

ANAIS DO  
VII SIMPÓSIO NACIONAL DOS PROFESSORES  
UNIVERSITÁRIOS DE HISTÓRIA

Organizado pelo Prof. *Eurípedes Simões de Paula*

**A CIDADE E A HISTÓRIA**

VOLUME I

LV  
Coleção da *Revista de História*  
Sob a direção do Professor  
Eurípedes Simões de Paula



SÃO PAULO — BRASIL  
1974

# ASPECTOS DA EVOLUÇÃO URBANÍSTICA DE UMA CIDADE-ESTADO (RIO DE JANEIRO- GUANABARA) (\*).

---

**LUCINDA COUTINHO DE MELLO COELHO**

do Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da Uni-  
versidade Federal do Rio de Janeiro.

---

## ANTECEDENTES.

A 1.º de janeiro de 1502, aportou Gaspar de Lemos à baía da Guanabara, batizando-a de “rio de Janeiro”.

Conforme se tem afirmado, foi o nome dado por terem os portugueses confundido a baía com a foz de um rio. É, no entanto, difícil crer que, somente nesse caso, tivesse havido engano da parte de navegantes experimentados que bem conheciam os acidentes geográficos, aos quais aplicavam o nome de acordo com o calendário litúrgico.

O emprego da palavra “rio”, de acordo com a opinião de abalizados historiadores, aplicava-se, na época, tanto ao estuário de boa aportagem, como a enseadas, abras ou lagamares que oferecessem segurança.

Comandando segunda expedição explorada, penetrou, na baía da Guanabara, o navegante Gonçalo Coelho que, segundo alguns autores, teria aí permanecido alguns dias, erguendo um abrigo, denominado “carioca” (casa do branco) pelos indígenas. Outros afirmam que o vocábulo teria sido aplicado à casa de pedra que Martim Afonso de Souza fez construir, em 1531, sem estilo, muito espa-

---

(\*). — Comunicação apresentada na 3ª sessão de Estudos, Equipe B, no dia 4 de setembro de 1973 (*Nota da Redação*).

cosa e que se conservou até o século XVIII, quando foi destruída pelas águas.

De uma forma ou de outra, o certo é que o nome foi dado ao rio, cujas águas, descendo da serra Carioca, vinham encontrar as da baía, na atual praia do Flamengo.

Eram “as melhores águas do mundo” como observou o navegante Pero Lopes de Souza (1),

“as mais procuradas a que os índios atribuíam mifíficas propriedades”.

Rocha Pita assinalava que

“a água do rio Carioca dava voz suave aos músicos e bonitos carões às damas” (2).

Aos cronistas da época, como André Thevet (3), Gabriel Soares de Sousa (4), não escapou a denominação de “Ganapará” dada pelo indígena à baía.

Esclarece-nos o historiador Varnhagem (5) que os indígenas denominavam de ganaparé, a todo o lago, lagamar ou braço de mar (enseada, baía).

Jean de Lery (6) comparou a baía ao lago de Genebra e foi ele quem difundiu seu nome, datando suas cartas da “rivière de Ganabará”.

---

(1). — Souza (Pero Lopes de), *Diário da Navegação (1530-1532)*. Rio de Janeiro. Edição da Comissão Brasileira dos Centenários Portugueses. Gráfica Sauer. 1940, 2 volumes 2ª edição. Comentários de Eugênio de Castro, pg. 191.

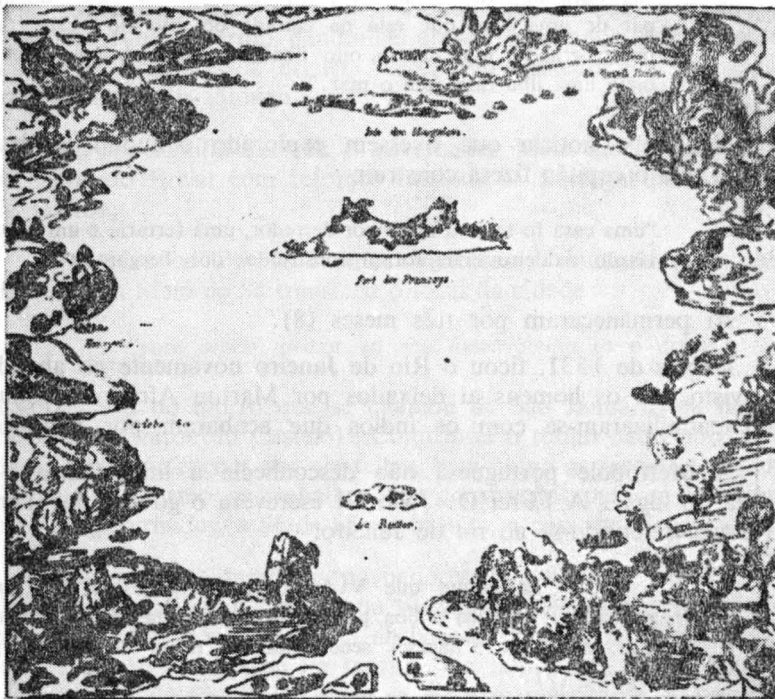
(2). — Pita (Sebastião da Rocha), *História da América Portuguesa (1500-1724)*. Bahia, Imprensa Oficial da Bahia. 1950. 2ª edição, pg. 88 425 pp.

(3). — Thevet (André), *Singularidades da França Antártica*. São Paulo, Companhia Editora Nacional. 1944, p. 163. Brasileira, volume 219, 502 pp.

(4). — Sousa (Gabriel Soares de), *Notícia do Brasil*. São Paulo. Livraria Martins Editora S.A., s/d. Biblioteca Histórica Brasileira, volume XVI, tomos 1 e 2 — 1º tomo, p. 189.

(5). — Varnhagen (Francisco Adolfo de), *História Geral do Brasil*. São Paulo. Editora Melhoramentos, s/d, 5 volumes, 5ª ed. 1º volume, pg. 385.

(6). — Lery (Jean de), *Viagem à Terra do Brasil*. São Paulo. Livraria Martins Editora S.A. 1951, p. 93 e 94. Biblioteca Histórica Brasileira, volume VII, 279 pp.



1° — A Baía da Guanabara — de acordo com a Cosmografia Universal de André Thevet, Cosmógrafo do Rei (1575).

Fernão de Magalhães, em 1519, penetrou na baía dando-lhe o nome de “Santa Luzia”, sendo então determinada pela primeira vez, embora com erro, a latitude do lugar, pelo astrônomo André de San Martin que lhe atribuiu 23°45' (7).

Muitos anos se passaram até que à Guanabara veio ter a armada de Martim Afonso de Souza (1531). Seu irmão, Pero Lopes, relata que a expedição penetrou

“na boca do “rio de janeiro”, em 15 braças de água limpa, a par de uma ilha, que está na entrada do dito rio. Este rio é muito grande; tem dentro oito ilhas e muitos abrigos; tem no meio uma ilha rasa com o mar.”

Não dava notícia que tivessem explorado o fundo da baía, porem, que o capitão fizera construir

“uma casa fo te com cerca por derredor, uma ferraria e um impo-  
visado estaleiro onde foram construidos dois bergantins”.

Aí permaneceram por três meses (8).

Depois de 1531, ficou o Rio de Janeiro novamente no abandono, visto que os homens aí deixados por Martim Afonso de Souza incompatibilizaram-se com os índios que acabaram por mata-los.

A Metrópole portuguesa não desconhecia a importância e a beleza do lugar. A El-rei D. João III escrevera o governador Tomé de Souza referindo-se ao rio de Janeiro:

...“ Parece-me que V.A. deve mandar fazer ali uma povoação honrada e boa porque já nesta costa não há rio em que entrem os franceses senão neste e tiram dele muita pimenta” (9).

Em 1555, os franceses comandados por Nicolau Durand de Villegagnon, apoderaram-se da região, com o intuito de aí fundar uma colônia. Instalaram-se na ilha de Serigipe (atual Villegagnon) onde ergueram tal fortaleza que a todos parecia inexpugnável (10).

---

(7). — Santos (Luis Gonçalves dos) (Padre Perereca), *Memórias para servir à História do Reino do Brasil*. Rio de Janeiro. 1943, p. 26.

(8). — Souza (Pero Lopes de), *op. cit.*, volume I, p. 187.

(9). — Ferreira (João da Costa), *A Cidade do Rio de Janeiro e seu termo. Ensaio Urbanológico*. Rio de Janeiro. Imprensa Nacional. 1933, p. 166. 363 pp.

(10). — Thevet (André), *op. cit.*, pg 164/165.

A necessidade de expulsar o invasor francês sacudiu a Metrópole, que enviou a esquadra sob comando de Estácio de Sá, especialmente

“incumbido de expulsar os intrusos e ali fundar uma cidade”.

O jovem Capitão contava 20 anos, quando desembarcou na várzea entre o Pão de Açúcar e o morro Cara de Cão, escolhendo o lugar por ser estratégico e lançando os fundamentos da cidade, de cuja fundação viera investido. Denominou-a “São Sebastião” e determinou-lhe o termo dando-lhe armas, nomeando juiz, alcaide e mais funcionários, fez erguer “cerca em derredor” e preparou-se para enfrentar o inimigo.

