37).

Sobre a área reservada à Esplanada de Santo Antônio foi dito:

"O loteamento está previsto para a construção de blocos com areas (sic) abertas que serão aproveitadas para estacionamento e jardins. Os blocos projetados têm uma parte elevada, a posterior, sendo a da frente baixa, com dois pavimentos, e destinada às (sic) lojas." (SEM AUTOR, REVISTA MUNICIPAL DE ENGENHARIA, número 6, 1938, p. 31).



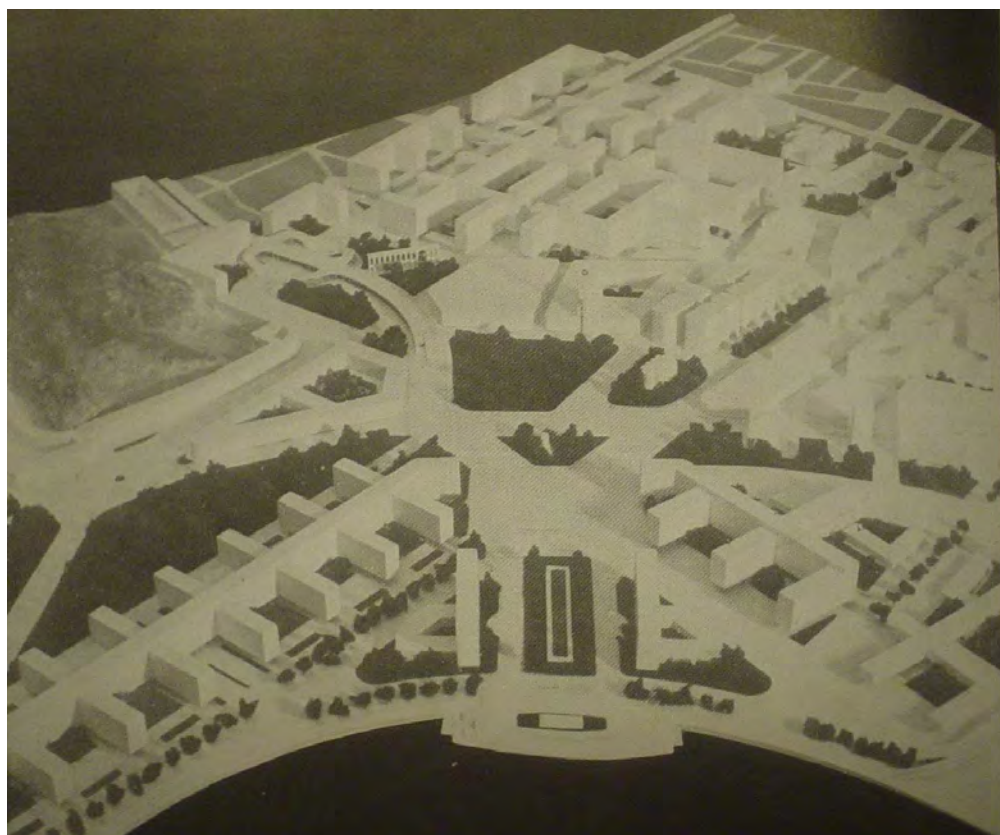


Figura 30: Vista geral da maquete do projeto da Esplanada de Santo Antônio e à esquerda a enseada da Glória, com a via ligando o Centro à Zona Sul. (Referência bibliográfica: Revista Municipal de Engenharia, volume V, novembro de 1938, número 6).

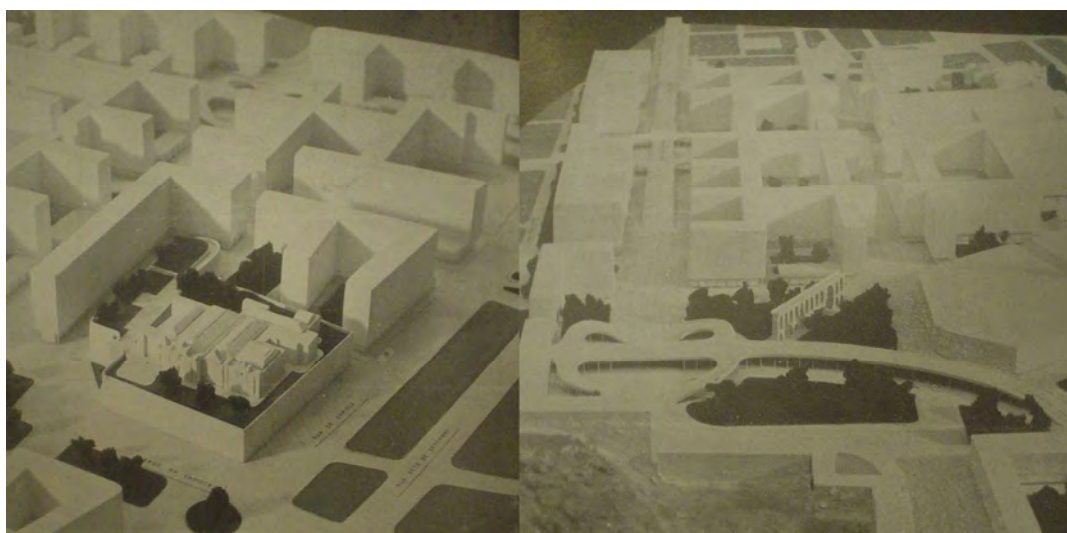


Figura 31: Detalhes: à esquerda o convento de Santo Antônio, à direita os Arcos da Lapa, com uma via suspensa e cruzamento em níveis diferentes. Tanto o convento como os arcos seriam preservados no projeto da Esplanada de Santo Antônio. (Referência bibliográfica: Revista Municipal de Engenharia, volume V, novembro de 1938, número 6).



Como não poderia deixar de ser, voltamos a nossa atenção para um dos mais influentes arquitetos modernistas no tocante à evolução urbana do Rio de Janeiro no período em destaque: Affonso Eduardo Reidy.

O primeiro de seus projetos urbanísticos em destaque é o voltado à urbanização da Esplanada do Castelo. Alguns dos principais objetivos, com o projeto, destacados pelo autor, são:

- 1) Separar o tráfego rápido, carros menores.
- 2) Reduzir o número de cruzamentos pela conseqüente redução do número de ruas.
- 3) Fazer os cruzamentos imprescindíveis por meio de diferentes níveis.
- 4) Penetração do novo traçado, moderno e idealizado por Reidy, na parte existente da cidade, “de escala insuficiente e estrutura desordenada” (REIDY, 1938, p. 606).
- 5) Atenção ao gabarito dos prédios em relação ao aeroporto próximo, para facilitar a decolagem e a aterrissagem dos aviões.
- 6) Criação de espaços livres arborizados, ausência da “rua corredor” e das áreas internas (formadas pelos volumes dos prédios).

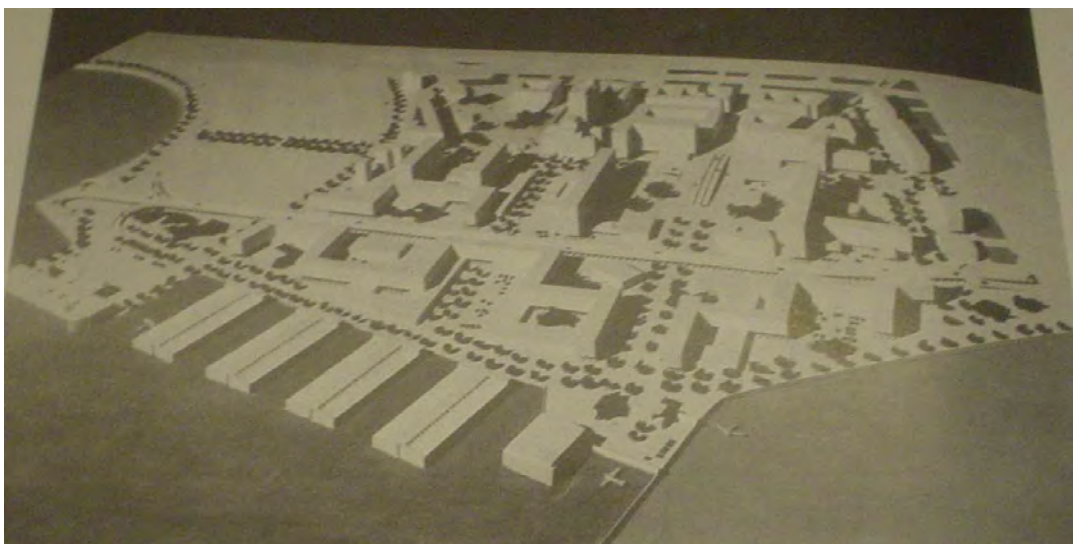


Figura 32: Maquete do projeto para Esplanada do Castelo de Reidy. Volumes abertos, áreas livres e arborizadas. Nota-se a proximidade com o aeroporto Santos Dumont. (Referência bibliográfica: Revista Municipal de Engenharia, volume V, setembro de 1938, número 5).

Já no ano de 1948, Reidy idealizou uma segunda área, que seria aberta bem no Centro do Rio de Janeiro: a Esplanada de Santo Antônio. Eis a importância do projeto, descrita pelo próprio autor:

“A urbanização da área resultante do desmonte do morro de Santo Antônio, constitue (sic) problema de grande responsabilidade, devido à repercussão que terá na vida desta Capital. Trata-se da última oportunidade de introdução de um elemento inteiramente novo, no seu centro de gravidade, cujas conseqüências poderão ser de incalculável benefício para a mesma, ou irreparavelmente funestas.” (REIDY, 1948, p. 86).

Em um segundo momento, Reidy critica a forma como a cidade do Rio de Janeiro se apresenta para ser a capital federal. Suas ruas apertadas e pensadas para abrigar carroças ao invés de automóveis em alta velocidade são o maior alvo das críticas:

"Um dos problemas que mais aflige o habitante desta cidade é o da circulação. A deficiência das vias e o defeituoso sistema circulatório acarretam o congestionamento do tráfego, tornando penosos os deslocamentos diários da população, com sacrifício do tempo que poderia ser aproveitado nos lazeres, indispensáveis a uma vida sã." (REIDY, 1948, p. 86).

Fazendo até mesmo uma síntese deste trabalho, Reidy continua criticando a cidade, e, desta vez, reclama da falta de espaços apropriados para prédios mais importantes e monumentais (fato que vem sendo destacado neste trabalho). Ele vislumbra a nova esplanada como uma possível solução para esse problema:

"... o arrazamento (sic) do morro permitirá a localização de edifícios administrativos, constituindo o Centro Cívico Municipal. Nesse conjunto poderão ser agrupados os edifícios da Prefeitura, da Câmara de Vereadores, da Biblioteca (sic) e do Museu da Cidade.

Já é tempo de **ser definitivamente solucionada a localização do edifício da Prefeitura, cujos serviços disseminados pelos mais diversos locais da**

**cidade, perdem em eficiência,** causam imensas dificuldades ao público e acarretam vultosas despesas com elevados aluguéis." (REIDY, 1948, p. 86). (Grifo nosso).

Um dos pontos mais importantes em seu projeto, de uma forma geral, quando falamos do urbanismo moderno, foi o zoneamento. Ele prega que já não era mais admissível um mesmo tipo de edificação abrigar várias funções e, desta forma, não haver organização no espaço urbano. Além da diferença no posicionamento dos prédios no terreno, respeitando a sua função, a diferenciação entre eles também estaria na parte física: dimensões, gabarito e características gerais diferentes. Ele também prega o apoio necessário às unidades de habitação dos serviços, como: escola maternal, jardim de infância, escola primária, campos de lazer, piscina, clube, assistência médica etc.

