

RECONSTITUIÇÃO HISTÓRICO-GEOGRÁFICA DA ÁREA CENTRAL DO RIO DE JANEIRO: O PASSADO E O PRESENTE

HISTORICAL AND GEOGRAPHICAL RECONSTITUTION OF THE CENTRAL AREA OF RIO DE JANEIRO: THE PAST AND THE PRESENT

RESUMO

As mudanças provocadas pela ação antrópica vêm alterando as paisagens e suas características físicas originais. As reconstituições das condições ambientais de uma área podem contribuir para a compreensão de formas e processos pretéritos e atuais, bem como orientar futuras intervenções voltadas para a melhoria da qualidade de vida nas cidades. Neste sentido, foi realizado um levantamento das alterações provocadas pelo homem, sob a perspectiva histórico-geográfica, na área central da cidade do Rio de Janeiro, buscando identificar as modificações antrópicas e seus impactos socioambientais, sobretudo no relevo e na drenagem local. O presente trabalho foi realizado a partir de pesquisa bibliográfica, cartográfica, documental, de fotografias e ilustrações de diferentes épocas. No centro da cidade do Rio de Janeiro foram realizados aterros de lagoas, brejos, mangues e praias das margens da Baía da Guanabara, desmonte de morros e modificações na drenagem original. Essas intervenções promoveram profundas transformações no espaço físico local, não resolvendo e, em alguns casos, agravando antigos problemas ambientais.

Palavras-Chave: Reconstituição - Rio de Janeiro - Urbanização - Ação antrópica - Paisagem.

ABSTRACT

Anthropic activities have been altering landscapes and their original physical characteristics. Reconstitution of environmental conditions can contribute to the understanding of past and current forms and processes, as well as guide future interventions aimed at improving life quality in the cities. Thus, under a historical-geographical perspective, a data survey was conducted to identify the anthropic changes and their socio-environmental impacts, especially in the relief and local drainage in the central area of Rio de Janeiro city. This paper methodology is based on bibliographical, cartographic, documentary research, photographs and illustrations from different periods. In the city center of Rio de Janeiro there were embankments of lagoons, swamps, mangroves and beaches on the banks of Guanabara Bay, dismantling of hills and changes in the original drainage. These interventions promoted profound changes in the local physical space, not solving and, in some cases, aggravating old environmental issues.

Keywords: Reconstitution - Rio de Janeiro - Urbanization - Anthropic action - Landscape.

 *Fernanda Figueiredo Braga*¹

1 - Sem instituição.

Correspondência: braga_fernanda@hotmail.com

Recebido em: 16-07-2020

Aprovado em: 30-10-2020



Este é um artigo de acesso aberto distribuído sob os termos da Licença Creative Commons BY-NC-SA 4.0, que permite uso, distribuição e reprodução para fins não comerciais, com a citação dos autores e da fonte original e sob a mesma licença.



INTRODUÇÃO

O centro da cidade do Rio de Janeiro constituía-se, até o século XVI, em uma extensa planície, cercada pelos Morros do Castelo, Santo Antônio, São Bento, Conceição e Santa Teresa, em cujos terrenos predominavam feições alagadiças, entre pântanos, brejos, lagoas e manguezais. Sua configuração atual resulta de profundas alterações, relacionadas aos processos de ocupação e urbanização da cidade, transformando seu espaço físico e sua paisagem ao longo do tempo, passando por diferentes contextos históricos que serão abordados neste artigo, através de uma reconstituição histórico-geográfica da área central.

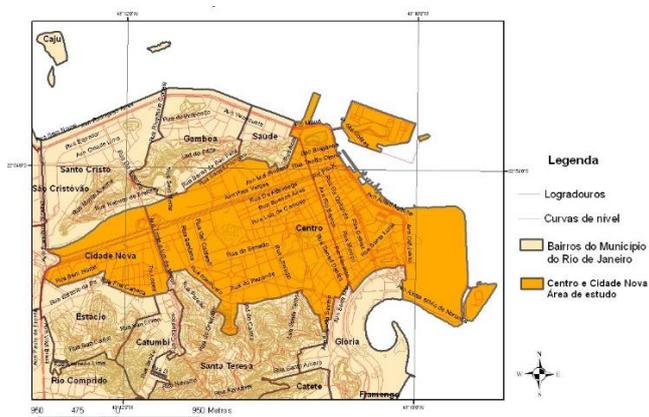
Para tanto, foi realizado um amplo levantamento bibliográfico, identificando essas transformações pelas quais a área de estudo atravessou, desde a sua fundação até hoje, principalmente em dissertações, teses, monografias, artigos científicos, documentos históricos, sites e mapeamentos.