Em seu auxílio correu o governador Mem de Sá, seu tio, governador do Brasil com reforços trazidos de Portugal por Cristóvão de Barros.

Vencidos os últimos redutos franceses e dominados os tamoi-  
os, resolveu Mem de Sá transferir o local da cidade

“para servir melhor ao seu desenvolvimento e defesa”,

assentando-a no morro que se chamou de São Januário ou do Descanso (mais tarde do Castelo). Confirmou o termo dado por Estácio de Sá e as nomeações por ele feitas, bem como as sesmarias doadas. Dirigiu ele mesmo os trabalhos das construções para se levantar: a casa do governador, a Sé de São Sebastião, a casa da Câmara etc.

Não se descuidaram os povoadores da defesa da cidade, fazendo correr muralhas na praia que se chamou de Piaçaba (onde passa a rua da Misericórdia). Ali se abriam as “portas da cidade” e pela ladeira da Sé chegava-se ao morro. Ao lado Mem de Sá fez construir o forte de São Tiago onde se edificou mais tarde o Arsenal de Guerra.

Cedo abriu-se outra ladeira que se chamou “Misericórdia”, porque ligava com o Hospital da Misericórdia, fundado por iniciativa de José de Anchieta, origem da Santa Casa de Misericórdia.

Ergueram os jesuítas a sua Igreja e ao lado dela o Colégio, que seria o 3.º do Brasil, onde estabeleceram “aulas de humanidades”.



## PRIMÓRDIOS.

O morro de São Januário (Castelo) oferecia segurança e era a atalaia natural, possuía melhores condições de vida, amenidade contra o calor e salubridade, longe dos alagadiços.

Cedo, porem, os habitantes se cansaram da subida e começaram a construir suas casas ao longo da praia de “P. açaba”, em *alinhamento irregular*, originando o “caminho da praia” que levava à ermida de Nossa Senhora do O’ (atual Catedral). Alongava-se pela praia de Manoel de Brito até o morro, onde se instalaram, mais tarde, os beneditinos (atual morro de São Bento).

Ao findar o século XVI já se esboçava o desenvolvimento da cidade e empenhavam-se os habitantes na conquista da várzea. Dedicavam-se à pesca, à agricultura, aos engenhos de açúcar e olarias.

Difícil foi a conquista dos arredores: a ressaca, a maré, as enchurradas provocaram sérios embaraços. A área formada pelos morros do Castelo, São Bento, Conceição e Santo Antônio, era a “Várzea” relativamente enxuta apertada entre o mar e os alagadiços que se estendiam na direção do oeste para o lado do sertão.

Lagoas, havia por toda parte, lhando os morros: a do “boqueirão” (onde hoje se encontra o Passeio Público), a de “Santo Antônio”, a do “des’erro”, a da “pavuna” (onde se banhavam os negros), a da “sentinela” (atual praça da República).

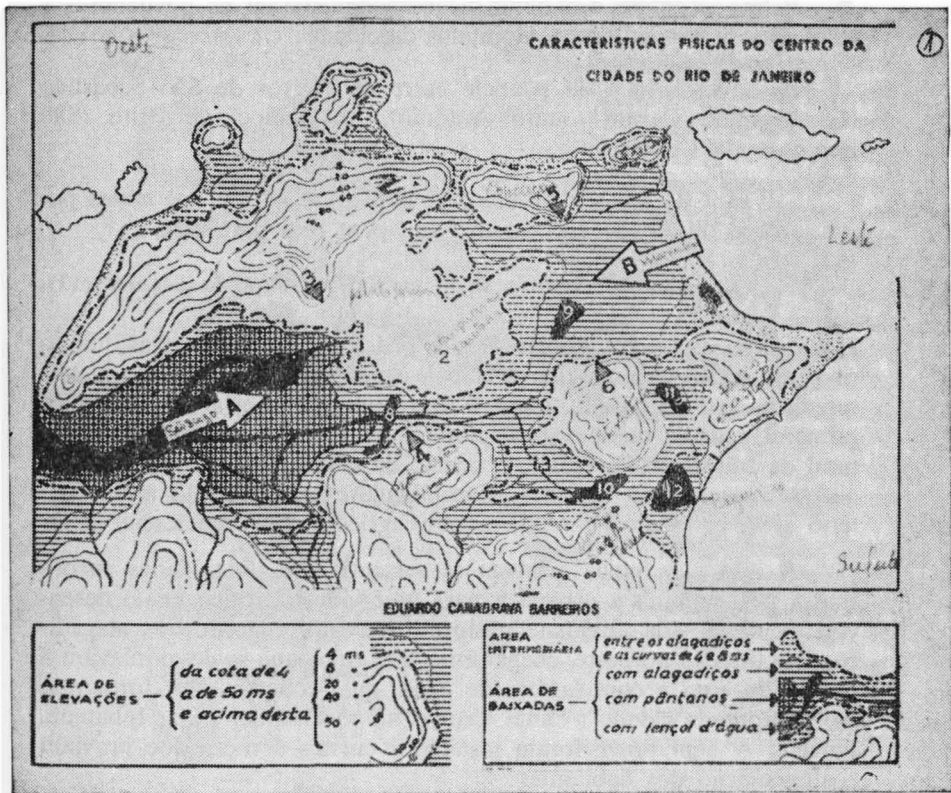
A água potável era fornecida pelo rio “carioca” e o caminho para chegar até ele era penoso, costeando-se a lagoa do Boqueirão, subia-se o outeiro do Leripe (hoje da Glória), sendo empregados nesse serviço, escravos indígenas.

Sobre o rio Carioca mandou o governador Antônio Salema construir uma larga ponte, para que se pudesse atingir a enseada de Francisco Velho (Botafogo) e a lagoa de Sacopenapã (Rodrigo de Freitas).

No limiar do século XVII já se apresentava densamente edificada a área na base do morro da cidade (Castelo). Na ladeira da Se, realizou-se (1617) o primeiro calçamento à pedra, com grandes e irregulares lajes, a que Simão de Vasconcelos denominou de “caminho de pé posto” (11). A população, segundo cálculos de José de

---

(11). — Vasconcelos (Simão de), *Crônica da Companhia de Jesus*. Lisboa. ed. Fernandes Pinheiro. 1864, volume 2º, p. 142.



Anchieta (Cartas), era de 3.840 habitantes dos quais 750 brancos, 100 negros e a maioria índios e mamelucos (12).

Durante este século a cidade obteve melhorias, pela construção de fortes como o de Santa Cruz, de várias ermidas que dominavam os morros, em volta das quais acomodavam-se famílias devotas e da elite, fungindo à insalubridade das várzeas.

Palmo a palmo e a duras penas conquistaram os povoadores a terra carioca expandindo os domínios da cidade.

Desenvolveu-se pela planície entre os morros de São Sebastião (Castelo), do Carmo (Santo Antônio), de Manoel de Brito (São Bento) e da Conceição.

Salvador de Sá, seu primeiro governador conferiu aos novos povoadores o direito de edificarem onde bem lhes parecesse,

“sem nenhum outro oclus do que o livre arbítrio de cada um” (13).

Eram vários os prédios, construídos de pedra e cal, alguns constituindo ricos sobrados. Ao longo dos principais caminhos (ruas), como o da Misericórdia e o da Direita, morava a aristocracia. Foi a rua Direita, a primeira e única que se abriu paralela ao litoral, prolongamento natural da Misericórdia, unindo o centro da cidade com São Bento. As outras foram sendo talhadas perpendiculares, obedecendo a um critério essencialmente econômico quer agrícola, quer comercial (14).

A vida econômica também se ressentia das dificuldades encontradas pela conquista urbana e para os criadores, difícil era o desenvolvimento de sua atividade pastoril. A custo, vencendo os alagadiços, em direção noroeste, chegaram aos campos que se desenrolavam a perder de vista e com fartura de água, que, conquistados, formaram os “campos da cidade”: Santa Cruz, Campo Grande, Irajá, Inhauma, Iguaçu. A, em breve foram instalados currais e roças que proviam a alimentação dos habitantes.

Os currais de Antônio Marins ocupavam vasta área entre a lagoa de Santo Antônio e o morro do mesmo nome. Havia tam-

---

(12). — Cruls (Gastão), *Aparência do Rio de Janeiro. Notícia histórica e descritiva da Cidade*. Rio de Janeiro. Livraria José Olímpio Editora. 1949. 2 volumes, 1º volume, p. 109.

(13). — Lobo (Haddock), *Tombo das Terras Municipais*. tomo 1º. p. 3.

(14). — Freire (Felisbello), *História da Cidade do Rio de Janeiro (1564-1700)*. Rio de Janeiro. Zélio Valverde, Livraria editora. s/d. 2 volumes. 1.º volume, p. 80/82.



II — Verdadeira figura (aparência) do Rio de Janeiro, de acordo com o Cartógrafo Jacques de Vaulx de Claye.

bem, mais longe, os de Rodrigo Barbuda para os lados de Jacarepaguá. Também ergueu-se ao lado do morro de Santo Antônio o primeiro curtume instalado por um certo Flípe Fernandes.