Ele idealiza, da mesma forma, vias separadas (elevadas), de acordo com a velocidade do deslocamento e locais subterrâneos para estacionamento, deixando, assim, as ruas apenas para a circulação. É previsto um local para o pedestre, separado das vias de carro. Entre o centro Cívico e o Comercial se estende uma praça, que permite as aglomerações humanas, sem nenhum prejuízo ao tráfego, segundo palavras do próprio autor do projeto.

Também há a preocupação com o controle do número de pessoas que frequentarão a área:

"O presente projeto de urbanização foi estudado de forma a não ser ultrapassada a densidade média (sic) de 1.000 habitantes por hectare, proporcionando condições adequadas ao natural desenvolvimento das quatro funções da cidade: Habitar, Trabalhar, Cultivar o corpo e o espírito, Circular." (REIDY, 1948, p. 92).

Por fim, há a referência aos três núcleos principais do projeto, que abrigam, respectivamente, o Centro Cívico Municipal, o Centro Comercial e o setor de habitação. Sobre cada um deles, Reidy fala:

"Centro Cívico Municipal – Grupando os Poderes Executivo e Legislativo e os órgãos (sic) de difusão cultural (Museu, Biblioteca (sic), Auditório para conferências e salão para exposições), o Centro Cívico Municipal foi localizado no coração da cidade, junto ao cruzamento das avenidas Norte-Sul e Almirante Barroso. É o local indicado para a sede (sic) da Administração da Cidade, pois será igualmente acessível (sic) às populações das zonas Norte e Sul..." (REIDY, 1948, p. 92)

E continua:

"Centro Comercial – O centro comercial é constituído (sic) por quatro grandes blócos (sic) de vinte e seis pavimentos, destinados a escritórios comerciais, e por edifícios de pequena altura destinados a lojas e a diversões: Cinema, Teatro, Restaurantes, Confeitarias, etc." (REIDY, 1948, p. 93).

Por último, explica o setor de habitação:

"Habitação – É a primeira e a mais importante das funções urbanas. Na área situada junto à rua do Lavradio, foi projetada uma unidade residencial para uma população de cerca de 8.000 habitantes, equipada com os serviços comuns necessários ao pleno desenvolvimento da vida da comunidade (...)  
A edificação se desenvolve segundo uma linha quebrada com setecentos e oitenta metros de extensão e altura correspondente a doze pavimentos." (REIDY, 1948, p. 93).

Reidy apóia-se na altura elevada dos prédios para liberar o solo e, assim, obter um aumento das áreas livres e verdes, ampliando o contato com a natureza, tanto pregada pelos conceitos modernistas.



Figura 33: Projeto de Reidy para a esplanada de Santo Antônio. Vias largas e retilíneas, cruzamentos feitos em níveis diferentes, ausência de áreas internas e uso de áreas verdes. Nota-se à esquerda o Passeio Público e acima do projeto, o Campo de Santana. (Referência bibliográfica: Revista Municipal de Engenharia, volume XV, julho/setembro de 1948, número 3).

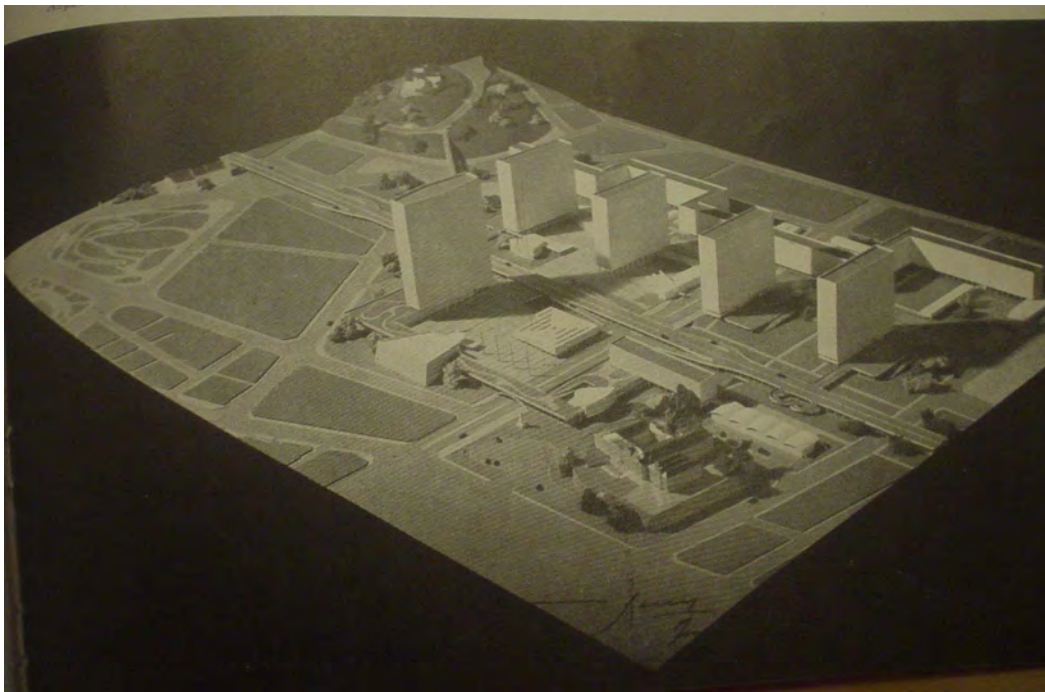


Figura 34: Maquete do projeto. Ao fundo: Morro Santa Teresa. À esquerda: Passeio Público. (Referência bibliográfica: Revista Municipal de Engenharia, volume XV, julho/setembro de 1948, número 3).

Com certeza, um dos projetos arquitetônicos da década de 1950 mais representativos para o movimento Rio-Capital, executado de fato, foi o monumento em



Honra aos Mortos na Segunda Guerra Mundial, ou simplesmente Monumento aos Pracinhas.

O projeto, de autoria dos arquitetos Marcos Konder Netto e Hélio Ribas Marinho, começou a ser construído no dia 24 de junho de 1957 e finalizado em 24 de junho de 1960. O monumento ocupa uma área de 6.850 m<sup>2</sup> e desenvolve-se em três planos: subsolo (onde temos o mausoléu), patamar e a plataforma (onde encontramos o grande destaque que fornece monumentalidade ao monumento, o pórtico).

Sobre o processo de construção do monumento, temos:

"Após diversos entendimentos com as autoridades locais e estudos acerca de onde construir o Monumento, no dia 28 de junho de 1955, Alim Pedro, Prefeito do então Distrito Federal, assinou o ato doando o terreno para a sua construção, uma área com 10.000 metros quadrados no Aterro da Glória. Foi então aberta uma concorrência pública para escolha de um projeto, na qual se inscreveram trinta e seis concorrentes." (REVISTA DA CULTURA, 2002, p. 12-3).

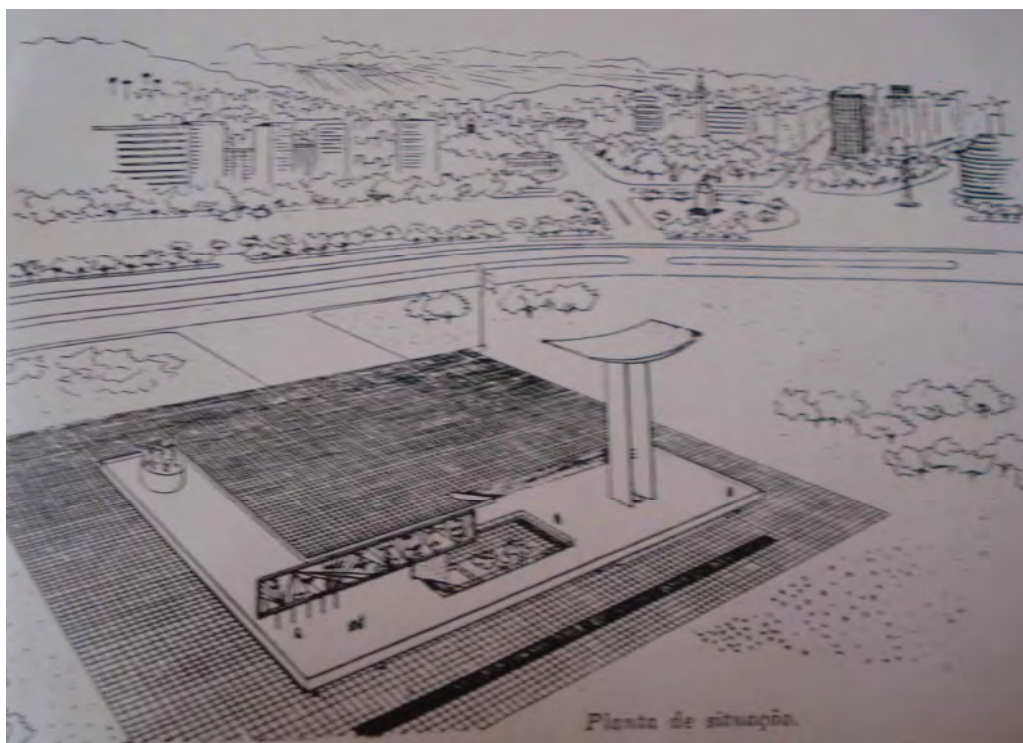


Figura 35: Perspectiva do projeto do Monumento aos Pracinhas. Ao fundo vemos Santa Teresa e o Centro da cidade. (Referência bibliográfica: Revista Habitat, número 31, junho de 1956).

É de fácil percepção a monumentalidade obtida por este memorial frente ao caótico centro urbano do Rio de Janeiro. Seu pórtico, devido às suas dimensões, com duas colunas de 31 metros de altura cada e um arco sustentado com 220 m<sup>2</sup> de superfície, agrega grandes valores de monumentalidade à obra, que também se apóia na avenida aterrada à sua frente, de grande porte, para manter essa característica.

Após a demonstração dos projetos acima, podemos relacioná-los com as condições decadentes pelas quais o Rio de Janeiro passava nas décadas de 1940 e 1950, exercendo o cargo de capital federal. Por isso, vários projetos com intenção de modificar a cidade de forma radical, projetos urbanos que atingiriam áreas de grande porte, possivelmente não foram concluídos em prol de uma segunda alternativa: a construção de uma nova cidade, seguindo à risca os conceitos de monumentalidade modernista.

## **CAPÍTULO V**

### **CONCLUSÃO**

O controle obtido sobre uma cidade, por meio do projeto urbano, pode obter grande sucesso se for focado, se for centrado no objetivo pelo qual a urbe está sendo projetada. Na metade do século XX, a questão da mudança da capital federal voltou à tona, já que se tratava de um tópico de discussão levantado ainda no século anterior, mirando as recentes teorias urbanísticas englobadas pelo movimento moderno.

Assim, foi por esse viés que se obtiveram respostas sobre como uma cidade deveria se apresentar de forma a ser monumental e, sobretudo, exercer o cargo de capital federal da forma mais acertada possível. A resposta do modernismo foi o abandono de uma cidade de traçado convencional e o começo de uma iniciada do zero, praticamente negando o já existente.

Este trabalho veio levantar alguns espaços da cidade do Rio de Janeiro que demonstram teorias incompatíveis com o pensamento urbanístico à época, ou seja, um traçado antiquado e que já não funcionava adequadamente para os afazeres do poder do país.