Ao final, é apresentado um quadro-síntese, contendo as alterações promovidas no espaço físico da área Central e suas principais repercussões ambientais.

ÁREA DE ESTUDO

A área central, nesta pesquisa, abrange os bairros denominados Centro e Cidade Nova (figura 1), em cujo solo se iniciou o processo de ocupação e urbanização na cidade do Rio de Janeiro.

Figura 1: Localização dos bairros Centro e Cidade Nova



Fonte: Autora.

O quadrilátero formado pelos morros do Castelo, Santo Antônio, São Bento e Conceição, circundava a área considerada o sítio da cidade, que logo se expandiu até o atual Passeio Público e Lapa, através do aterro da Lagoa da Sentinela, e deu origem ao atual bairro chamado Centro. A área anexada à cidade no século XIX, através dos aterros do Saco e do Mangal de São Diogo, compõem o bairro Cidade Nova.

Atualmente, essa paisagem é caracterizada por um elevado nível de urbanização, onde destacam-se as edificações e um alto grau de pavimentação do terreno. Além disso, o processo de verticalização intenso pelo qual passou este local, traduz sua centralidade. Barreto (2010) afirma que as áreas centrais, por sua relevância na dinâmica da cidade, representam espaços de atração, que confluem intensos fluxos de pessoas, automóveis, capitais, decisões e, essencialmente, mercadorias. Para o autor, estes fluxos são responsáveis pela concentração de uma grande diversidade de atividades econômicas, que proporcionam acumulação de capital por parte dos atores presentes, refletindo-se na forma urbana.

AS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DO CENTRO QUE PRECEDEM ÀS TRANSFORMAÇÕES DE OCUPAÇÃO E URBANIZAÇÃO

“A terra carioca foi até época relativamente recente uma sucessão de lagoas, charcos e terrenos alagadiços, que a erosão natural, e principalmente o trabalho do homem, fizeram desaparecer”. (SILVA, 1940 apud Amarante, 1960, p.127)

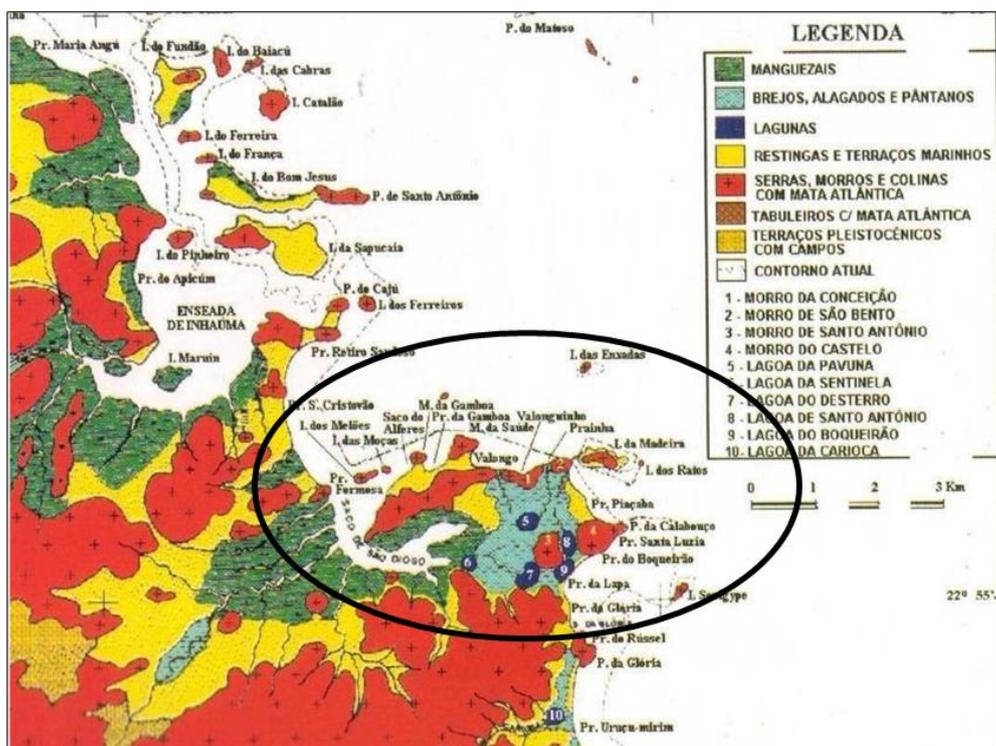
Pode-se quase afirmar que todo o grande bairro central e comercial do Rio de Janeiro, desde o Cais do Porto à praça Paris e desde a rua 1º de Março ao Campo de Sant’ana assenta sobre uma esponja de velhos paludes aterrados. Com exceção de estreitas faixas em abas de morros consolidadas por descargas de enxurradas, é-nos lícito deduzir da própria formação geológica desta planície e dos dizeres de antigos mapas e cronistas que, por toda parte se generalizavam a lagoa, o brejo e o alagadiço (Lamego, 1964, p.163).