Os engenhos se multiplicaram sendo os mais importantes os da “ilha de 7 engenhos ou ilha do sr. governador”, os que pertenciam aos jesuitas, como o “engenho pequeno dos padres”, mais tarde chamado “engenho velho”, quando os mesmos construíram outro, o “engenho novo”. Ganhando o interior ainda foram construídos o “engenho de dentro”, o “engenho de maxambomba” (Iguaçu), o “engenho da Pedra”, o “da Rainha” etc.

Grande importância teve o açúcar na economia fluminense (carioca). A tal ponto que foi estabelecido como moeda corrente no governo de Constantino Menelau (1614-1617) sendo fixados os valores por arroba: 1\$000 para o branco; 640 réis para o mascavo e 320 réis para os demais, sendo obrigatório aos comerciantes aceitá-lo como pagamento (15).

Desenvolveu-se a pesca, sendo caracterizada pela da baleia. O porto da Armação foi originado do estabelecimento da armação para pesca e indústria da baleia e passou a ser porto dos Mineiros (Irajá), depois que o estabelecimento da Armação passou para os lados de São Lourenço (hoje Niterói).

As olarias figuraram como as primeiras indústrias estabelecidas no Rio, localizando-se ao longo da atual rua do Catete.

O problema de abastecimento de água à população era angustiante. Optou a Câmara pela construção da canalização do rio Carioca, de pedra e cal, que captando as nascentes do rio traria as águas até o morro do Desterro e daí passaria à Lapa do Desterro junto à lagoa do Boqueirão.

No ano de 1624 tiveram início os trabalhos sendo contratado por Martin Sá o mestre pedreiro (arquiteto) Domingos da Rocha, mediante o pagamento de 60\$000. Este trabalho foi o começo da grande obra concluída no século seguinte: o aqueduto da Carioca.

O comércio externo se fazia promissor vindo, a princípio, em canoas, das vizinhanças, para aumentar, com a chegada de embarcações maiores que vinham atracar na Prainha.

A necessidade de obter escravos para o trabalho nos engenhos, tornou-se cada vez mais imperiosa, motivando o aumento desse comércio diretamente feito com Angola.

---

(15). — *Id. ibidem*, volume, p. 112.



III — Aparência do Rio de Janeiro — de João Teixeira Albernaz II (1666).

Intensificando-se no final do século, passou a ser maior na centúria seguinte, permitindo que o porto do Rio de Janeiro adquirisse crescente importância.

Aumentava-se a produtividade, figurando a farinha de mandioca, o açúcar e aguardente como principais produtos visto que serviam de elementos de troca no comércio de escravos, denominados “peças de Angola”.

Na verdade, o comércio sofrera muito com as restrições impostas pela Companhia Geral de Comércio do Brasil criada em 1549, todavia manteve-se o tráfico negreiro, revitalizado no século XVIII, com a necessidade de abastecer a região de minas gerais.

O desenvolvimento do comércio influenciou na expansão demográfica e conquista de áreas adjacentes à praia.

Apesar de cuidarem os administradores de multiplicar os elementos de defesa da cidade construindo fortalezas e muralhas, proibindo construções e desembarque em diversas praias, no governo de Corrêa Vasqueanes foi solicitada à Câmara (16/11/1646) a venda de “chão de praia” que a Câmara pôs em execução. Em hasta pública foram colocados à venda os terrenos

“com mil reis de foro em cada ano, por cada três braças” (16).

Surgiu assim o aforamento dos terrenos que se intitulava “marinha da cidade”.

Na opinião de Felisberto Freire constituiu esta deliberação, grande dano. Ocasionalmente

“o aparecimento de becos tortuosos e estreitos. Nem ao menos se lembram (os adquirentes) de arruar ou alinhar convenientemente as novas edificações, pois, a única obrigação imposta aos novos foneiros foi a de construir um cais à beira mar, obrigação essa que não foi satisfeita” (17).

Este recurso e a criação de impostos para atender as despesas da construção de fortes e pagamento dos soldados, de pouco valeram.

A crise financeira e econômica daí resultante prejudicou o desenvolvimento da cidade, entretendo a administração pública.

---

(16). — *Id. Ibidem*, 1º volume, p.153.

(17). — *Id. Ibidem*, 1º volume, p. 154.

\*

## TRANSIÇÃO.

No princípio do século XVIII verificou-se a transição das precárias condições de vida dos primeiros povoadores para o processo de desenvolvimento demográfico e consequente progresso material e urbano, motivados pelo surto minerador.

A mineração provocou o deslocamento, para o sul, do eixo econômico da Colônia. Sendo o Rio de Janeiro o escoadouro natural das minas, tornou-se maior sua importância.

A crescente extração aurífera ocasionou medidas de controle na região e fiscalização na exportação do metal, lançadas pela Metrópole, com a criação de Casas de Fundição e com ordens expressas designando o Rio de Janeiro como o único porto destinado ao embarque das riquezas minerais (18).

Em área exgua encontrava-se a cidade confinada à volta do morro do Castelo, não ultrapassando os limites formados pela Praia (rua do Acre), Vala (rua Uruguaiana), Campo de Santo Antônio (largo da Carioca) e Ajuda (Santa Luzia e adjacências). Para o sul estendiam-se chácaras e currais. Os alagadiços ao norte impediam a expansão.

O período de transição teve início na segunda década com os empreendimentos do governo de Aires Saldanha (1719-1725) como calçamento de várias ruas centrais e outros serviços de obras públicas.

Empenhou-se, sobretudo, na canalização das águas do rio Carioca. Para tanto deu início à construção dos “arcos” de pedra para sustentar o aqueduto que levaria as águas do rio até o Campo de Santo Antônio (atual largo da Carioca), onde foi construído grande chafariz, todo de pedra com 16 bicas, ornadas de “carrancas”.

“Foi esta a primeira e única obra de utilidade pública verdadeiramente monumental levada a cabo no Brasil-Colônia” (19).

---

(18). — Coelho (Lucinda Coutinho de M.), *Mão-de-Obra Escrava na Mineração e Tráfico Negro no Rio de Janeiro*. Anais do VI Simpósio Nacional de Professores Universitários de História. São Paulo. Coleção da “Revista de História”. 1973. 3 volumes, 1.º volume, pg. 449/489.

(19). — Cruls (Gastão), *op. cit.*, volume 1º p. 144.

Marca também um período saliente na história do Rio de Janeiro no século XVIII, o governo de Gomes Freire de Andrada, que durante 30 anos (1733/1763) exerceu proveitosa e notável administração, prestando relevantes serviços ao povo e à cidade.

Reconstruiu o aqueduto da Carioca corrigindo-lhe a direção e mandando fazer a dupla ordem de arcadia de volta inteira, em estilo romano, com 42 arcos, medindo ao todo 17 metros de altura e 270 ms. de extensão. As obras de remodelação foram concluídas em 1750. Entre o décimo e o décimo arco da galeria inferior há uma inscrição em mármore onde se lê:

“El Rey D. João V. N.S. Mandou Fazer Esta Obra pelo  
Illm<sup>o</sup> Exm.<sup>o</sup> Sr. Gomes Freire de Andrada do Seu Conselho  
Sar. Mór. de Batalha De Seus Exercitos Govr. e Capit. Das  
Captn. do Rio de Janeiro e Minas Gerais. Anno MDCCL”.

Por causa desta inscrição ficou o nome de Gomes Freire ligado a este monumento histórico, pois é preciso não esquecer que a canalização das águas do rio Carioca foi obra do governo Aires Saldanha.

As modificações do aqueduto atingiram igualmente o chafazir em estilo barroco, que foi destruído e substituído por outro em estilo romano.

Em 1896 foi o aqueduto transformado em viaduto por onde passaram a circular carros (bondes) que ligavam o centro ao bairro de Santa Teresa.

Obras públicas de grande vulto foram executadas pela administração de Gomes Freire de Andrada:

— Melhoria das fortificações e reconstrução do forte da Conceição.

— Construção do Convento de Santa Teresa, no morro do Deserto, cujo nome foi mais tarde substituído pelo de Santa Teresa.

— Construção do Recolhimento dos lázaros (morféticos), junto à praia de São Cristovão.

— Instalação do Seminário de São José.

— Construção do Convento da Ajuda (local hoje ocupado pela Cinelândia).

Uma das obras mais expressivas por ele realizadas foi sem dúvida a construção do Palácio do Governo, no largo do Carmo, que

só foi terminado pouco depois de sua morte e inaugurado pelo primeiro vice-rei do Rio de Janeiro, Conde da Cunha. Serviu de Paço da Cidade, Paço Imperial, conhecido como “Palácio dos Vice-Reis”, sendo hoje ocupado pela Diretoria Regional dos Correios e Telégrafos. Foi construído sob planta do brigadeiro-engenheiro José Fernandes Pinto Alpoim.

No largo do Carmo ergueu-se o chafariz (chafariz do Carmo) que recebia água do Carioca, através da canalização (pedra e cal pelo caminho que se chamou rua do Cano, hoje rua Sete de Setembro).

Não podemos esquecer que a administração de Gomes Freire ocupou-se também com o progresso cultural, dando grande impulso às letras, reunindo homens cultos, mesmo no palácio, onde se reunia a Academia dos Felizes.