De fato, a tentativa de mostrar como chegamos ao traçado do Rio de Janeiro na década de 1950 foi feita através de um breve levantamento de sua evolução urbanística desde a sua fundação. Como a estratificação do solo e a conseqüente despolarização do centro comercial e econômico da cidade bloqueou o desenvolvimento, até certo ponto, urbanístico, de seu centro de poder, fazendo com que, bem no período em foco, ele ficasse estagnado, sem grandes melhorias, ou pelo menos significativas o bastante para que pudessem manter a capital federal no Rio.

Algumas questões foram levantadas de prováveis problemas enfrentados pelos governantes tendo a capital na cidade carioca. Vários prédios governamentais sem a



monumentalidade requerida e as ruas estreitas impedindo um fluxo de automóveis na velocidade ideal, gerando por meio desse e de outros fatores, questões de insegurança na capital.

Consideramos, durante o trabalho, uma breve comparação com os ideais do modernismo face ao que se obtinha no Rio de Janeiro. Tentamos não personificar essas leis urbanísticas, em voga nos anos de 1950, em uma cidade específica, haja visto que a pesquisa se referia unicamente às questões do urbanismo carioca.

No entanto, levantamos algumas questões deveras interessantes para futuras pesquisas: as dificuldades aqui enumeradas obtiveram as requeridas soluções no projeto da nova capital federal, Brasília? É, por meio dessas alternativas ao traçado convencional do Rio de Janeiro, que se tem maior segurança governamental em Brasília (como é defendido neste trabalho)? Em que pontos do plano da nova cidade projetada por Lúcio Costa podemos vislumbrar essas preocupações em não repetir os erros e os problemas que encontramos no Rio de Janeiro para o funcionamento correto do centro de poder federal?

Dito isso, vislumbramos uma confrontação mais direta e clara entre as duas cidades. Onde estão as respostas aos problemas apresentados no Rio de Janeiro (que foram enumerados neste trabalho), no plano piloto de Brasília? Lucio Costa tinha em mente a cidade do Rio de Janeiro como capital federal ao projetar Brasília? Essas respostas podem se pautar dentro das categorias de segurança levantadas neste trabalho: diária, governamental e militar. Pode-se, portanto, chegar às conclusões obtidas neste trabalho ou negá-las. A saber: nos quesitos que englobam ambas, seguranças governamental e militar, há chances de se atingir níveis mais altos de segurança nas cidades modernistas, que prezam pelo deslocamento em alta velocidade do automóvel.

Já no tocante à segurança diária, do pedestre, a cidade convencional, com a rua corredor, fornece maiores níveis de segurança.

Sem o intuito de dar um fim à discussão, mas sim, fomentá-la ainda mais, vislumbramos algumas respostas após essa pesquisa. Acreditamos que Brasília veio como uma solução aos problemas encontrados no Rio de Janeiro. Coube ao plano de Brasília criar uma cidade conflitante com o Rio de Janeiro, ou seja, monumental de acordo com o pensamento em voga, o modernismo. Com vias largas, retilíneas, prezando pela alta velocidade no deslocamento, tentou-se alcançar níveis de segurança maiores do que aqueles encontrados no Rio de Janeiro para uma capital federal. Podemos dizer, portanto, que essa foi uma das preocupações de Lucio Costa ao idealizar Brasília. É justamente nessa agilidade de deslocamento e nessa escala maior dos espaços encontrados em Brasília que vemos a busca da solução das questões de segurança enfrentadas na cidade do Rio de Janeiro.

No entanto, pode-se afirmar que a criação de uma cidade, em busca do ideal, foi uma solução radical e desnecessária? Era possível manter-se a capital no Rio de Janeiro (haja visto que tal fato seria positivo para a cidade em fatores econômicos) por meio de melhorias urbanas, muitas delas enumeradas neste trabalho, ou, até mesmo da implementação de um plano completo, como o plano Agache?

Acreditamos que apenas uma reformulação completa, principalmente do centro urbano do Rio de Janeiro, local de concentração do poder, seria capaz de manter a capital com, pelo menos, níveis aceitáveis de segurança governamental. Como defendido neste trabalho, a cidade do Rio de Janeiro era, na década de 50, precária em monumentalidade e, por sua vez, segurança para os afazeres governamentais.

No entanto, essa transferência da capital, para a cidade de Brasília, teve pontos positivos e negativos na evolução do Rio de Janeiro como cidade. Ao mesmo tempo em

que tirou da sua lista de encargos os afazeres de uma capital federal, que interfere no funcionamento da cidade em si, ampliou o eixo de investimentos, principalmente da iniciativa privada. Na década de 50, esse eixo girava em torno, basicamente, da região Sudeste do Brasil. Nos dias atuais grande parte deste investimento foi deslocado para a região influenciada para capital federal modernista: Brasília.

Esse pode ser um dos motivos pelos quais a avenida Presidente Vargas ainda não atingiu todo o seu potencial. Ou seja, visto que o poder político saiu do Rio de Janeiro, esse espaço ficou ainda mais defasado. Agregando-se a essa razão fica a já apresentada neste trabalho: o surgimento de novos pólos econômicos na própria cidade, como Copacabana, Inhaúma e Madureira.

Essas questões podem servir para um entendimento ainda maior do plano de Brasília e das idéias modernistas aplicadas a cidades com intuito de serem capitais federais. Assim como esses problemas foram a chave para o abandono do Rio de Janeiro de suas funções federais, podem, ao mesmo tempo, justificar as soluções apresentadas em Brasília.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Maurício. **A Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IplanRio/Zahar, 1987.

AGACHE, Alfred. **Cidade do Rio de Janeiro: Extensão, remodelação, embelezamento**. Paris: Foyer Brasilien, 1930.

BARREIROS, E. C. **Atlas da Evolução Urbana da Cidade do Rio de Janeiro**. Ensaio (1565-1965). Rio de Janeiro: IHGB, 1965.

CARDEMAN, D.; CARDEMAN, R. **O Rio de Janeiro nas Alturas**. Rio de Janeiro: Mauad, 2004.

CARPINTERO, A. C. C. **Momento de Ruptura**. Campinas: CMU/UNICAMP, 1996.

\_\_\_\_\_. **Brasília: Prática e Teoria Urbanística no Brasil, 1956-1998**. Tese de Doutorado. USP, SP, 1998.

\_\_\_\_\_. **Ein Andere Brasilia/Uma outra Brasília**. In: **Revista ENT.BAU.DENK.**, Das Reisen und Die Architektur – Brasil, Kassel: Universität Kassel, Nr. 4, novembro 2003.

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 2006.

COARACY, Vivaldo. **Memórias da Cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Ed., 1965.

CRULS, Gastão. **Aparência do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Ed., 1965.

CRULS, Luís. **O Clima do Rio de Janeiro**. Segundo observações meteorológicas feitas durante o período de 1851 a 1890. Rio de Janeiro: Typographia e Lithog. H. Lombaerts Editora, 1892.

CZAJKOWSKI, Jorge. **Guia de arquitetura moderna no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2000.

\_\_\_\_\_. **Guia de arquitetura eclética no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2000.

\_\_\_\_\_. **Guia de arquitetura colonial, neoclássica e romântica no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, Casa da Palavra: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2000.

\_\_\_\_\_. **Guia de arquitetura art déco no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2000.

ENDERS, Armelle. **A história do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Gryphus, 2004.

- GEDDES, Patrick. **Cidades em Evolução**. Campinas: Papirus, 1994.
- GÉRON, Brasil. **História das Ruas do Rio**. Rio de Janeiro: Editora Lacerda, 2000.
- GHIRALDINI, Milton Carlos. **Problemas da arquitetura urbana**. In: **Revista Habitat**. São Paulo: p. 32-3, junho, 1956.
- GOMES, Laurentino. **1808**. São Paulo: Ed. Planeta do Brasil, 2007.
- GUIMARAENS, Cêça. **Paradoxos Entrelaçados: As torres para o futuro e a tradição nacional**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2002.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2003.
- JUNIOR, Augusto Vasconcelos. “O monumental em arquitetura”. In: **Revista Arquitetura e Urbanismo**. Rio de Janeiro: p. 54-6, julho-agosto, 1939.
- JUNIOR, Donato Mello. **Rio de Janeiro: Planos, Plantas e Aparências**. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia, 1988.
- KOSIK, Karel. **Dialética do Concreto**. 6ª ed. São Paulo: Paz e terra, 1995.
- LE CORBUSIER, Pseud de Charles Edouard Jeanneret-gris. **Urbanismo**. São Paulo: M. Fontes, 1992.
- LE CORBUSIER, Pseud de Charles Edouard Jeanneret-gris. **Carta de Atenas(a)**. São Paulo: HUCITEC, 1993.
- LOBO, Eulalia Maria Lahmeyer. **História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industrial e financeiro)**. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.
- MINAYO, M. C. de S. **O Desafio do Conhecimento**. Pesquisa Qualitativa. São Paulo / Rio de Janeiro: HUCITEC / ABRASCO, 1992.
- REIDY, Affonso Eduardo. “Urbanização da Esplanada do Castelo”. In: **Revista Municipal de Engenharia**. Rio de Janeiro: p. 604-7, setembro, 1938.
- \_\_\_\_\_. “Estudo da urbanização da área resultante do desmonte do morro de Santo Antônio”. In: **Revista Municipal de Engenharia**. Rio de Janeiro: p. 86-94, julho-setembro, 1948.
- REIS, José de Oliveira. **O Rio de Janeiro e seus Prefeitos**. Projetos de Alinhamento. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977.
- \_\_\_\_\_. **Urbanismo no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Ed. O Construtor S.A., 1950.
- \_\_\_\_\_. “Avenida Perimetral”. In: **Revista Municipal de Engenharia**. Rio de Janeiro: p. 59-70, abril/junho, 1954.

REIS, Nestor Goulart. “Urbanismo no Brasil. Segunda parte: séculos XIX e XX”. In: **Cadernos de pesquisa do LAP número 9**. São Paulo: FAUUSP, set.-out. 1995.

\_\_\_\_\_. “O Processo de Urbanização”. In: **Cadernos de pesquisa do LAP número 11**. São Paulo: FAUUSP, jan.-fev. 1996.

\_\_\_\_\_. “Notas sobre história da arquitetura e aparência das vilas e cidades”. In: **Cadernos de pesquisa do LAP número 20**. São Paulo: FAUUSP, jul.-ago. 1997.

REZENDE, Vera F. “Da sedução à oficialização. O urbanismo modernista na cidade do Rio de Janeiro”. In: **Cadernos PPG-AU/FAUFBA. Urbanismo modernista: Brasil, 1930-1960**. Bahia: FAUFBA, 2005.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. “Transportes de massa – Condicionadores ou condicionados?” In: **Revista de Administração Municipal, 24**. Rio de Janeiro: IBAM, setembro/outubro, 1977.

SANTOS, Milton. **Espaço & Método**. São Paulo: Nobel, 1988.

\_\_\_\_\_. **Metrópole Corporativa e Fragmentada: o caso de São Paulo**. São Paulo: Nobel, 1990.

SILVA, Fernando Nascimento (org.). **Rio de Janeiro em seus Quatrocentos Anos**. São Paulo / Rio de Janeiro: Record, 1965.

SINGER, Paul. **Economia Política da Urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1973.

SZILARD, Adalberto. **Defesa contra ataques aéreos**. In: **Revista Arquitetura e Urbanismo**. Rio de Janeiro: n° 6, p. 683-8, novembro/dezembro, 1939.

TORRES, Mario Henrique Glicério. **Palácio Laranjeiras**. Rio de Janeiro: Governo do Estado do Rio de Janeiro, BANERJ: SOBREART, 1982.

VAZ, Lilian Fessler. **Modernidade e moradia. Habitação coletiva no Rio de Janeiro. Séculos XIX e XX**. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2002.