Segundo a descrição de Amador (1997), o litoral no trecho compreendido entre a ponta do Calabouço e o morro do Castelo era bastante irregular, sendo dominado por escombros erosivos, que ancoravam duas pequenas praias, separadas pela barra da Lagoa do Boqueirão. À esquerda, unida ao Outeiro da Glória, ficava a Praia da Lapa, e à direita, prolongando-se até os penhascos do Calabouço, ficava a praia do Boqueirão. Junto ao

Calabouço, numa área muito batida pelo mar, se sucediam pequenas praias irregulares, entre elas, a de Santa Luzia. Entre os morros do Castelo e de São Bento, estendia-se a restinga de Manuel de Brito (figura 2).

O autor sugere que as lagoas do centro histórico eram residuais de laguna maior, cujo remanescente principal era a Lagoa do Boqueirão, a maior e mais funda das lagoas do centro, abrangendo os atuais Arcos da Lapa e Passeio Público.

Figura 2: Espaço físico original do centro da cidade, com destaque para o trecho correspondente à área de estudo



Fonte: Amador, 1997.

De acordo com o IPP (2002), a lagoa da Lampadosa ou Pavuna, atual praça Tiradentes, prolongava-se até a rua Senhor dos Passos. A Lagoa da Sentinela correspondia a atual área do Campo de Santana. A Lagoa de Santo Antônio, cercada pelos Morros do Castelo e de Santo Antônio, se estendia por uma grande área de mangues até o atual Largo da Carioca, e apresentava uma ramificação que compunha a lagoa do Desterro, localizada entre os morros do Santo Antônio e Santa Teresa, atual rua dos Arcos.

Sá (1951) afirma que grande parte dos terrenos entre as lagoas eram tão baixos e alagadiços que, sob a ação das chuvas, logo se transformavam em brejais. “Por entre os

paúls serpenteavam cristas mais elevadas que, emergindo das águas, se tornavam naturalmente trilhas de passagem” (SÁ, 1951, p.154).

Segundo Amador (1997), a partir da Ilha das Cabras existia um alinhamento de elevações formadas pelos morros de São Bento, da Conceição e da Providência, que já teriam sido ilhas que se juntaram ao continente no processo de formação das restingas ali presentes. No alinhamento dos Morros da Gamboa e da Saúde, as Ilhas das Moças e dos Melões localizavam-se na entrada do Estuário do São Diogo (ou saco do São Diogo), um extenso braço de mar, bastante largo em sua embocadura, balizado à direita pelo Morro da Gamboa e à esquerda pela Ponta do Caju e Ilha dos Ferreiros. O estuário se estreitava progressivamente em direção ao seu interior, sofrendo uma inflexão para a esquerda até atingir a área correspondente a atual Praça XV. Seus principais contribuintes eram os rios Comprido, Maracanã, Trapicheiros, Joana e Catumbi, que descreviam meandros de maré no trecho de planície, atravessando extensos manguezais. Esses manguezais, chamados de Pantanal de São Diogo (ou ainda Mangual de São Diogo) possuíam uma superfície de 8,0 km², atingindo, à direita, o atual Campo de Santana, antigo terraço de areias marinhas elevado em relação aos mangues, e à esquerda, em direção a atual Praça da Bandeira, prosseguindo como brejo (tejuco) até a Tijuca.