Aplicou-se também à solução dos problemas sulinos, agravados pelas lutas na demarcação dos limites impostos pelo Tratado de Madri (1750). Gomes Freire de Andrada morreu no início de 1763 logo após ter recebido o título de Conde de Bobadela.

A gravidade cada vez maior da situação no sul e a importância econômica do Rio de Janeiro, levaram a Metrópole, sob a administração do Marquês de Pombal, primeiro ministro de D. José I a transferir a capital da Colônia, de Salvador para o Rio de Janeiro (carta Régia 27/1/1763).

\*

## CONQUISTAS.

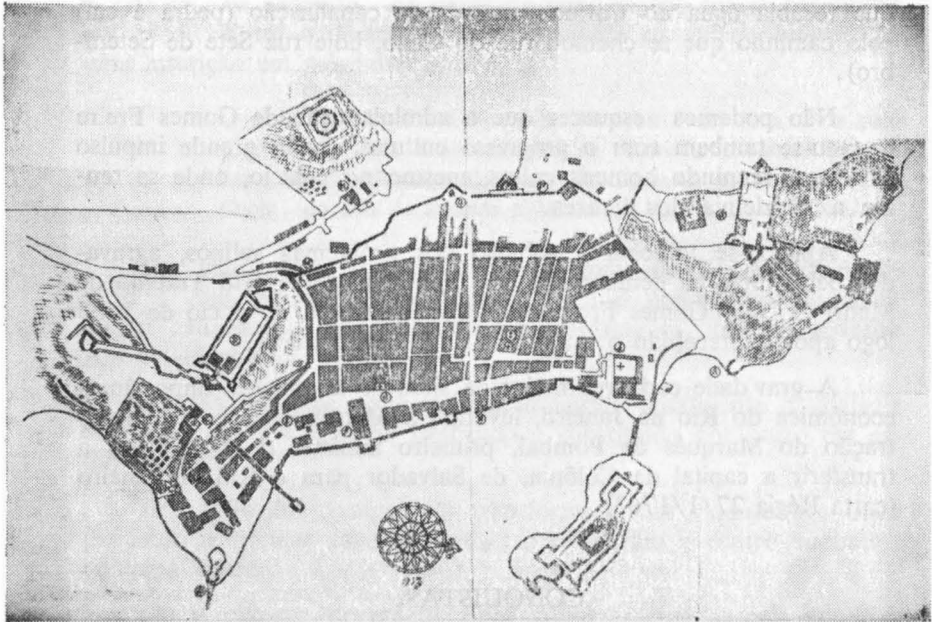
Abriam-se novas perspectivas, num período que se estendeu de 1763 a 1808, em que, instalada a sede do governo da Colônia, sucederam-se sete governadores com o título de vice-rei.

A fisionomia urbana transformou-se, melhoramentos, modificações se fizeram sentir em múltiplos aspectos.

Obras de vulto caracterizam a administração do vice-rei D. Luis de Vasconcelos e Sousa. Destacou-se a construção do Passeio Público que foi formado pelo aterro da Lagoa do Boqueirão, ou Lagoa Grande (20) com o desmonte do Outeiro das Mangueiras, permitindo a conquista de uma área de 20 hectares. O jardim aí

---

(20). — Fazenda (José Vieira), *Antigalhas e Memórias do Rio de Janeiro*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Tomos 86,88, 93. Rio de Janeiro. Imprensa Nacional, 1921, tomo 86 pg. 32.



V — Planta do Rio de Janeiro — João Massé (1713).

instalado (Passeio Público) obedeceu ao traçado de Valentim da Fonseca e Silva (o Mestre Valentim). Verdadeiras obras de arte completaram a ajardinamento (pirâmides, portões, chafariz e outros). A ligação com o centro da cidade era feita pela rua das Belas Noites, depois chamada “das Marrecas” e atualmente Juan Pablo Duarte.

No campo de São Domingos ou da Lampadosa edificou-se a Casa dos Pássaros (origem do Museu Nacional) destinada a empalhar aves brasileiras e recolher animais que deviam ser enviados para Lisboa, ao Gabinete de História Natural. No século XIX passou o prédio a ser ocupado pelo Erário Régio e mais tarde pelo Tesouro Nacional.

O desenvolvimento da cidade, nesse período, prende-se igualmente a duas importantes iniciativas de Luis de Vasconcelos e Sousa: o incremento da cultura e da industrialização do anil (21) e a estrada ligando São Paulo ao Rio de Janeiro. Sobre o anil observa-se que, ao findar do século, existiam 406 fábricas na capitania do Rio de Janeiro. Na própria cidade havia algumas situadas: em Santa Luzia, Catumbí, Mata Porcos, Praia do Saco do Alferes, Jacarepaguá. A comunicação com São Paulo foi de grande alcance, tornando maior o comércio entre as duas capitânicas. Passava a estrada por Capivarí, vila de Guaratinguetá, Serrote do Frade, descia pelo caminho da serra até atingir a baixada no Campo Grande.

No final do século XVIII era notável o desenvolvimento da cidade modificada pela proveitosa administração dos vice-reis.

Notável crescimento demográfico acusava o contingente de 43.376 habitantes, em que os brancos eram em maioria e boa quantidade de mestiços (22).

Notável progresso comercial pelo crescente movimento portuário frequentado por navios procedentes da Europa, da África e por embarcações de cabotagem.

O Rio de Janeiro dividia-se em 10 distritos e compreendia várias freguesias não só no centro como nos arredores até Guaratiba, Inhauma, Irajá.

A cidade transpôs a Vala (rua Uruguaiana), derramou-se pelo Campo de São Domingos, da Lampadosa (avenida Passos), praia de

---

(21). — Welling (Arno), *Fomento Agrário no final do século XVIII — a questão das novas culturas no sul do Brasil (1769-1808)*. Tese de doutoramento. Universidade de São Paulo. 1973.

(22). — Fleuiss (Max), *História da Cidade do Rio de Janeiro (Distrito Federal)*. São Paulo Companhia Editora Melhoramentos. 1928., pg. 144.

São Cristovão e arredores onde ficava a chácara do rico comerciante Antônio Elias Lopes (a chácara do Elias), cuja casa era considerada

“a melhor e mais ampla vivenda que existia nos arredores da cidade” (23).

No final do século tornaram-se mais frequentes as viaturas de tração animal (traquitana), substituindo as cadeirinhas, liteiras, serpentinhas (levadas por escravos).

\*

### O SÉCULO XIX — TRANSFORMAÇÕES.

A notícia da Transferência da Corte Portuguesa para o Brasil, provocou uma série de medidas urgentes, tomadas pelo vice-rei D. Marcos de Noronha e Brito (8.<sup>o</sup> Conde dos Arcos), para preparar o Paço e a cidade, requisitar moradias etc, sofrendo a cidade, por isso, grandes transformações, em todos os setores: sócio-político e econômico.

Passando a cidade a ser sede da Monarquia, capital do mundo português (1808) e mais tarde do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves (1815) foi necessário determinar-se a construção de muitos edifícios públicos: Arquivo Militar, Academia da Marinha, Imprensa Régia, Biblioteca Real, Horto Botânico, Escola Médica, Banco do Brasil, Casa de Suplicação, Junta do Comércio, Real Fábrica de Pólvora etc.

Não menos importante foi o impulso particular dado às Artes, pelo contrato de mestres franceses que formaram o grupo da missão artística, vinda em 1816 para orientar a Escola de Belas Artes. Taunay, Debret, Lebreton, Grandjean de Montigny deixaram entre nós, além da orientação, trabalhos magníficos de arquitetura e arte.

De 1808 a 1818 fizeram-se no Rio 600 casas e abriram-se 100 chácaras, atingindo a população a mais de 60 mil habitantes.

Nomeado Intendente de Polícia, Paulo Fernandes Viana, além das atribuições do cargo, tinha a direção das obras públicas e procurou atacar os problemas mais angustiantes: repressão à vadiagem e valorização do trabalho livre e assalariado; aterro da lagoa da Sentinela, aproveitando-se a área para o Campo de Santana; canalização de águas do Barro Vermelho, para o Campo de Santana; higiene pública fazendo substituir as gelosias e rótulas por

---

(23). — Cruls (Gastão), *op. cit.*, — volume 1<sup>o</sup> p. 247.

amplas janelas; abertura de estradas (Niteroi-Maricá); colonização de terras; construção do Real Teatro de São João, etc.

“O governo do Príncipe Regente encarregou o engenheiro João Manuel da Silva de estudar o regime das águas meteóricas”.

Era preciso acabar com as inundações, charcos, lamaçal formados por ocasião das copiosas chuvas.

“Em observância, escreveu Silva detalhada memória acompanhada de mapa com o título — Plano para se evitar os grandes estragos e ruínas que causam as copiosas e abundantes chuvas” (24).

A mais importante iniciativa no campo das obras públicas foi o aproveitamento do vasto terreno insalubre e pantanoso, cortado por um braço de mangue, em plena área urbana. Por ordem governamental, distribuíram-se os terrenos e particulares, sob compromisso de secá-los e utilizá-los de imediato. Foi concedida isenção de impostos, de cinco a vinte anos. Demarcaram-se praças e ruas, surgindo a “Cidade Nova”, desde o Campo de Santana até São Cristóvão.