## **REVISTAS CONSULTADAS**

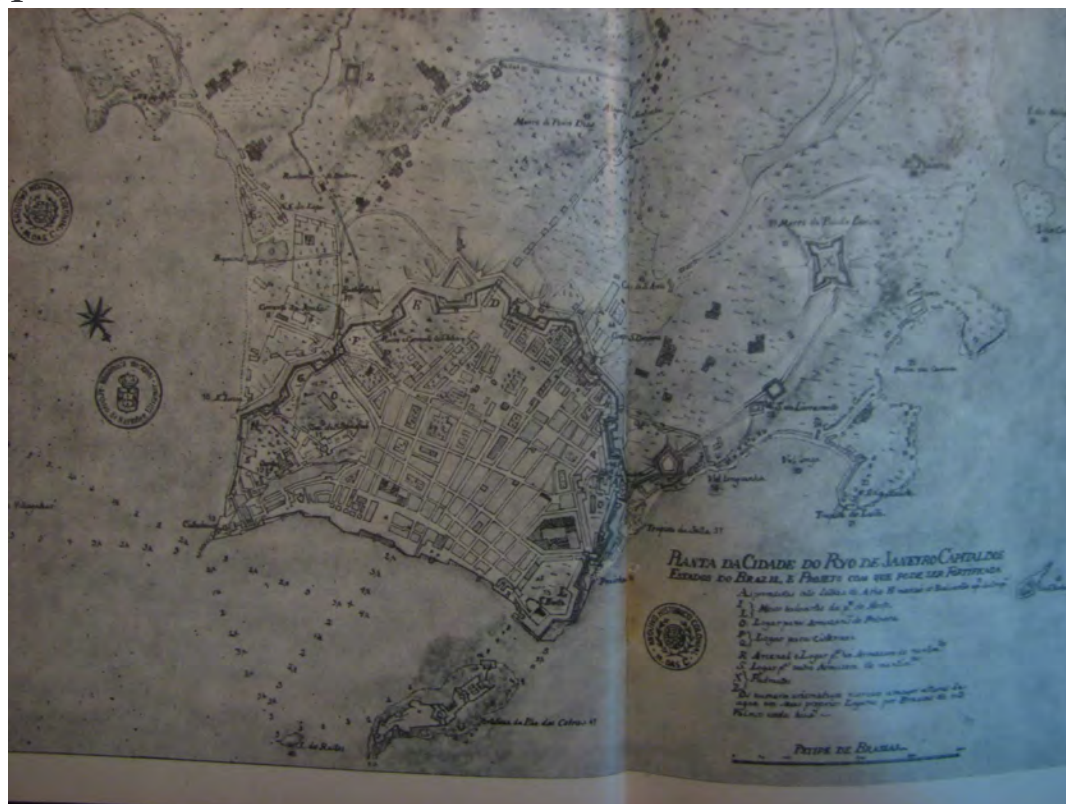
REVISTA MUNICIPAL DE ENGENHARIA, Rio de Janeiro: Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas, n. 6, novembro. 1938.

REVISTA DA CULTURA, FUNCEB, n. 3, janeiro-junho. 2002. Obtida no sítio: <http://www.funceb.org.br/pdf.html> em 26 de fevereiro de 2008.

REVISTA HABITAT, São Paulo, n. 31, junho. 1956.

## ANEXOS

### Anexo 1



Projeto da cidade murada. (CRULS, 1965, anexo).



## Anexo 2

### ACIDENTES FÍSICOS, LOGRADOUROS PÚBLICOS E OCORRÊNCIAS DIVERSAS, REFERENTES ÀS PLANCHAS

#### FRANCHA N.º 6

##### ACIDENTES FÍSICOS DENOMINADOS:

- 1 - Morro do Castelo
- 2 - Morro de Manuel de Brito
- 3 - Quilombo do Carmo
- 4 - Paredão Grande
- 5 - Ribeiro da Rua dos Pescadores
- 6 - Lagoa
- 7 - Lagoa Grande
- 8 - Praia de Manuel de Brito ou Marinha da Cidade
- 9 - Morro do Padre Sá
- 10 - Praia e Porto dos Padres da Companhia
- 11 - Praia da Pádua ou de Pina Sapé
- 12 - Praia
- 13 - Ilha da Madeira
- 14 - Ilha de Villegaignon, antiga de Serapipe
- 15 - Lagoa de Capoteira ou da Sentença
- 16 - Outeiro do Letipé

##### LOGRADOUROS PÚBLICOS:

(Em vermelho, na planilha)

- 1 - Ladeira da Misericórdia
- 2 - Rua da Misericórdia
- 3 - Largo da Misericórdia
- 4 - Caminho de Manuel de Brito
- 5 - Caminho para o Porto dos Padres da Companhia
- 6 - Rua de Antônio Nilo
- 7 - Ladeira do Pádua ou da Sentença
- 8 - Caminho da Alameda
- 9 - Caminho de Capoteira
- 10 - Ladeira do Colégio
- 11 - Ilhargu da Alameda
- 12 - Caminho para o Pádua ou dos Padres
- 13 - Campo da Alameda
- 14 - Caminho da Carreira
- 15 - Derrê do Mar
- 16 - Paredão caminha para a Ermita de Santa Luzia

##### OCORRÊNCIAS DIVERSAS:

- 1 - Forte de São Sebastião
- 2 - Forte de Santiago
- 3 - Igreja de São Sebastião
- 4 - Colégio dos Jesuítas
- 5 - Guincho
- 6 - Misericórdia - Capela e Hospital
- 7 - Ermita de Santa Luzia
- 8 - Ermita de N. S. da Ajuda
- 9 - Ermita de N. S. do ó
- 10 - Ermita de São José
- 11 - Fortim da Cruz
- 12 - Ermita interior à ocupação do Morro pelas Franciscanas, e ao que parece, sob a invocação de N. S. Antônio
- 13 - Baluarte de São
- 14 - Linha da Semaria de Manuel de Brito de Lacerda

#### FRANCHA N.º 8

##### ACIDENTES FÍSICOS DENOMINADOS:

- 1 - Morro do Desterro
- 2 - Lagoa do Desterro
- 3 - Lagoa da Parua
- 4 - Vale
- 5 - Morro de São Bento
- 6 - Morro de Santo Antônio
- 7 - Lagoa de Santo Antônio
- 8 - Marinha da Cidade
- 9 - Morro da Conceição
- 10 - Pádua ou Praia dos Padres da Companhia
- 11 - Ilha das Colinas

##### LOGRADOUROS PÚBLICOS ACRESCIDOS:

(Em vermelho, na planilha)

- 17 - Ladeira do Desterro
- 18 - Terreiro do Carmo ou da Pádua
- 19 - Ladeira de São Bento
- 20 - Rua das Dóras do Carmo
- 21 - Rua do Açougue dos Padres Bentes
- 22 - Rua da Caldeia
- 23 - Pádua por onde passa o Cano
- 24 - Rua de Domingos Manoel
- 25 - Rua da Portuária
- 26 - Rua de Cruzes da Conceição
- 27 - Rua de Antônio Vaz Viçoso
- 28 - Rua que vai para a Conceição
- 29 - Rua de Domingos Coelho
- 30 - Rua dos Pescadores
- 31 - Rua de Manoel de Freitas
- 32 - Beco de Caldeia
- 33 - Caminho da Conceição para o Porto
- 34 - Ladeira da Conceição
- 35 - Caminho da Praia
- 36 - Campo da Cidade
- 37 - Caminho que vai para a Conceição

##### Modificadas em seus aspectos ou denominações

(Em vermelho, na planilha)

- 4 - Rua Direita do Carmo ou de São Bento
- 5 - Rua do Açougue
- 6 - Rua de São José
- 7 - Ladeira do Pádua ou do Forno ou da Ajuda
- 8 - Rua da Ajuda
- 9 - Rua da Quilanda do Marinho
- 10 - Ladeira de Carmo ou do Colégio
- 11 - Caminho do Boqueirão
- 12 - Caminho do Desterro
- 13 - Caminho da Ilha ou do Exposto dos Padres
- 14 - Rua de Alípio Manoel

##### OCORRÊNCIAS DIVERSAS ACRESCIDAS:

- A - B - Linha de testada da Sumaria de Soboles, de João da Costa Ferreira

- 09 - Poço
- 10 - Câmara e Capela
- 015 - Capela da Pádua
- 16 - Convento de Carmo
- 17 - Igreja da Conceição
- 18 - Capela de N. S. do Porto
- 19 - Capela de N. S. da Conceição
- 20 - Fortim de Santa Margarida
- 21 - Ermita do Desterro
- 22 - Cemitério da Misericórdia
- 23 - Reduto de São Bento
- 24 - Reduto da Praia
- 25 - Hospital da Misericórdia
- 26 - Passagem de Veneza

##### Modificadas em seus aspectos ou denominações

- 2 - São - Igreja de São Sebastião
- 4 - Colégio e Igreja dos Jesuítas
- 5 - Igreja de N. S. do Bonfim (antiga da Misericórdia)
- 6 - Mosteiro e Igreja de São Bento
- 11 - Capela de Santa Cruz
- 12 - Convento e Igreja de Santo Antônio
- 13 - Reduto da São
- 14 - Muro do Mosteiro de São Bento

#### FRANCHA N.º 10

##### ACIDENTES FÍSICOS DENOMINADOS:

- 03 - Curva
- 04 - Praia dos Mineiros
- 05 - Morro de Livramento
- 12 - Ponta do Calabouço
- 23 - Morro do Castelo
- 33 - Canhão Grande

##### Modificadas em seus aspectos ou denominações

- 10 - Praia de Dom Manuel
- 16 - Outeiro da Glória

##### LOGRADOUROS PÚBLICOS ACRESCIDOS:

- 28 - Caminho da Praia
- 29 - Caminho de comunicação da fortificação da Canção com o mar
- 40 - Ladeira da Glória
- 41 - Rua do Padre Duarte ou das Filhas
- 42 - Rua dos Quilómetros ou da Janta
- 43 - Valongo
- 44 - Ladeira do Livramento

##### Modificadas em seus aspectos ou denominações

(Em vermelho, na planilha)

- 4 - Rua Direita
- 015 - Alameda de Matasanos
- 15 - Rua do Padre Duarte ou das Filhas
- 16 - Largo do Carmo
- 21 - Rua também chamada dos Quilómetros
- 22 - Rua do Cabo
- 24 - Rua do Desterro
- 27 - Rua do Licenciado Antônio Carneiro
- 28 - Rua da Conceição
- 29 - Rua da Serpente ou de Domingos Coelho
- 31 - Rua da Quilanda do Marinho
- 32 - Caminho da Conceição para o Porto ou Rua do Padre Bento Coelho
- 37 - Caminho do Egito

##### OCORRÊNCIAS DIVERSAS ACRESCIDAS:

- 006 - Baluarte de São Antônio
- 27 - Projeto do Muro ou Muralha da Cidade, do Br. gadoiro João Manoel
- 77 - Idéia, de um Calo
- 29 - Igreja do Rosário
- 30 - Travessa de São Francisco
- 30 - Capela de São Domingos
- 31 - Reduto de Santa Luzia
- 32 - Trinchada do Morro da Conceição
- 33 - Palácio do Bispo
- 34 - Capela de S. Francisco da Praia
- 35 - Casa do Governador
- 36 - Alameda
- 37 - Casa da Moeda
- 38 - Armazém do Rei
- 39 - Capela de N. S. do Livramento
- 40 - Calabouço
- 41 - Ermita de N. S. da Glória
- 42 - Arco Velho da Calçada - interrupção arqueológica, baseada no doc. 1825 e várias informações históricas