Algumas lagunas rasas, dentre as quais, a da Sentinela e da Pavuna (ou Lampadosa), tinham ligação com o estuário através de canais de maré. Estas estavam ligadas ao estuário em sua origem e representavam uma fase de evolução do complexo ecossistema estuarino, de acordo com Amador (1997).

O PROCESSO DE OCUPAÇÃO E URBANIZAÇÃO DA ÁREA CENTRAL

Em março de 1565, o então Capitão-mor e Governador do Rio de Janeiro, Estácio de Sá (1565-1567), funda o primeiro núcleo de povoamento da cidade, entre os morros do Pão de Açúcar e Cara de Cão. Nesse contexto, são “nomeadas as primeiras autoridades para a Câmara e as Justiças Ordinárias, bem como o Escrivão das sesmarias e o Alcaide-mor, formando-se um quadro administrativo e representativo do poder local e real” (PINTO, 2007, p .35).

No entanto, devido às limitações físicas do sítio inicial, em 1567, Mem de Sá (1567-1568) decide transferir o sítio da cidade para um local mais adequado, no antigo

morro de São Januário, posteriormente denominado Morro do Castelo. Essa ocupação foi se estendendo para a planície litorânea, estreita e pantanosa, compreendida entre o quadrilátero formado pelos morros principais: Castelo, Santo Antônio, São Bento e Conceição.

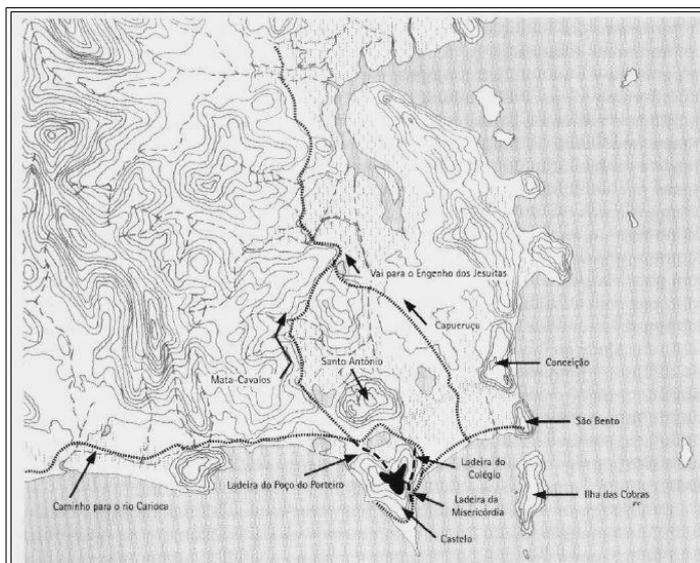
ESPAÇO FÍSICO E DRENAGEM DO CENTRO, ATÉ O SÉCULO XVIII - AS PRIMEIRAS INTERVENÇÕES

Amador (1997) afirma que as primeiras providências de Mem de Sá foram derrubar a mata para posteriormente edificar prédios, construir fortes na entrada da Baía da Guanabara e construir a cidadela do Castelo, nomeando como governador da cidade, Corrêa de Sá. Inicialmente a cidade tinha 150 habitantes, que, paulatinamente, buscavam novas áreas mais planas para a ocupação, descendo o morro do Castelo e se estendendo pela orla marítima da cidade.

Mello Junior (1988) salienta que o morro do Castelo possuía uma boa localização sob o ponto de vista estratégico, mas as dificuldades de acesso induziram a população a ocupar as áreas mais planas e alagadiças do quadrilátero dos quatro morros. Esta expansão pela várzea ocorre em meio a uma série de dificuldades, através de desaterro de barreiras e aterro dos pântanos, oferecendo uma série de dificuldades materiais.

Segundo Pinheiro Filho (2008), apesar das condições adversas do solo, a atuação de agentes sociais como o Estado e a Igreja promoveram a abertura de caminhos, cujas vias tornaram-se essenciais para o crescimento da cidade. No final do século XVI e início do XVII, estas vias (figura 3) demonstraram a sua importância na organização espacial, com destaque para os caminhos que se dirigiam para o vetor oeste, como o Matacavalos (atual rua do Riachuelo) e a sua continuação natural, o Mataporcos (atual rua Frei Caneca).

Figura 3: Os primeiros caminhos que possibilitaram a circulação na cidade.



Fonte: Pinheiro Filho, 2008.