Estendeu-se a cidade, nesse período, entre o rio Comprido e o rio das Laranjeiras contando 46 ruas e 19 largos. Para os lados de Botafogo e da Tijuca estendiam-se as chácaras ou casas de campos. A enseada de Botafogo, ponto de pescadores, passou a ser procurada pelos ingleses que acompanharam a Corte Portuguesa. Aí construíram suas casas, abrindo-se o Caminho Novo (rua Marquês de Abrantes) que os ligava à cidade.

O lugar fora conhecido por praia e enseada de Francisco Velho, passando a ser chamada Botafogo, por causa de um morador muito rico: João de Sousa Botafogo.

Em breve ocuparam-se as áreas dos atuais bairros da Glória, Laranjeiras e Flamengo.

Os bairros de Mataporcos, Pedregulho, Rio Comprido foram preferidos pelos fidalgos portugueses, pela proximidade com o Paço de São Cristóvão.

Aos franceses, vindos em 1816, agradou mais a Tijuca, fixando-se pelas margens do Maracanã, subindo o rio até à Cascatinha.

---

(24). — Fazenda (José Vieira), *op. cit.*, pg. 247.

Para os lados de Santa Cruz estendiam-se as terras pertencentes aos jesuitas. Depois de sua expulsão (1750) a propriedade ficara no abandono. D. João ordenou a recuperação entregando-a a John Mawe. Transformada em fazenda de gado foi, depois, local preferido pela Família Real para passar dias de lazer. Foi incorporada ao patrimônio Nacional em 1824: Imperial Fazenda de Santa Cruz.

O centro da cidade mantinha-se o mesmo e de acordo com Oliveira Lima (25) que assim descrevia a cidade:

“As ruas estreitíssimas, lembrando mourarias; as vivendas sem quaisquer vislumbres de arquitetura, afora possíveis detalhes de bom gosto, um portal ou uma varanda; os conventos numerosos, mas simplesmente habitáveis, exceção feita dos de São Bento e Santo Antônio, . . . o plano da cidade por fazer, cruzando-se quase todas (as ruas) compostas num vale mais largo, sem cálculo, sem preocupações mais do que de aí conservar no desenho um arremedo de tabuleiro de xadrez espreado-se o resto das moradias, ao Deus dará, pelas outras campinas ao sopé dos morros escarpados”.

Monsenhor Pizarro (26) anota que em 1811 havia 272 comerciantes, sendo 207 portugueses, 65 ingleses; em 1817 ao lado de 278 nacionais (portugueses) figuravam 105 ingleses e 8 franceses.

A 9 de janeiro de 1823, por decreto de D. Pedro I, foi concedido o título de

“a mui Leal e Heróica Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro”.

Como sede da monarquia e capital do Império Brasileiro, a cidade passou a ser *Município Neutro* desmembrado da Província do Rio de Janeiro.

No segundo reinado conheceu a cidade, com mais de 100.000 habitantes, longo período de reformas, melhoramentos e transformações, progresso material e cultural, criação de novas instituições, calçamento, iluminação, transportes etc.

---

(25). — Lima (Manuel de Oliveira), *D. João VI no Brasil* (1808-1821). 3 volumes. Rio de Janeiro. José Olímpio Editora. 1945. 2ª edição. 1.º volume p. 92/93.

(26). — Pizarro e Araujo (Monsenhor José de Sousa Azevedo), *Memórias Históricas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. Ministério de Educação e Cultura e Instituto Nacional do Livro, 1948. 9 volumes.

Os contrastes entre o Rio Antigo e o Rio Moderno caracterizaram-se pelos antagonismos entre a vida urbana e a vida rural. A maioria da população preferia o isolamento das fazendas dos engenhos e das chácaras. O centro urbano era ocupado pelos negociantes, geralmente portugueses, entregues ao comércio ou ocupados em pequenos ofícios. Formara-se um aristocracia rural que sacrificava a vida urbana pelas maiores facilidades da vida rural.

Esta situação foi quebrada pela abolição da escravidão que além de trazer um desequilíbrio econômico, pelo desmantelamento da agricultura, em muitos lugares, estabeleceu o aparecimento de uma classe de “novos-livres”, incapaz de ajustar-se a qualquer outro tipo de trabalho e de integrar-se na sociedade.

Surgem novos fatores que, agindo sobre a vida social, modificaram a fisionomia urbana. Entende-se eles a decadência rural, determinando o abandono dos campos e a integração da aristocracia rural na sociedade urbana. Por outro lado o imigrante atraído pelo trabalho livre, desencadeando novas influências na etnia brasileira e no progresso material.

Salientou-se a atividade de Irineu Evangelista de Souza, Barão de Mauá, com empreendimentos arrojados: transportes (via férrea, barcos a vapor), comunicações (cabo submarino), indústrias (técnica moderna), iluminação a gás.

Modificaram-se os hábitos, o crédito bancário, especulações na bolsa, surgindo maior luxo nos vestuários e habitações com palacetes suntuosos, edificadas em São Sebastião, Tijuca, Laranjeiras, Rio Comprido, Botafogo.

Intensificou-se a instrução pública com a criação de escolas e gosto pela literatura.

O comércio aumentou, abrindo-se novas e luxuosas lojas atraindo grande público.

O bonde, a iluminação a gás, a estrada de ferro, marcaram nova fase na vida social do segundo reinado, motivando o crescimento demográfico e o alongamento da cidade para sul e para norte.

No final do século, orçava a população em mais de 500 mil habitantes.

\*

## INÍCIO DE URBANIZAÇÃO.

Antes de expirar o século XIX, o regime político do Brasil foi duramente sacudido pela proclamação da República (1889).

O Rio de Janeiro, passou de Município Neutro a Distrito Federal. Seus limites foram amplamente estudados por Vieira Fazenda (27).

A Câmara Municipal (que fora Senado da Câmara) passou a ser denominada Conselho de Intendência Municipal. A vida política da cidade foi regulamentada pela *Lei Orgânica* (1892) que estabelecia o poder executivo exercido pelo Prefeito, nomeado pelo Presidente da República.

Ao Ministro da Fazenda, Joaquim Murinho, na presidência de Campos Sales, deve-se a restauração das finanças do país, cujo equilíbrio, alcançado no segundo reinado, fora quebrado pela mudança do regime político e pelas agitações dos primeiros anos da República.

Abriu-se um período de prosperidade econômica, aproveitada pelo governo de Rodrigues Alves que, auxiliado por um grupo de homens de visão, pode revolucionar a fisionomia da cidade, dando início à verdadeira *urbanização* que a transformaria em grande Metrópole.

As obras realizadas no período colonial caracterizaram-se pelo aterro de vários charcos e lagoas, construção de vias ligando com o interior ou zona rural, edificação da maioria dos templos religiosos, testemunhos vivos de uma era de intensa religiosidade.

No período monárquico não houve senão a destacar elevadas melhorias em vários serviços públicos, conservando-se, porém, o mesmo sistema de arreamento em xadrez.

A modificação da cidade só se verificou com o empreendimento de obras no sentido de alterar o velho sistema.

Ocupando o cargo de Prefeito do Distrito Federal (1902) Francisco Pereira Passos executou a remodelação da Capital da República, dando início à urbanização da cidade.

Na prefeitura foi colossal sua atividade estendendo-se desde as demolições, em ruas inteiras, de velhos prédios, até os menores detalhes:

---

(27). — Fazenda (José Vieira), *op. cit.*, tomo 88, Rio de Janeiro. 1940, pg. 219/282.

“Dar maior franqueza ao tráfego crescente das ruas da cidade; iniciar a substituição de ignóbeis vielas por largas ruas arborizadas; promover melhores condições estéticas e higiênicas para as construções urbanas; proporcionar aos grandes coletores das canalizações subterrâneas maior facilidade de colocação e visita; encurtar as distâncias a percorrer na cidade; substituir os infectos rios da parte baixa dos arrabaldes por galerias estanques; sanear, ebelezar, melho ar, enfim, a nossa maltratada capital” (teseemunho colhido de Américo de Sousa Rangel in “Renascença” 1904) (28).

Inúmeras foram as obras de urbanização, sendo difícil, aqui, citar todas. Destacamos o trabalho do engenheiro Paulo de Frontin, a quem coube projetar e executar a abertura de importante artéria, a *Avenida Central* (hoje Avenida Rio Branco), demolindo 550 casas em tempo recorde, compreendendo 1.800 metros de extensão e 33 de largura, rasgada de mar a mar, do largo da Prainha (hoje Praça Mauá) à Praia de Santa Luzia (hoje Praça Paris).

Realizações de maior destaque podem ser anotadas: construção da avenida Beira Mar com 5 kms de extensão que permitiu o rápido desenvolvimento da zona sul da cidade. Abertura da avenida Mem de Sá em linha reta a diagonal, ligando a Lapa à rua Frei Caneca (antiga rua do Conde) e em continuação a avenida Salvador de Sá com 1 km. Alargamento de ruas principais: Assembléia, Carioca, Visconde do Rio Branco, Uruguaiana, Acre, rua Larga (rua Marechal Floriano) com 25 metros de largura. Abertura da Avenida Passos e rua Camerino, abertura do tunel do Leme. Instalação de luz elétrica. Desmonte do morro do Senado. Os primeiros calçamentos a asfalto permitiram melhores condições para o aumento da circulação de automóveis, introduzidos desde 1903.