##### Modificadas em seus aspectos ou denominações

- 1 - Fortim de São Sebastião
- 10 - Morro do Desterro
- 14 - Morro do Desterro de São Bento
- 28 - Travessa da Cidade

#### FRANCHA N.º 12

##### ACIDENTES FÍSICOS DENOMINADOS:

- 14 - Morro e Alagadouro de Pedro Dias
- 15 - Morro da Saúde
- 16 - Morro das Mangueiras
- 17 - Praia de Santa Luzia
- 18 - Ilha dos Baites

##### Modificadas em seus aspectos ou denominações

- 7 - Lagoa do Boqueirão
- 015 - Mangal de São Diego

##### LOGRADOUROS PÚBLICOS ACRESCIDOS:

(Em vermelho, na planilha)

- 05 - Campo de São Domingos
- 46 - Rua da Valinha ou da Praia
- 47 - Rua Nova de São Bento
- 48 - Rua da Pedreira de Alípio
- 49 - Largo Real da São
- 09 - Rua dos Laticios
- 10 - Largo da Carreira
- 11 - Ladeira de Santo Antônio
- 12 - Rua da Vela
- 13 - Caminho da Mangueira
- 14 - Rua da Ladeira da Fortificação da Conceição
- 15 - Travessa de Santo Antônio
- 16 - Beco do Arco do Telen
- 17 - Beco da Torre de São José
- 18 - Beco da Fidalga
- 19 - Beco dos Ferrinhos
- 20 - Beco da Boa Noite
- 21 - Beco da Guiné
- 22 - Beco do Administrador
- 23 - Beco do Outeiro ou da Batalla
- 24 - Beco de Calabouço
- 25 - Beco do Quilombo
- 26 - Beco do Telen
- 27 - Beco dos Tailhões

##### Modificadas em seus aspectos ou denominações

(Em vermelho, na planilha)

- 06 - Rua do Porto
- 7 - Ladeira do Castelo ou do Seminário
- 8 - Rua da Ajuda
- 009 - Rua de Santa Elzebrina
- 12 - Rua dos Barbudos
- 012 - Caminho de Matasanos
- 12a - Estrada de Matasanos
- 14 - Caminho da Glória ou da Carlen
- 014 - Caminho da Estrada do Castelo
- 15 - Rua do Outeiro
- 16 - Caminho para Santa Luzia
- 17 - Rua da Ladeira do Hospital
- 020 - Rua do Alípio
- 18 - Rua do Salto
- 19 - Rua do Bom Jesus
- 20 - Rua de São Pedro
- 21a - Rua da Ladeira de Santa Rita ou da Ilha São
- 22 - Beco da Glória ou das Carlenas
- 23 - Rua dos Outeiros
- 24 - Rua de Gaspar Gonçalves
- 025 - Rua da Praia
- 26a - Rua de Alípio
- 27 - Rua do Pádua
- 043 - Valongo

##### OCORRÊNCIAS DIVERSAS ACRESCIDAS:

- 44 - Chafariz do Largo do Carmo
- 45 - Igreja de São Pedro
- 46 - Igreja de São Bento
- 47 - Igreja de Santa Rita
- 48 - Ermita de Santa Elzebrina
- 49 - Travessa
- 50 - Igreja de N. S. da Saúde
- 51 - Alípio
- 52 - Poço dos Milhares
- 53 - Poço, mudado da Várzea de N. S. do Carmo
- 54 - Fúria

#### FRANCHA N.º 14

##### ACIDENTES FÍSICOS DENOMINADOS:

- 4a - Barreira de Santo Antônio
- 10 - Praia da Glória
- 30 - Praia da Lagoa
- 31 - Praia do Boqueirão
- 32 - Praia da Praia
- 33 - Praia do Boqueirão
- 34 - Praia da Praia
- 35 - Praia do Boqueirão
- 36 - Praia da Praia
- 37 - Praia do Boqueirão
- 38 - Praia da Praia
- 39 - Praia do Boqueirão
- 40 - Praia da Praia
- 41 - Praia do Boqueirão
- 42 - Praia da Praia
- 43 - Praia do Boqueirão
- 44 - Praia da Praia
- 45 - Praia do Boqueirão
- 46 - Praia da Praia
- 47 - Praia do Boqueirão
- 48 - Praia da Praia
- 49 - Praia do Boqueirão
- 50 - Praia da Praia
- 51 - Praia do Boqueirão
- 52 - Praia da Praia
- 53 - Praia do Boqueirão
- 54 - Praia da Praia
- 55 - Praia do Boqueirão
- 56 - Praia da Praia
- 57 - Praia do Boqueirão
- 58 - Praia da Praia
- 59 - Praia do Boqueirão
- 60 - Praia da Praia
- 61 - Praia do Boqueirão
- 62 - Praia da Praia
- 63 - Praia do Boqueirão
- 64 - Praia da Praia
- 65 - Praia do Boqueirão
- 66 - Praia da Praia
- 67 - Praia do Boqueirão
- 68 - Praia da Praia
- 69 - Praia do Boqueirão
- 70 - Praia da Praia
- 71 - Praia do Boqueirão
- 72 - Praia da Praia
- 73 - Praia do Boqueirão
- 74 - Praia da Praia
- 75 - Praia do Boqueirão
- 76 - Praia da Praia
- 77 - Praia do Boqueirão
- 78 - Praia da Praia
- 79 - Praia do Boqueirão
- 80 - Praia da Praia
- 81 - Praia do Boqueirão
- 82 - Praia da Praia
- 83 - Praia do Boqueirão
- 84 - Praia da Praia
- 85 - Praia do Boqueirão
- 86 - Praia da Praia
- 87 - Praia do Boqueirão
- 88 - Praia da Praia
- 89 - Praia do Boqueirão
- 90 - Praia da Praia
- 91 - Praia do Boqueirão
- 92 - Praia da Praia
- 93 - Praia do Boqueirão
- 94 - Praia da Praia
- 95 - Praia do Boqueirão
- 96 - Praia da Praia
- 97 - Praia do Boqueirão
- 98 - Praia da Praia
- 99 - Praia do Boqueirão
- 100 - Praia da Praia

##### Modificadas em seus aspectos ou denominações

(Em vermelho, na planilha)

- 3 - São Vello
- 10 - Praia de São José
- 15 - Igreja e Recolhimento de N. S. do Porto
- 16 - Recolhimento e Hospital da Misericórdia
- 17 - Travessa da Carreira
- 18 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 19 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 20 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 21 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 22 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 23 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 24 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 25 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 26 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 27 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 28 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 29 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 30 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 31 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 32 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 33 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 34 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 35 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 36 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 37 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 38 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 39 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 40 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 41 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 42 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 43 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 44 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 45 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 46 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 47 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 48 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 49 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 50 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 51 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 52 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 53 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 54 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 55 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 56 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 57 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 58 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 59 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 60 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 61 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 62 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 63 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 64 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 65 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 66 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 67 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 68 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 69 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 70 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 71 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 72 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 73 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 74 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 75 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 76 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 77 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 78 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 79 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 80 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 81 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 82 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 83 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 84 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 85 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 86 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 87 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 88 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 89 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 90 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 91 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 92 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 93 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 94 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 95 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 96 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 97 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 98 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 99 - Travessa de N. S. do Boqueirão
- 100 - Travessa de N. S. do Boqueirão

##### Modificadas em seus aspectos ou denominações

(Em vermelho, na planilha)

- 35 - Casa dos Contos - antiga dos Governadores
- 36 - Casa dos Governadores
- 42 - Arco da Carreira
- 43 - Desamortamento da Carreira
- 44 - Fortificação construída no governo Gomes Freixo de Andrade

##### Modificadas em seus aspectos ou denominações

(Em vermelho, na planilha)

- 8 - Praia do Feite
- 17 - Interior de Santa Teresa
- 013 - Mangue
- 24 - Morro de Pedro Dias ou do Senado
- 61 - Alagadouro de Pedro Dias

##### LOGRADOUROS PÚBLICOS ACRESCIDOS:

(Em vermelho, na planilha)

- 02 - Rua da Praia de S. Francisco de Paula
- 03 - Rua do Fogo ou da Pedreira de Alípio
- 04 - Rua da Pedreira da Conceição
- 05 - Travessa da Conceição
- 06 - Travessa da Conceição
- 07 - Travessa da Conceição
- 08 - Travessa da Conceição
- 09 - Travessa da Conceição
- 10 - Travessa da Conceição
- 11 - Travessa da Conceição
- 12 - Travessa da Conceição
- 13 - Travessa da Conceição
- 14 - Travessa da Conceição
- 15 - Travessa da Conceição
- 16 - Travessa da Conceição
- 17 - Travessa da Conceição
- 18 - Travessa da Conceição
- 19 - Travessa da Conceição
- 20 - Travessa da Conceição
- 21 - Travessa da Conceição
- 22 - Travessa da Conceição
- 23 - Travessa da Conceição
- 24 - Travessa da Conceição
- 25 - Travessa da Conceição
- 26 - Travessa da Conceição
- 27 - Travessa da Conceição
- 28 - Travessa da Conceição
- 29 - Travessa da Conceição
- 30 - Travessa da Conceição
- 31 - Travessa da Conceição
- 32 - Travessa da Conceição
- 33 - Travessa da Conceição
- 34 - Travessa da Conceição
- 35 - Travessa da Conceição
- 36 - Travessa da Conceição
- 37 - Travessa da Conceição
- 38 - Travessa da Conceição
- 39 - Travessa da Conceição
- 40 - Travessa da Conceição
- 41 - Travessa da Conceição
- 42 - Travessa da Conceição
- 43 - Travessa da Conceição
- 44 - Travessa da Conceição
- 45 - Travessa da Conceição
- 46 - Travessa da Conceição
- 47 - Travessa da Conceição
- 48 - Travessa da Conceição
- 49 - Travessa da Conceição
- 50 - Travessa da Conceição
- 51 - Travessa da Conceição
- 52 - Travessa da Conceição
- 53 - Travessa da Conceição
- 54 - Travessa da Conceição
- 55 - Travessa da Conceição
- 56 - Travessa da Conceição
- 57 - Travessa da Conceição
- 58 - Travessa da Conceição
- 59 - Travessa da Conceição
- 60 - Travessa da Conceição
- 61 - Travessa da Conceição
- 62 - Travessa da Conceição
- 63 - Travessa da Conceição
- 64 - Travessa da Conceição
- 65 - Travessa da Conceição
- 66 - Travessa da Conceição
- 67 - Travessa da Conceição
- 68 - Travessa da Conceição
- 69 - Travessa da Conceição
- 70 - Travessa da Conceição
- 71 - Travessa da Conceição
- 72 - Travessa da Conceição
- 73 - Travessa da Conceição
- 74 - Travessa da Conceição
- 75 - Travessa da Conceição
- 76 - Travessa da Conceição
- 77 - Travessa da Conceição
- 78 - Travessa da Conceição
- 79 - Travessa da Conceição
- 80 - Travessa da Conceição
- 81 - Travessa da Conceição
- 82 - Travessa da Conceição
- 83 - Travessa da Conceição
- 84 - Travessa da Conceição
- 85 - Travessa da Conceição
- 86 - Travessa da Conceição
- 87 - Travessa da Conceição
- 88 - Travessa da Conceição
- 89 - Travessa da Conceição
- 90 - Travessa da Conceição
- 91 - Travessa da Conceição
- 92 - Travessa da Conceição
- 93 - Travessa da Conceição
- 94 - Travessa da Conceição
- 95 - Travessa da Conceição
- 96 - Travessa da Conceição
- 97 - Travessa da Conceição
- 98 - Travessa da Conceição
- 99 - Travessa da Conceição
- 100 - Travessa da Conceição