Distinguuiu-se o engenheiro Francisco Bicalho na construção do Cais do Porto e prolongamento do Canal do Mangue (29).

Os subúrbios e a zona rural também foram beneficiados pela administração de Pereira Passos. Várias estradas foram abertas para atingir os mais distantes lugares, interligando-os e ao centro: Irajá, Campo Grande, Jacarepaguá.

Para uma época de profundas transformações, não podia faltar a do setor de saúde. Coube ao cientista Oswaldo Cruz executar a

---

(28). — Rangel (Américo de Sousa), *Renascença* (1904), in Delgado de Carvalho, “História da Cidade do Rio de Janeiro”, p. 122.

(29). — Passos (Edisson), *Plano de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro*, in “Revista de Engenharia”. Rio de Janeiro, Prefeitura do Distrito Federal. Secretaria de Viação e Obras, volume VIII, julho 1941 n.º 4.

tarefa de saneamento, enfrentando tremenda oposição e sofrendo as mais duras críticas.

Num prazo mínimo de 4 anos a cidade, que durante anos fora atacada pelas epidemias de febre amarela e de peste bubônica, estava saneada. Suas novas avenidas, as ruas calçadas, o amplo e aparelhado cais do porto atraíram visitantes e imigrantes.

Seguiam-se duas décadas de melhorias constantes das quais apenas salientamos algumas.

Dedicou-se, por exemplo, Amaro Cavalcanti ao plano de urbanização das zonas suburbanas e à melhoria das comunicações com a zona rural, permitindo o fomento da lavoura, o melhor escoamento dos produtos e barateamento do custo de vida.

Na qualidade de prefeito em 1919 promoveu Paulo de Frontin (apelidado o "Grande Prefeito") no curto espaço de 2 meses, o prolongamento e a reconstrução da Avenida Atlântica; a abertura das Avenidas Delfim Moreira, Niemeyer, Vieira Souto, Wilson e a que tomou seu nome ao longo do Rio Comprido; aterro de parte da Lagoa Rodrigo de Freitas onde se construiu a avenida Epitácio Pessoa que liga Copacabana ao Jardim Botânico (30).

O crescimento demográfico e o aumento do número de automóveis determinaram novos empreendimentos. Por esse motivo, o prefeito Carlos Sampaio (1920) atacou a obra do desmonte do morro do Castelo.

O desmonte do morro do Castelo foi assunto de vários governos, muito discutido anteriormente. Desde 1796 já o bispo Azeredo Coutinho e pouco tempo depois o Senado da Câmara apontavam a necessidade do desmonte para melhorar o estado sanitário da cidade.

"Em 1811 chuvas torrenciais provocaram o desmoronamento de uma de suas abas provocando prejuízos materiais e de vidas humanas. Em 1843 Henrique Beaurepaire Rohan diretor de Obras agitava novamente a questão" (31).

No entanto, somente em 1920, foi o problema corajosamente enfrentado por Carlos Sampaio que executou ele mesmo o planejamento e realizou grande parte da obra, terminada na administração de Antônio Prado Júnior.

As terras foram aproveitadas para o aterro da Ponta do Calabouço até à Praça Paris. Nesse desmonte, foram demolidas perto de 500 casas, executando-se um movimento de 4.500.000m<sup>3</sup> e conquistando-se imensa área de 668.000m<sup>2</sup>.

---

(30). — Carvalho (Carlos Delgado de), *História da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Livraria Francisco Alves editora. 1926, p. 126/127.

(31). — Culs (Gastão), *op. cit.*, pg. 462.

Do aterro da área marinha adjacentes, surgiu a esplanada do Castelo e a formosa Praça Paris com belos jardins, lagos e repuxos no est.ão dos jardins de Versalhes.

O recenseamento feito em 1920 atribuía à Capital da República o total de 1.157.000 habitantes (32).

O governo de Washington Luis dedicou-se à abertura de estradas, como a de Rio-Petrópolis e melhoria da estrada para São Paulo.

\*

### O RIO DE JANEIRO DEPOIS DE 1930.

A revolução de 1930, determinou para o Rio de Janeiro, o início da grande era de *intensa urbanização*.

Assentando-se como centro da Administração, centro comercial e pequeno parque industrial, atraiu o interesse de imigrantes estrangeiros e de muitos nacionais que abandonavam os campos atraídos pela legislação trabalhista do setor industrial.

Creeceram e agravaram-se os problemas urbanos da cidade.

Ao desmante do Castelo e à abertura do tunel Almor Prata, seguiram-se a de outros como tunel do Pasmado, o de Laranjeiras, o tunel Novo, o parcial desmante do morro de Santo Antônio.

De grande importância foi o aproveitamento da Esplanada do Castelo para construção dos suntuosos Palácios Ministeriais.

O prolongamento da avenida do Mangue (originada do aterro do mangal de São Diogo) constituiu o mais importante eixo longitudinal da cidade pela ligação do centro com a zona norte, com largura de 80 metros (33). Ao centro o braço de mar penetrando pelo canal que se estende do Cais do Porto até à Praça Onze, com a atuação de emissário pluvial ao nível do mar.

O que de mais notável se fez no período de 1930 a 1950 foi a abertura da *Avenida Presidente Vargas*, obra de grande envergadura em todos os seus aspectos: urbanístico, jurídico, financeiro e social. Trabalho dos mais gigantescos, exigido pelo violento surto do progresso e realizado por um grupo excelente de engenheiros nacionais, tendo à frente a dinâmica e férrea orientação do Dr. Henrique Dodsworth Martins.

---

(32). — Carvalho (Carlos Delgado de), *op. cit.*, p. 129.

(33). — Passos (Edisson), *op. cit.*

“A Avenida Presidente Vargas constituiu, no plano de etor da cidade, uma das realizações projetadas no sistema geral estudado para solucionar problemas de tráfego de superfície. A:titulou-se com a Avenida Rio Branco e o seria com futuras avenidas como a Avenida Perimetral, destinada a estabelecer a ligação do Aeroporto à Praça 15 de Novembro e à Praça Mauá e Avenida Diagonal, Lapa-Campo de Santana”.

A abertura da Avenida Presidente Vargas implicou na demolição das quadras edificadas compreendidas entre as ruas Visconde de Itauna e General Câmara de um lado, Senador Euzébio e São Pedro de outro. Ao todo 525 prédios, incluindo quatro igrejas, seis bancos, o edifício do Paço Municipal e um mercado.

“Ante o vulto do empreendimento, problemas já de si complexos, de natureza jurídica e financeira, foram considerados em caráter de urgência as desapropriações, o financiamento especial, a taxa de valorização e contribuição de melhoria” (34).

As despesas contariam com o reforço das “Obrigações Urbanísticas da Cidade do Rio de Janeiro” cujo valor nominal era igual ao valor venal pré-fixado para o lote urbanizado a cujo domínio estavam vinculadas (35).

Quanto ao aspecto das construções nos terrenos marginais, além das providências que foram enumeradas no plano geral (Plano Diretor), tentou Henrique Dodsworth atrair os Institutos de Previdência no sentido de constituírem edifícios para os seus associados, na parte da Avenida compreendida entre a Praça da República e a Praça da Bandeira.

A Prefeitura dispunha-se a entendimentos com os Institutos, nos termos mais favoráveis, contando que os Institutos edificassem, desde logo no trecho indicado. Dos Presidentes de Institutos apenas Plínio Ca'anhede manifestou interesse imediato pelo assunto.

A edificação, pelos Institutos, na Avenida Presidente Vargas constituía, al'ás, dever das respectivas direções, conhecida, como é, a enorme população de associados, trabalhando no centro da cidade.

A articulação efetiva dos órgãos da administração pública, inspirada no propósito de atender ao interesse coletivo, levaria ainda

---

(34). — Dodsworth (Henrique), *A Avenida Presidente Vargas. Aspectos urbanísticos, jurídicos, financeiros e administrativos de sua realização*. Rio de Janeiro. Imprensa “Jornal do Comércio”, 1955, pg. 5/6.

(35). — *Id. ib.*, p. 39.



os Institutos de Previdência a essa vantajosa aplicação dos largos recursos de que dispõem, por servir, em primeiro lugar, aos próprios contribuintes.

O aspecto das construções na Avenida Presidente Vargas foi objeto de interessante estudo publicado em *O Globo*, em outubro de 1943. O nome do autor não foi revelado, mas a natureza dos conceitos leva à convicção de tratar-se de homem de cultura especializada, e ardoroso defensor do progresso do Brasil.

Partindo do pressuposto de que na Avenida Presidente Vargas só houvesse habitações, da Praça da Bandeira à Praça da República e escritórios, da Praça da República à Rua Visconde de Itaboraí, em edifícios de gabaritos de 12 a 22 andares, chegou-se à conclusão de que seriam destinados à habitação, 1.584.000 m<sup>2</sup> de área útil e a escritórios, 1.292.760m<sup>2</sup>.