##### Modificadas em seus aspectos ou denominações

(Em vermelho, na planilha)

- 7 - Ladeira do Castelo
- 08 - Rua do Arco
- 11 - Rua do Forno Público
- 012 - Rua de Matasanos
- 13 - Largo da Ajuda
- 14 - Praia e Rua da Glória
- 15 - Largo do Pádua
- 16 - Rua do Hospital
- 20 - Rua da Várzea
- 21 - Rua da Glória
- 22 - Rua dos Outeiros
- 23 - Beco dos Barbudos
- 24 - Campo de Santa
- 25 - Rua do Pádua
- 26 - Rua do Valongo ou Valongo
- 41 - Rua Nova do Outeiro

##### OCORRÊNCIAS DIVERSAS ACRESCIDAS:

- 01 - Estágio de Teófilo Sematônio, no Morro do Castelo
- 11 - Capela dos Terceiros do Carmo
- 12 - Igreja de N. S. Mãe dos Humos
- 13 - Igreja de S. Francisco da Praia
- 14 - Igreja de S. Francisco de Paula
- 15 - Igreja de São Jorge
- 16 - Igreja de S. Gonzalo Garcia
- 17 - Igreja de São Bento
- 18 - Igreja de São Bento
- 19 - Igreja de São Bento
- 20 - Igreja de São Bento
- 21 - Igreja de São Bento
- 22 - Igreja de São Bento
- 23 - Igreja de São Bento
- 24 - Igreja de São Bento
- 25 - Igreja de São Bento
- 26 - Igreja de São Bento
- 27 - Igreja de São Bento
- 28 - Igreja de São Bento
- 29 - Igreja de São Bento
- 30 - Igreja de São Bento
- 31 - Igreja de São Bento
- 32 - Igreja de São Bento
- 33 - Igreja de São Bento
- 34 - Igreja de São Bento
- 35 - Igreja de São Bento
- 36 - Igreja de São Bento
- 37 - Igreja de São Bento
- 38 - Igreja de São Bento
- 39 - Igreja de São Bento
- 40 - Igreja de São Bento
- 41 - Igreja de São Bento
- 42 - Igreja de São Bento
- 43 - Igreja de São Bento
- 44 - Igreja de São Bento
- 45 - Igreja de São Bento
- 46 - Igreja de São Bento
- 47 - Igreja de São Bento
- 48 - Igreja de São Bento
- 49 - Igreja de São Bento
- 50 - Igreja de São Bento
- 51 - Igreja de São Bento
- 52 - Igreja de São Bento
- 53 - Igreja de São Bento
- 54 - Igreja de São Bento
- 55 - Igreja de São Bento
- 56 - Igreja de São Bento
- 57 - Igreja de São Bento
- 58 - Igreja de São Bento
- 59 - Igreja de São Bento
- 60 - Igreja de São Bento
- 61 - Igreja de São Bento
- 62 - Igreja de São Bento
- 63 - Igreja de São Bento
- 64 - Igreja de São Bento
- 65 - Igreja de São Bento
- 66 - Igreja de São Bento
- 67 - Igreja de São Bento
- 68 - Igreja de São Bento
- 69 - Igreja de São Bento
- 70 - Igreja de São Bento
- 71 - Igreja de São Bento
- 72 - Igreja de São Bento
- 73 - Igreja de São Bento
- 74 - Igreja de São Bento
- 75 - Igreja de São Bento
- 76 - Igreja de São Bento
- 77 - Igreja de São Bento
- 78 - Igreja de São Bento
- 79 - Igreja de São Bento
- 80 - Igreja de São Bento
- 81 - Igreja de São Bento
- 82 - Igreja de São Bento
- 83 - Igreja

## Anexo 3

### ACIDENTES FISICOS, LOGRADOUROS PÚBLICOS E OCORRÊNCIAS DIVERSAS, REFERENTES AS PRANCHAS

- 110 — Chafariz do Lagarto
- 111 — Igreja do Santíssimo Sacramento
- 112 — Teatro de S. Pedro de Alcântara
- 113 — Teatro de S. José
- 114 — Quartel
- 115 — Igreja Episcopal Britânica
- 116 — Igreja Alemã Protestante
- 117 — Grande Oriente
- 118 — Igreja de São Antônio dos Pobres
- 119 — Chafariz
- 120 — Casa dos Minérios
- 121 — Correlas
- 122 — Praça do Comércio
- 123 — Hotel Phoenix e Ponte
- 124 — Ponte das Barcas a Vapor para Biteró
- 125 — Escola de Marinha

Modificadas em seus aspectos ou denominações

- 81 — Telégrafo Semáforo
- 4 — Hospital Militar e Observatório Astronômico
- 15 — Câmara dos Deputados
- 37 — Arsenal de Guerra
- 60 — Escola Militar
- 75 — Cúrio de S. Jorge — Transferido para a Igreja de S. Gonzalo Garcia
- 51 — Antiga Fortes dos Bobos — possivelmente em processo de extinção
- 6 — Mercado

#### PRANCHA N.º 18

##### ACIDENTES FISICOS ACRESCIDOS:

- 34 — Praia do Russel
- Modificadas em seus aspectos ou denominações
- 1 — Morro do Castelo parcialmente demolido, com a abertura da Avenida Central e uma rua paralela, que depois seria denominada Rua México
- 21 — Ruínas do Senado, após o desmoronamento do Morro do Senado
- 23 — Ilha Fuzil — a partir dos fins do século XIX

##### LOGRADOUROS PÚBLICOS ACRESCIDOS:

- (Em vermelho, na planta)
- 0116 — Ladeira do Morro da Saúde
  - 0118 — Alameda do Cão de Fierro
  - 315 — Praça dos Arcos
  - 104 — Rua Ouse Fozilado
  - 117 — Rua dos Capiteiros
  - 170 — Rua Cardozo Marinho
  - 179 — Rua Barão de Gombos
  - 180 — Rua dos Policiais
  - 181 — Avenida Salvador de Sá (recom. aberta)
  - 182 — Travessa Nomesey
  - 183 — Travessa de Fátima
  - 184 — Rua Prefeito Bezerra
  - 185 — Rua Gomes Freire
  - 186 — Avenida Irmão de S.
  - 187 — Rua Monte Alegre
  - 188 — Rua Francisco Muratori
  - 189 — Travessa Nomesey
  - 190 — Rua de Carvelo
  - 191 — Rua Marinho
  - 192 — Rua Chico Salgado
  - 193 — Travessa Cassiano
  - 194 — Rua Taylor
  - 195 — Rua Vitor de Fátima
  - 196 — Rua Beneditina Constant
  - 197 — Rua do Rio
  - 198 — Rua de São
  - 199 — Rua Barão de Gombos
  - 0189 — Ladeira do Russel
  - 200 — Largo de Glória
  - 201 — Rua Conto de Lago
  - 202 — Rua Augusto Severo
  - 203 — Avenida Santa-Maria
  - 204 — Rua da Relação
  - 205 — Rua da Moeda
  - 206 — Ladeira do Barroco
  - 207 — Ladeira de Paris
  - 208 — Travessa Dona Lúcia
  - 209 — Rua Major J. Sales
  - 210 — Rua Dona Ana Mascarenhas
  - 211 — Ladeira Madre de Deus
  - 212 — Rua Miguel Solla
  - 213 — Ladeira do Livramento
  - 214 — Rua do Comércio
  - 215 — Avenida do Cais
  - 216 — Praça da Harmonia
  - 217 — Largo de Dóndolo
  - 218 — Rua Costa Salgado
  - 219 — Ladeira de Valença
  - 220 — Ladeira do Pedro Antônio
  - 221 — Travessa General João
  - 222 — Rua Nito Groux
  - 223 — Rua do João Inácio
  - 224 — Rua Coelho de Castro
  - 225 — Rua do Suro
  - 226 — Rua João José
  - 227 — Adro
  - 228 — Rua do Fuso
  - 229 — Rua do Comandante
  - 230 — Rua Dona Gerardo
  - 231 — Travessa Dona Gerardo
  - 232 — Rua do Carmo
  - 233 — Ladeira do Seminário
  - 234 — Avenida Central — inaugurada em 15-11-1905
  - 235 — Rua Espírito Santo
  - 236 — Travessa de São Domingos
  - 237 — Rua Bárbara de Alencar
  - 238 — Rua do Tesouro
  - 239 — Travessa Bela Vista
  - 240 — Travessa Bela Vista
  - 241 — Rua Vitor de Fátima
  - 242 — Praça das Marinhais
  - 243 — Rua do Desembarque
  - 244 — Praça Dona Constante
  - 245 — Travessa Manoel de Carvalho
  - 246 — Praça Vitor de Fátima
  - 247 — Praça dos Governadores
  - 248 — Largo de Santana
  - 249 — Travessa Santa Maria
  - 250 — Travessa de Moreira
  - 251 — Rua do Cais

- Modificadas em seus aspectos ou denominações
- (Em vermelho, na planta)
- 4 — Rua Primeiro de Março
  - 6 — Rua S. José — retificada em seu trecho inicial
  - 6 — Rua Chile — trecho restante da antiga Rua da Ajuda
  - 12 — Rua Barão de Valença
  - 02 — Rua de Rialmeida
  - 14 — Rua da Glória
  - 18 — Praça 15 de Novembro
  - 20 — Rua João Carlos
  - 21 — Rua dos Ourives
  - 22 — Rua de Assembléa — alargada
  - 23 — Rua Seta de Sete
  - 25 — Rua do Hospital — alargada entre a Av. Central e a Rua Primeiro de Março
  - 26 — Rua General Câmara
  - 30 — Rua Vitor de Fátima
  - 32 — Rua do Comércio
  - 33 — Rua dos Ourives
  - 34 — Rua do Comércio
  - 35 — Travessa de Sta. Rita

- 035 — Rua do Acre — alargada e retificada
- 36 — Praça da República
- 37 — Rua do Comércio — alargada e retificada
- 38 — Rua Canavieira — alargada até a Rua Senador Pompeu
- 47 — Rua de São Bento — alargada
- 48 — Rua General Dias
- 53 — Rua Urupema — alargada
- 54 — Rua Vitor de Fátima
- 55 — Rua de Santo Antônio — alargada
- 57 — Travessa do Comércio
- 58 — Travessa Nomesey
- 61 — Travessa Dona Maria
- 62 — Travessa Costa Velha
- 63 — Largo da Balança
- 64 — Rua da Balança
- 65 — Travessa Santa Luzia
- 66 — Rua dos Andorais
- 71 — Rua Lúcia de Camões
- 72 — Rua Tobias Barreto
- 73 — Rua Dr. Joaquim Silva
- 74 — Rua Francisco Balsem
- 81 — Rua do Senado — ligada após o arrastamento final do Morro do Senado
- 82 — Rua do Comércio
- 83 — Av. Passos — alargada e aberta da Rua Senador dos Passos à Rua Marechal Floriano
- 84 — Av. 13 de Maio — alargada
- 85 — Rua Marechal Floriano Pólo — alargada entre o Largo de Sta. Rita e a Rua Camerino
- 87 — Rua da Princesa
- 88 — Rua Vitor de Fátima
- 89 — Rua Frei Caneca — alargada e retificada
- 90 — Praça Trindade
- 91 — Rua General Odeir
- 92 — Praça Teixeira de Freitas
- 93 — Rua General Pedro
- 94 — Rua de Marinha
- 95 — Rua General Benício
- 96 — Rua Vitor de Fátima
- 97 — Rua General Caldeira
- 100 — Rua de Santana
- 101 — Rua Silva Jardim
- 102 — Rua do Espírito Santo ou Luis Gama
- 103 — Rua Barão de S. Gonçalo — alargada e prolongada
- 104 — Travessa Manoel de Carvalho
- 105 — Rua Dona Maria e Vale
- 106 — Rua da América
- 107 — Rua Vitor de Fátima
- 108 — Rua Vitor de Fátima
- 109 — Rua João Carlos
- 110 — Rua Dona Maria
- 111 — Rua da Glória
- 112 — Rua do Comércio
- 0120 — Rua Cunha Barbosa
- 122 — Rua do Fuso
- 123 — Rua de São
- 124 — Rua de São
- 125 — Rua Nova da Providência
- 126 — Rua João Carlos
- 127 — Rua de São
- 128 — Rua de São
- 129 — Rua Vitor de Fátima
- 130 — Rua Camerino
- 131 — Rua Marechal Floriano
- 132 — Rua de São
- 133 — Rua de São
- 134 — Rua de São
- 135 — Rua de São
- 136 — Rua de São
- 137 — Rua de São
- 138 — Rua de São
- 139 — Rua de São
- 140 — Rua de São
- 141 — Rua de São
- 142 — Rua de São
- 143 — Rua de São
- 144 — Rua de São
- 145 — Rua de São
- 146 — Rua de São
- 147 — Rua de São
- 148 — Rua de São
- 149 — Rua de São
- 150 — Rua de São
- 151 — Rua de São
- 152 — Rua de São
- 153 — Rua de São
- 154 — Rua de São
- 155 — Rua de São
- 156 — Rua de São
- 157 — Rua de São
- 158 — Rua de São
- 159 — Rua de São
- 160 — Rua de São
- 161 — Rua de São
- 162 — Rua de São
- 163 — Rua de São
- 164 — Rua de São
- 165 — Rua de São
- 166 — Rua de São
- 167 — Rua de São
- 168 — Rua de São
- 169 — Rua de São
- 170 — Rua de São
- 171 — Rua de São
- 172 — Rua de São
- 173 — Rua de São
- 174 — Rua de São
- 175 — Rua de São
- 176 — Rua de São
- 177 — Rua de São
- 178 — Rua de São
- 179 — Rua de São
- 180 — Rua de São
- 181 — Rua de São
- 182 — Rua de São
- 183 — Rua de São
- 184 — Rua de São
- 185 — Rua de São
- 186 — Rua de São
- 187 — Rua de São
- 188 — Rua de São
- 189 — Rua de São
- 190 — Rua de São
- 191 — Rua de São
- 192 — Rua de São
- 193 — Rua de São
- 194 — Rua de São
- 195 — Rua de São
- 196 — Rua de São
- 197 — Rua de São
- 198 — Rua de São
- 199 — Rua de São
- 200 — Rua de São
- 201 — Rua de São
- 202 — Rua de São
- 203 — Rua de São
- 204 — Rua de São
- 205 — Rua de São
- 206 — Rua de São
- 207 — Rua de São
- 208 — Rua de São
- 209 — Rua de São
- 210 — Rua de São
- 211 — Rua de São
- 212 — Rua de São
- 213 — Rua de São
- 214 — Rua de São
- 215 — Rua de São
- 216 — Rua de São
- 217 — Rua de São
- 218 — Rua de São
- 219 — Rua de São
- 220 — Rua de São
- 221 — Rua de São
- 222 — Rua de São
- 223 — Rua de São
- 224 — Rua de São
- 225 — Rua de São
- 226 — Rua de São
- 227 — Rua de São
- 228 — Rua de São
- 229 — Rua de São
- 230 — Rua de São
- 231 — Rua de São
- 232 — Rua de São
- 233 — Rua de São
- 234 — Rua de São
- 235 — Rua de São
- 236 — Rua de São
- 237 — Rua de São
- 238 — Rua de São
- 239 — Rua de São
- 240 — Rua de São
- 241 — Rua de São
- 242 — Rua de São
- 243 — Rua de São
- 244 — Rua de São
- 245 — Rua de São
- 246 — Rua de São
- 247 — Rua de São
- 248 — Rua de São
- 249 — Rua de São
- 250 — Rua de São
- 251 — Rua de São
- 252 — Rua de São
- 253 — Rua de São
- 254 — Rua de São
- 255 — Rua de São
- 256 — Rua de São
- 257 — Rua de São
- 258 — Rua de São
- 259 — Rua de São
- 260 — Rua de São
- 261 — Rua de São
- 262 — Rua de São
- 263 — Rua de São
- 264 — Rua de São
- 265 — Rua de São
- 266 — Rua de São
- 267 — Rua de São
- 268 — Rua de São
- 269 — Rua de São
- 270 — Rua de São
- 271 — Rua de São
- 272 — Rua de São
- 273 — Rua de São
- 274 — Rua de São
- 275 — Rua de São
- 276 — Rua de São
- 277 — Rua de São
- 278 — Rua de São
- 279 — Rua de São
- 280 — Rua de São
- 281 — Rua de São
- 282 — Rua de São
- 283 — Rua de São
- 284 — Rua de São
- 285 — Rua de São
- 286 — Rua de São
- 287 — Rua de São
- 288 — Rua de São
- 289 — Rua de São
- 290 — Rua de São
- 291 — Rua de São
- 292 — Rua de São
- 293 — Rua de São
- 294 — Rua de São
- 295 — Rua de São
- 296 — Rua de São
- 297 — Rua de São
- 298 — Rua de São
- 299 — Rua de São
- 300 — Rua de São
- 301 — Rua de São
- 302 — Rua de São
- 303 — Rua de São
- 304 — Rua de São
- 305 — Rua de São
- 306 — Rua de São
- 307 — Rua de São
- 308 — Rua de São
- 309 — Rua de São
- 310 — Rua de São
- 311 — Rua de São
- 312 — Rua de São
- 313 — Rua de São
- 314 — Rua de São
- 315 — Rua de São
- 316 — Rua de São
- 317 — Rua de São
- 318 — Rua de São
- 319 — Rua de São
- 320 — Rua de São
- 321 — Rua de São
- 322 — Rua de São
- 323 — Rua de São
- 324 — Rua de São
- 325 — Rua de São
- 326 — Rua de São
- 327 — Rua de São
- 328 — Rua de São
- 329 — Rua de São
- 330 — Rua de São
- 331 — Rua de São
- 332 — Rua de São
- 333 — Rua de São
- 334 — Rua de São
- 335 — Rua de São
- 336 — Rua de São
- 337 — Rua de São
- 338 — Rua de São
- 339 — Rua de São
- 340 — Rua de São
- 341 — Rua de São
- 342 — Rua de São
- 343 — Rua de São
- 344 — Rua de São
- 345 — Rua de São
- 346 — Rua de São
- 347 — Rua de São
- 348 — Rua de São
- 349 — Rua de São
- 350 — Rua de São
- 351 — Rua de São
- 352 — Rua de São
- 353 — Rua de São
- 354 — Rua de São
- 355 — Rua de São
- 356 — Rua de São
- 357 — Rua de São
- 358 — Rua de São
- 359 — Rua de São
- 360 — Rua de São
- 361 — Rua de São
- 362 — Rua de São
- 363 — Rua de São
- 364 — Rua de São
- 365 — Rua de São
- 366 — Rua de São
- 367 — Rua de São
- 368 — Rua de São
- 369 — Rua de São
- 370 — Rua de São
- 371 — Rua de São
- 372 — Rua de São
- 373 — Rua de São
- 374 — Rua de São
- 375 — Rua de São
- 376 — Rua de São
- 377 — Rua de São
- 378 — Rua de São
- 379 — Rua de São
- 380 — Rua de São
- 381 — Rua de São
- 382 — Rua de São
- 383 — Rua de São
- 384 — Rua de São
- 385 — Rua de São
- 386 — Rua de São
- 387 — Rua de São
- 388 — Rua de São
- 389 — Rua de São
- 390 — Rua de São
- 391 — Rua de São
- 392 — Rua de São
- 393 — Rua de São
- 394 — Rua de São
- 395 — Rua de São
- 396 — Rua de São
- 397 — Rua de São
- 398 — Rua de São
- 399 — Rua de São
- 400 — Rua de São
- 401 — Rua de São
- 402 — Rua de São
- 403 — Rua de São
- 404 — Rua de São
- 405 — Rua de São
- 406 — Rua de São
- 407 — Rua de São
- 408 — Rua de São
- 409 — Rua de São
- 410 — Rua de São
- 411 — Rua de São
- 412 — Rua de São
- 413 — Rua de São
- 414 — Rua de São
- 415 — Rua de São
- 416 — Rua de São
- 417 — Rua de São
- 418 — Rua de São
- 419 — Rua de São
- 420 — Rua de São
- 421 — Rua de São
- 422 — Rua de São
- 423 — Rua de São
- 424 — Rua de São
- 425 — Rua de São
- 426 — Rua de São
- 427 — Rua de São
- 428 — Rua de São
- 429 — Rua de São
- 430 — Rua de São
- 431 — Rua de São
- 432 — Rua de São
- 433 — Rua de São
- 434 — Rua de São
- 435 — Rua de São
- 436 — Rua de São
- 437 — Rua de São
- 438 — Rua de São
- 439 — Rua de São
- 440 — Rua de São
- 441 — Rua de São
- 442 — Rua de São
- 443 — Rua de São
- 444 — Rua de São
- 445 — Rua de São
- 446 — Rua de São
- 447 — Rua de São
- 448 — Rua de São
- 449 — Rua de São
- 450 — Rua de São
- 451 — Rua de São
- 452 — Rua de São
- 453 — Rua de São
- 454 — Rua de São
- 455 — Rua de São
- 456 — Rua de São
- 457 — Rua de São
- 458 — Rua de São
- 459 — Rua de São
- 460 — Rua de São
- 461 — Rua de São
- 462 — Rua de São
- 463 — Rua de São
- 464 — Rua de São
- 465 — Rua de São
- 466 — Rua de São
- 467 — Rua de São
- 468 — Rua de São
- 469 — Rua de São
- 470 — Rua de São
- 471 — Rua de São
- 472 — Rua de São
- 473 — Rua de São
- 474 — Rua de São
- 475 — Rua de São
- 476 — Rua de São
- 477 — Rua de São
- 478 — Rua de São
- 479 — Rua de São
- 480 — Rua de São
- 481 — Rua de São
- 482 — Rua de São
- 483 — Rua de São
- 484 — Rua de São
- 485 — Rua de São
- 486 — Rua de São
- 487 — Rua de São
- 488 — Rua de São
- 489 — Rua de São
- 490 — Rua de São
- 491 — Rua de São
- 492 — Rua de São
- 493 — Rua de São
- 494 — Rua de São
- 495 — Rua de São
- 496 — Rua de São
- 497 — Rua de São
- 498 — Rua de São
- 499 — Rua de São
- 500 — Rua de São
- 501 — Rua de São
- 502 — Rua de São
- 503 — Rua de São
- 504 — Rua de São
- 505 — Rua de São
- 506 — Rua de São
- 507 — Rua de São
- 508 — Rua de São
- 509 — Rua de São
- 510 — Rua de São
- 511 — Rua de São
- 512 — Rua de São
- 513 — Rua de São
- 514 — Rua de São
- 515 — Rua de São
- 516 — Rua de São
- 517 — Rua de São
- 518 — Rua de São
- 519 — Rua de São
- 520 — Rua de São
- 521 — Rua de São
- 522 — Rua de São
- 523 — Rua de São
- 524 — Rua de São
- 525 — Rua de São
- 526 — Rua de São
- 527 — Rua de São
- 528 — Rua de São
- 529 — Rua de São
- 530 — Rua de São
- 531 — Rua de São
- 532 — Rua de São
- 533 — Rua de São
- 534 — Rua de São
- 535 — Rua de São
- 536 — Rua de São
- 537 — Rua de São
- 538 — Rua de São
- 539 — Rua de São
- 540 — Rua de São
- 541 — Rua de São
- 542 — Rua de São
- 543 — Rua de São
- 544 — Rua de São
- 545 — Rua de São
- 546 — Rua de São
- 547 — Rua de São
- 548 — Rua de São
- 549 — Rua de São
- 550 — Rua de São
- 551 — Rua de São
- 552 — Rua de São
- 553 — Rua de São
- 554 — Rua de São
- 555 — Rua de São
- 556 — Rua de São
- 557 — Rua de São
- 558 — Rua de São
- 559 — Rua de São
- 560 — Rua de São
- 561 — Rua de São
- 562 — Rua de São
- 563 — Rua de São
- 564 — Rua de São
- 565 — Rua de São
- 566 — Rua de São
- 567 — Rua de São
- 568 — Rua de São
- 569 — Rua de São
- 570 — Rua de São
- 571 — Rua de São
- 572 — Rua de São
- 573 — Rua de São
- 574 — Rua de São
- 575 — Rua de São
- 576 — Rua de São
- 577 — Rua de São
- 578 — Rua de São
- 579 — Rua de São
- 580 — Rua de São
- 581 — Rua de São
- 582 — Rua de São
- 583 — Rua de São
- 584 — Rua de São
- 585 — Rua de São
- 586 — Rua de São
- 587 — Rua de São
- 588 — Rua de São
- 589 — Rua de São
- 590 — Rua de São
- 591 — Rua de São
- 592 — Rua de São
- 593 — Rua de São
- 594 — Rua de São
- 595 — Rua de São
- 596 — Rua de São
- 597 — Rua de São
- 598 — Rua de São
- 599 — Rua de São
- 600 — Rua de São
- 601 — Rua de São
- 602 — Rua de São
- 603 — Rua de São
- 604 — Rua de São
- 605 — Rua de São
- 606 — Rua de São
- 607 — Rua de São
- 608 — Rua de São
- 609 — Rua de São
- 610 — Rua de São
- 611 — Rua de São
- 612 — Rua de São
- 613 — Rua de São
- 614 — Rua de São
- 615 — Rua de São
- 616 — Rua de São
- 617 — Rua de São
- 618 — Rua de São
- 619 — Rua de São
- 620 — Rua de São
- 621 — Rua de São
- 622 — Rua de São
- 623 — Rua de São
- 624 — Rua de São
- 625 — Rua de São
- 626 — Rua de São
- 627 — Rua de São
- 628 — Rua de São
- 629 — Rua de São
- 630 — Rua de São
- 631 — Rua de São
- 632 — Rua de São
- 633 — Rua de São
- 634 — Rua de São
- 635 — Rua de São
- 636 — Rua de São
- 637 — Rua de São
- 638 — Rua de São
- 639 — Rua de São
- 640 — Rua de São
- 641 — Rua de São
- 642 — Rua de São
- 643 — Rua de São
- 644 — Rua de São
- 645 — Rua de São
- 646 — Rua de São
- 647 — Rua de São
- 648 — Rua de São
- 649 — Rua de São
- 650 — Rua de São
- 651 — Rua de São
- 652 — Rua de São
- 653 — Rua de São
- 654 — Rua de São
- 655 — Rua de São
- 656 — Rua de São
- 657 — Rua de São
- 658 — Rua de São
- 659 — Rua de São
- 660 — Rua de São
- 661 — Rua de São
- 662 — Rua de São
- 663 — Rua de São
- 664 — Rua de São
- 665 — Rua de São
- 666 — Rua de São
- 667 — Rua de São
- 668 — Rua de São
- 669 — Rua de São
- 670 — Rua de São
- 671 — Rua de São
- 672 — Rua de São
- 673 — Rua de São
- 674 — Rua de São
- 675 — Rua de São
- 676 — Rua de São
- 677 — Rua de São
- 678 — Rua de São
- 679 — Rua de São
- 680 — Rua de São
- 681 — Rua de São
- 682 — Rua de São
- 683 — Rua de São
- 684 — Rua de São
- 685 — Rua de São
- 686 — Rua de São
- 687 — Rua de São
- 688 — Rua de São
- 689 — Rua de São
- 690 — Rua de São
- 691 — Rua de São
- 692 — Rua de São
- 693 — Rua de São
- 694 — Rua de São
- 695 — Rua de São
- 696 — Rua de São
- 697 — Rua de São
- 698 — Rua de São
- 699 — Rua de São
- 700 — Rua de São
- 701 — Rua de São
- 702 — Rua de São
- 703 — Rua de São
- 704 — Rua de São
- 705 — Rua de São
- 706 — Rua de São
- 707 — Rua de São
- 708 — Rua de São
- 709 — Rua de São
- 710 — Rua de São
- 711 — Rua de São
- 712 — Rua de São
- 713 — Rua de São
- 714 — Rua de São
- 715 — Rua de São
- 716 — Rua de São
- 717 — Rua de São
- 718 — Rua de São
- 719 — Rua de São
- 720 — Rua de São
- 721 — Rua de São
- 722 — Rua de São
- 723 — Rua de São
- 724 — Rua de São
- 725 — Rua de São
- 726 — Rua de São
- 727 — Rua de São
- 728 — Rua de São
- 729 — Rua de São
- 730 — Rua de São
- 731 — Rua de São
- 732 — Rua de São
- 733 — Rua de São
- 734 — Rua de São
- 735 — Rua de São
- 736 — Rua de São
- 737 — Rua de São
- 738 — Rua de São
- 739 — Rua de São
- 740 — Rua de São
- 741 — Rua de São
- 742 — Rua de São
- 743 — Rua de São
- 744 — Rua de São
- 745 — Rua de São
- 746 — Rua de São
- 747 — Rua de São
- 748 — Rua de São
- 749 — Rua de São
- 750 — Rua de São
- 751 — Rua de São
- 752 — Rua de São
- 753 — Rua de São
- 754 — Rua de São
- 755 — Rua de São
- 756 — Rua de São
- 757 — Rua de São
- 758 — Rua de São
- 759 — Rua de São
- 760 — Rua de São
- 761 — Rua de São
- 762 — Rua de São
- 763 — Rua de São
- 764 — Rua de São
- 765 — Rua de São
- 766 — Rua de São
- 767 — Rua de São
- 768 — Rua de São
- 769 — Rua de São
- 770 — Rua de São
- 771 — Rua de São
- 772 — Rua de São
- 773 — Rua de São
- 774 — Rua de São
- 775 — Rua de São
- 776 — Rua de São
- 777 — Rua de São
- 778 — Rua de São
- 779 — Rua de São
- 780 — Rua de São
- 781 — Rua de São
- 782 — Rua de São
- 783 — Rua de São
- 784 — Rua de São
- 785 — Rua de São
- 786 — Rua de São
- 787 — Rua de São
- 788 — Rua de São
- 789 — Rua de São
- 790 — Rua de São
- 791 — Rua de São
- 792 — Rua de São
- 793 — Rua de São
- 794 — Rua de São
- 795 — Rua de São
- 796 — Rua de São
- 797 — Rua de São
- 798 — Rua de São
- 799 — Rua de São
- 800 — Rua de São
- 801 — Rua de São
- 802 — Rua de São
- 803 — Rua de São
- 804 — Rua de São
- 805 — Rua de São
- 806 — Rua de São
- 807 — Rua de São
- 808 — Rua de São
- 809 — Rua de São
- 810 — Rua de São
- 811 — Rua de São
- 812 — Rua de São
- 813 — Rua de São
- 814 — Rua de São
- 815 — Rua de São
- 816 — Rua de São
- 817 — Rua de São
- 818 — Rua de São
- 819 — Rua de São
- 820 — Rua de São
- 821 — Rua de São
- 822 — Rua de São
- 823 — Rua de São
- 824 — Rua de São
- 825 — Rua de São
- 826 — Rua de São
- 827 — Rua de São
- 828 — Rua de São
- 829 — Rua de São
- 830 — Rua de São
- 831 — Rua de São
- 832 — Rua de São
- 833 — Rua de São
- 834 — Rua de São
- 835 — Rua de São
- 836 — Rua de São
- 837 — Rua de São
- 838 — Rua de São
- 839 — Rua de São
- 840 — Rua de São
- 841 — Rua de São
- 842 — Rua de São
- 843 — Rua de São
- 844 — Rua de São
- 845 — Rua de São
- 846 — Rua de São
- 847 — Rua de São
- 848 — Rua de São
- 849 — Rua de São
- 850 — Rua de São
- 851 — Rua de São
- 852 — Rua de São
- 853 — Rua de São
- 854 — Rua de São
- 855 — Rua de São
- 856 — Rua de São
- 857 — Rua de São
- 858 — Rua de São
- 859 — Rua de São
- 860 — Rua de São
- 861 — Rua de São
- 862 — Rua de São
- 863 — Rua de São
- 864 — Rua de São
- 865 — Rua de São
- 866 — Rua de São
- 867 — Rua de São
- 868 — Rua de São
- 869 — Rua de São
- 870 — Rua de São
- 871 — Rua de São
- 872 — Rua de São
- 873 — Rua de São
- 874 — Rua de São
- 875 — Rua de São
- 876 — Rua de São
- 877 — Rua de São
- 878 — Rua de São
- 879 — Rua de São
- 880 — Rua de São
- 881 — Rua de São
- 882 — Rua de São
- 883 — Rua de São
- 884 — Rua de São
- 885 — Rua de São
- 886 — Rua de São
- 887 — Rua de São
- 888 — Rua de São
- 889 — Rua de São
- 890 — Rua