Calculando em 20 m<sup>2</sup> a área — indivíduo nas habitações — e em 7m<sup>2</sup> a área — indivíduos nos escritórios —, foi orçado em 92.200 o número de pessoas que poderiam residir na Avenida Presidente Vargas e em 172.368 as que nela poderiam trabalhar, constituindo, assim, núcleo de população de 251.568 pessoas.

Foram pavimentados 31.000 m<sup>2</sup> a concreto e 1.800 m<sup>2</sup> a asfalto. Abriram-se 1.920 m<sup>2</sup> de galerias de concreto armado. Foram absorvidos 4 kms de demolição incluindo as ruas de São Pedro, General Câmara, largo de São Domingos, Travessa do Bom Jesus, os segmentos das diversas ruas transversais.

Derruíram-se as igrejas de São Pedro, original, e um dos mais belos monumentos artísticos da cidade, a do Senhor Bom Jesus do Calvário, a de São Domingos de Gusmão e de Nossa Senhora da Conceição.

Foi de 1.500 m<sup>2</sup> aproximadamente, a mutilação do Campo de Santana, necessários a abertura da Avenida Presidente Vargas (36).

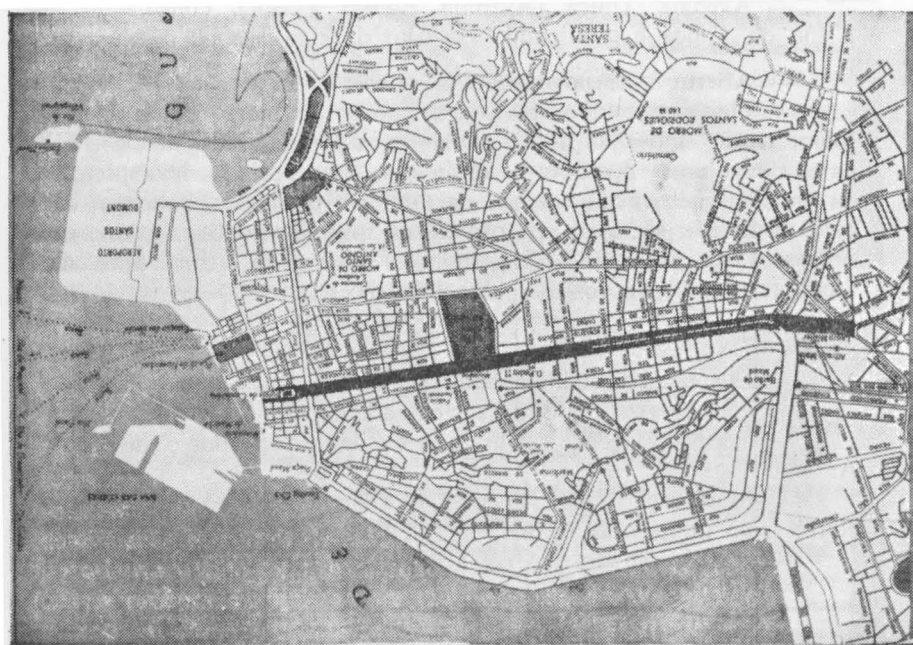
Arrojado empreendimento levado a efeito em pleno decurso da Segunda Guerra Mundial, realizado em três etapas:

- 1942, da Praça Onze de Junho até a Praça da República.
- 1943, desta praça à rua Uruguaiana.
- 1944, compreendendo desta rua até a praça circular em torno da Igreja da Candelaria (37).

---

(36). — Macedo (Roberto), *Henrique Dodsworth*. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação, 1955, pg. 91/92.

(37). — *Id. ib.*, pg. 92/93.



VI — Corte da Av. Presidente Vargas — Henrique Dodsworth, 1944.

Esta majestosa e importante artéria foi inaugurada a 7 de setembro de 1944; quatorze meses antes havia Henrique Dodsworth deixado a Prefeitura do Distrito Federal.

Das múltiplas realizações de sua administração destacam-se também:

— Avenida Brasil com 15 quilômetros e 85.000 metros de pista de rolamento.

— Avenida das Bandeiras — variante da Avenida Brasil.

— Avenida Tijuca (Avenida Edison Passos), começando na Usina da Tijuca e terminando no Alto da Boa Vista.

— Abertura de novo tunel do Leme.

— Planos e estudos para o desmonte do morro de Santo Antônio, tendo sido realizadas: sondagem até a base do maciço, cálculos de volumes a escavar, área a ser desapropriada, levantamento da área batimétrica da enseada da Glória e praia do Flamengo, cálculo da área a ser aterrada, projeto de muralha do cais, exame dos processos de execução e transportes, esboço de urbanização das áreas resultantes, estimativa orçamentária.

Previam-se também a fixação de condições básicas tais como:

— não permitir edificações na área conquistada ao mar.

— preservação da forma da enseada da Glória.

— desapropriações na área circundante ao morro de Santo Antônio.

— conservação do Convento de Santo Antônio em pequena colina, com rampas de acesso.

— preservação dos "Arcos" com desapropriações vizinhas.

— Avenida Diagonal Lapa-Campo de Santana (38).

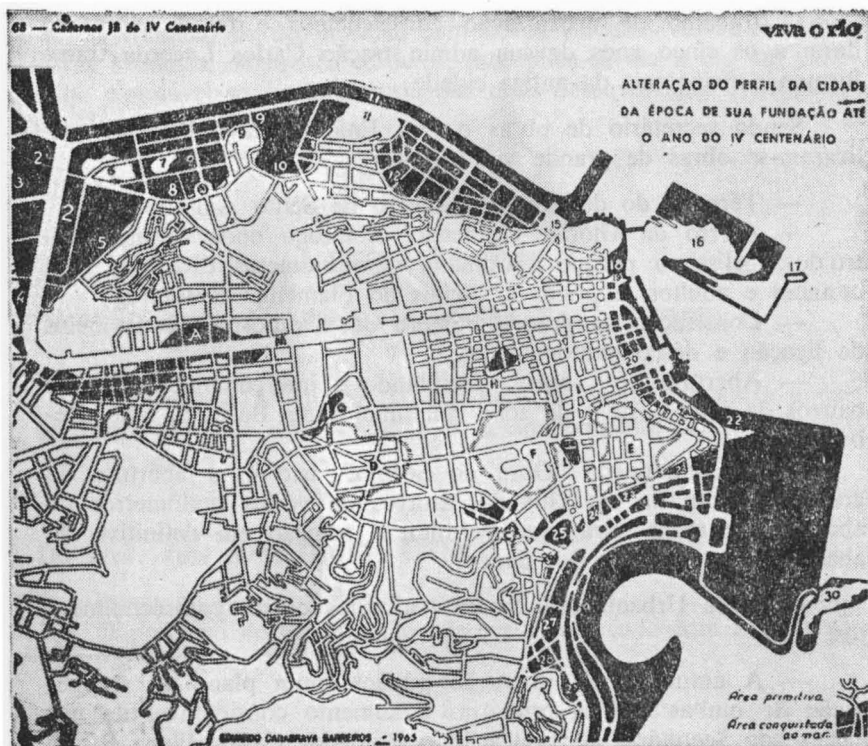
\*

## ESTADO DA GUANABARA.

A 21 de abril de 1960 foi transferida a capital do Brasil para Brasília, sendo a cidade do Rio de Janeiro, ex-município neutro e ex-Distrito Federal, convertida em Estado da Guanabara, para o qual foi nomeado um governador provisório, o embaixador Sette Câmara, que empreendeu a dura campanha da limpeza da cidade e promoveu as eleições para o governo do Estado. Foi eleito primeiro governador o Dr. Carlos Frederico Werneck de Lacerda.

---

(38). — Passos (Edisson), *op. cit.*



VII — Alterações do perfil da Cidade do Rio de Janeiro — Eduardo Canabrava (1965).

Tendo área de apenas 1.365 km<sup>2</sup>, o Estado da Guanabara é a menor unidade da Federação e sua capital é a cidade do Rio de Janeiro, cujos limites por enquanto se confundem com os próprios Estado, constituindo o caso *sui-generis* de uma “cidade-estado”.

A ter-se que determinar o limite da cidade ou capital, deveria estabelecer a área urbana central ou “centro”.

O trabalho de urbanização consciencioso e febril executado durante os cinco anos de sua administração Carlos Lacerda transformou a fisionomia da antiga cidade.

Sendo secretário de obras o Dr. Enaldo Cravo Peixoto, realizaram-se obras de grande vulto:

- Término do desmonte do morro de Santo Antônio.
- Aterro da Glória, Flamengo, Botafogo onde foram construídos: belíssimo parque ajardinado com inúmeras diversões para crianças e adultos, e praias artificiais do Flamengo e Botafogo.
- Construção de grande número de viadutos, notáveis meios de ligação e descongestionamento.
- Abertura de túneis facilitando a intercomunicação dos bairros da zona norte e da zona sul: tunel Santa Bárbara, tunel Rebouças.
- A denominada “Obra do Século”, isto é, a abertura da grande adutora do rio Guandú, através de vários quilômetros de abertura na rocha viva, que permitiu a solução em definitivo do abastecimento de água à cidade.