## Anexo 4



Mapa da cidade do Rio de Janeiro na época de sua fundação. (BARREIROS, 1965, prancha 4).

## Anexo 5



Mapa do centro do Rio de Janeiro no início do século XVII. (BARREIROS, 1965, prancha 6).



## Anexo 6



Mapa do centro do Rio de Janeiro, baseado no século XVII. (BARREIROS, 1965, prancha 8).

## Anexo 7



Mapa do centro do Rio de Janeiro, baseado na planta de João Massé de 1713. (BARREIROS, 1965, prancha 10).



## Anexo 8



Mapa do centro do Rio de Janeiro, baseado na planta de André Vaz Figueira de 1750. (BARREIROS, 1965, prancha 12).

## Anexo 9



Mapa do centro do Rio de Janeiro, baseado na Planta Régia de 1808/1812.  
(BARREIROS, 1965, prancha 14).



## Anexo 10



Mapa do centro do Rio de Janeiro, baseado na planta de Garnier de 1852.  
(BARREIROS, 1965, prancha 16).

## Anexo 11



Mapa do centro do Rio de Janeiro, baseado na planta do tenente Francisco Jaguaribe Gomes, de 1919. (BARREIROS, 1965, prancha 18).



## Anexo 12



Mapa do centro do Rio de Janeiro, baseado na planta de 1946 do DGE do DF, após a reforma de Henrique Dodsworth. (BARREIROS, 1965, prancha 20).

## Anexo 13



Mapa do centro do Rio de Janeiro, baseado na planta da SURSAN de 1965.  
(BARREIROS, 1965, prancha 21).



## Anexo 14



Mapa da cidade em 1965. Áreas conquistadas ao mar, às lagoas e aos alagadiços durante 4 séculos. (BARREIROS, 1965, prancha 22).