Alem da Urbanização, foram realizados outros empreendimentos:

- A amplitude da instrução pública, num plano de recuperação de muitas escolas primárias e aumento considerável de novas, sendo Secretário de Educação o Professor Carlos Flexa Ribeiro.
- A Saúde que contou por muito tempo com a direção do Dr. Raimundo de Brito, houve importante serviço de recuperação hospitalar não só na parte de assistência aos doentes como na construção de novas instalações, principalmente o Hospital Sousa Aguiar.
- A Secretária de Assistência Social tendo, a princípio, sido dirigida pela Prof.<sup>a</sup> Sandra Cavalcanti cuidou de resolver a situação dos “favelados” com a fudação de “vilas” (Kennedy, Aliança, Cidade de Deus), onde várias casas foram construídas, com simplicidade, para abrigá-los, permitindo a remoção de favelas e a melhoria do padrão social de uma grande parte da população carioca dando-lhe a condição de viver como criaturas humanas.

No governo seguinte, de Francisco Negrão de Lima, houve a continuidade no ritmo acelerado de soluções aos problemas da cidade.

\*

### CONCLUSÃO.

O trabalho de urbanização com novos viadutos, novas estradas, novas avenidas, suntuosos edifícios, multiplica-se dia a dia em crescente e notável explosão própria das mais desenvolvidas Metrôpoles do Mundo.

\*       \*

\*

### INTERVENÇÕES.

Do Prof. *Esmeraldo Barreto de Farias* (FAFI. UFMG).

Indaga:

Que relação a Autora da comunicação estabelece entre a cafeeicultura no Vale do Paraíba e o desenvolvimento do Rio de Janeiro no século XIX?

\*

Do Prof. *José René* (FAFI. UFMG).

Pergunta:

O processo de urbanização não teria começado com a presença da "Família Real"?

\*

Do Prof. *José Faganello* (FAFI. Piracicaba. SP.).

Indaga:

Se a cidade do Rio de Janeiro se localizou em um sítio *impróprio* para uma cidade?

Não foi abordado o problema da insalubridade. Era comum às demais cidades essa insalubridade? Se o sítio era impróprio, ele se manteve por teimosia ou necessidade estratégica?

O café que influência teve no desenvolvimento do Rio de Janeiro?

\*

Da Prof.<sup>a</sup> *Maria Nilza Patrão Dias* (FAFI de Campos. RJ).

Apresenta parabens à Autora e indaga da procedência dos *slides* exibidos.

\*

Do Prof. *Diores Santos Abreu* (FAFI. Presidente Prudente. SP).

Pergunta:

Quando e porque a cidade do Rio de Janeiro se dividiu caracteristicamente entre zona norte e zona sul, aquela marcadamente comercial e industrial e esta residencial?

\* \* \*

\*

RESPOSTAS DA PROFESSORA LUCINDA COUTINHO DE MELLO COELHO.

Ao Prof. *Esmeraldo Barreto de Farias*.

Disse que na sua exposição não fizera referência à cafeicultura por força da limitação e pela necessidade de abranger vários aspectos em tão curto espaço de tempo.

Sendo a cidade do Rio de Janeiro, desde os primórdios de sua existência caracterizada pela atividade comercial, deu maior ênfase à mineração no século XVIII, porque foi ela a responsável pelo maior desenvolvimento da cidade a partir de entre outros motivos, eleva-la à categoria de sede de governo.

Assim também a cafeicultura, no início do século XIX, influuiu no desenvolvimento comercial, visto que se instalou nos arredores (Tijuca e Gávea), conquistando o Vale do Paraíba paulista (Bananal, Guaratnóuetá) nos meados do século. Para melhor escoamento da produção, abriram-se novos caminhos, assinalando-se durante o Segundo Reinado a necessidade da construção da estrada de ferro (Pedro II) para ligar a cidade do Rio de Janeiro a cidades valparai-banas.

\*

Ao prof. *José René*.

Diz entender que no início do século XIX, portanto com a presença da Família Real, não houve “a urbanização” no sentido científico do termo, enquanto se tiver em vista as grandes transformações

de logradouros e que atingem às mudanças arquitetônicas mais radicais.

Mesmo em se tratando da área a que se referiu, reconquistada ao mangal de São Diogo (origem, no século XX, da Avenida do Mangue, com suas frondosas palmeiras) e à chamada “cidade nova”, não se pode atribuir o cunho de “urbanização”.

Houve, s.m., a distribuição de lotes, entre particulares que teriam obrigação de aterrar sua área e nela edificar (dentro de determinado prazo), bem como a abertura de uma “caminho” chamado “caminho das lanternas” para maior facilidade de acesso a São Cristovão onde morava, na Quinta da Boa Vista, o Príncipe Regente.

É um estudo que deseja aprofundar, enfatizando, nesse período, o trabalho do Intendente Paulo Fernandes Vianna. Durante sua gestão (a primeira da cidade, depois da chegada do Príncipe Regente), houve: a). — supressão obrigatória das “gelósias” (algumas com treliça) e “muxarabis” que dificultavam a ventilação por janelas envidraçadas com “venezianas”, varandas de ferro, etc.; b). — melhoria das ruas e calçamento; c). — iluminação pela colocação de postes com lampeões de azeite.

Em decorrência da presença da Corte houve sensíveis mudanças nos hábitos da população.

\*

Ao Prof. *José Faganello*.

Qual o sítio?

O da fundação da cidade, junto ao Morro Cara de Cão, era impróprio pela exiguidade de espaço, mas escolhido, então, por necessidade de estratégica e forçado pela circunstância de estar quase toda a região dominada pelo invasor francês.

A transferência para o morro São Januário (depois do Castelo) como frisou, obedeceu ao critério de melhor defesa (estratégico) e da salubridade, acima dos alagados e de maior ventilação.

Aos poucos foram os habitantes descendo para a “praia” (“caminho da praia”) onde se desenvolveu o núcleo comercial, pela proximidade marítima, entre os morros do Castelo e de São Bento.

Do pequeno trecho ao longo da rua Direita (hoje 1.º de Março) foram cordeando as transversais que lentamente por 2 séculos penetraram no sentido Leste-Norte. Esta explicação terá maior amplitude quando for apresentada a comunicação da Prof.a

Lygia Cunha sobre o *Album Cartográfico do Rio de Janeiro*, cujos exemplares, aqui estão, mas não pode apresentá-los por falta de ambiente escurecido que favorecesse a projeção epidiascópica, conforme fora programado e pela Autora solicitado.

Quanto à segunda interpelação sobre o café, acredita ter atendido quando respondeu à intervenção anterior, sobre o mesmo assunto.

\*

À Prof.<sup>a</sup> *Maria Nilza Patrão Dias*.

Agradeceu as gentis referências e informou que uma parte dos slides já os possuía há algum tempo e a outra parte foi emprestada pela Prof.<sup>a</sup> Lygia Fernandes da Cunha, chefe da Seção de Iconografia da Biblioteca Nacional, a quem passo a palavra, porque ninguém melhor do que ela para prestar informações mais seguras.

Informação da Prof.<sup>a</sup> *Lygia Fernandes Cunha*.

“Os diapositivos aqui apresentados, que me pertencem, foram feitos em caráter particular para uma série de conferências subordinadas ao título *O Rio de Janeiro através das estampas antigas*. Este trabalho, publicado na coleção Rodolfo Garcia, pela Biblioteca Nacional, figura na mostra organizada especialmente para este Simpósio, ontem inaugurada.

Desde que o pesquisador saiba qual a ilustração que deseja, a maioria delas incluídas em livros sobre o Brasil, a Biblioteca Nacional fornece o microfilme. Não há por enquanto séries organizadas, apenas informações através de catálogos.

Sobre esse assunto tive oportunidade de explicar o mecanismo do atendimento ao pesquisador durante minha comunicação *A cartografia e a iconografia, como ciências auxiliares da História*.

O atual Departamento de Cinema Educativo (subordinado ao Departamento de Assuntos Culturais-Diretor Dr. Renato Soeiro), fornece às escolas e Universidades, séries de diapositivos sobre diversos temas, desde que solicitados através de correspondência oficial.

Muito em breve, em vista das novas determinações governamentais, o fornecimento de material aos estudiosos (publicações, diapositivos, microfilmes, cópias xerox, etc.) passará a ser cobrado a preços módicos. Esta informação é válida não só para a Biblioteca Nacional, como também para Museus artísticos e históricos do MEC”.

\*

Ao Prof. *Diores Santos Abreu*.

Disse a Autora da Comunicação:

“Como tive oportunidade de frizar o centro comercial foi e é hoje a área do núcleo primitivo da cidade, que desde cedo se caracterizou pelo comércio favorecido pelo desenvolvimento portuário.

Para os lados do sul, vencidas as dificuldades de acesso, desenvolveram-se inúmeras chácaras e engenhos, aos quais vieram, no século XIX, se juntarem os palacetes.

Para os lados da Tijuca também se alongaram chácaras e palacetes bem como no Andaraí e em São Cristóvão.

A área ao norte, ocupada outrora pelos engenhos e pelos campos pastoris ou de culturas diversas, cedeu lugar, no século XX às indústrias que se revezam caracterizando a zona norte.