Ainda segundo o autor, estes caminhos foram construídos ao longo do sopé do morro de Santa Teresa sobre material coluvial mais resistente, com traçado delineado, a fim de evitar os terrenos úmidos da planície, sem penetrar, simultaneamente, na área do Mangal. Eles convergiam com o caminho de Capueruçu em direção à sesmaria jesuítica. O caminho de Capueruçu era uma continuação da atual rua da Alfândega e fazia parte de uma área de lento crescimento da cidade.

A faixa de terreno existente entre os morros do Castelo e São Bento, com o mar à direita e os brejos à esquerda, deu origem a primeira rua da cidade, a rua da Misericórdia ou Direita, atual Primeiro de Março. A partir da rua da Direita, a medida em que a cidade se expandia, formou-se um quadriculado de arruamentos, paralelos e transversais, que avançavam para oeste, à medida que se aterravam as lagoas e pântanos. Entre elas, estavam as atuais ruas do Rosário, Visconde de Inhaúma, Buenos Aires, Ouvidor, Assembléia, Alfândega, entre outras.

Cavalcanti (2015) afirma que as intervenções necessárias à ocupação da várzea foram realizadas por indivíduos, instituições e sobretudo pelo Estado, através de desmatamentos, obras hidráulicas e terraplanagens, que demandavam equipamentos, conhecimento técnico, recursos financeiros e intensa mão de obra. A abertura de valas para a drenagem superficial do terreno, com o aterro dos trechos mais baixos da várzea, deu início às intervenções promovidas nesse substrato. O material proveniente das áreas

mais elevadas das restingas e do desbastamento de alguns morros locais foram utilizados para a execução de uma série de aterramentos promovidos nesse período. O aterro das lagoas, por se tratar de obra mais dispendiosa e complexa, fora assumido exclusivamente pelo governo da capitania. As cinco principais lagoas da área central (Boqueirão, Desterro, Pavuna, Santo Antônio e Sentinela) foram aterradas ao longo de dois séculos, desde a fundação da cidade.

Segundo Amador (1997), a primeira delas foi a Lagoa de Santo Antônio (atual Largo da Carioca), que possuía comunicação com o mar por meio de um canal, que se dirigia para a prainha (atual Praça Mauá). Esse canal facilitava o escoamento das águas das inundações, cuja ocorrência era frequente na cidade. Em 1643 foi iniciada a drenagem da lagoa, alargando e aprofundando o valado, escorando-o com areia e cal. Ao longo das margens da vala criada, foi formado um caminho que ficou conhecido como rua da Vala (atual Rua Uruguaiana). Três anos depois, após a constatação de que não fora suficiente a intervenção inicial, foi aberta outra vala (desta vez para a construção de um duto de pedra e cal) que rumava em direção à praia do Carmo (Atual Praça XV), onde se estabeleceu a rua do Cano (atual 7 de setembro), perpendicularmente à anterior.

As lagoas do Boqueirão e do Desterro foram aterradas, a fim de viabilizar os caminhos em direção à zona sul. Para tanto, foi promovido o desmonte do Morro das Mangueiras, um prolongamento do Maciço da Carioca. O local onde havia as lagoas deu origem ao atual Passeio Público.

O caminho do sul, que levava do Largo da Lapa até os bairros do Catete e Flamengo, disputava a preferência das elites com as ruas dos Inválidos, Lavradio e Resende, recém-abertas sobre o aterro do brejo de Pedro Dias, por trás dos Arcos. A área, que se urbanizava rapidamente, havia triplicado no período entre 1838 e 1888 e, a esta altura, a antiga lagoa do Boqueirão, bolsão de mar que entrava pela várzea e que já permitira navegação para pequenas atracções, tinha se transformado num pântano, razão pela qual em 1790, o então vice-rei Luis de Vasconcellos fez aterrar o que restava da lagoa, onde construiu o primeiro parque da cidade, o Passeio Público (IPP, 2002, p.3).

De acordo com o IPP (2002), outro aspecto que impulsionou a interferência na drenagem da cidade foi o problema de abastecimento de água que atingia a população. O rio Carioca, que nascia do alto da serra, era uma fonte de água limpa, porém, a distância do centro tornava a obtenção da água onerosa, uma vez que, os escravos iam buscar a

escassa água de boa qualidade mediante uma caminhada de muitas horas. Em meados do século XVII, inicia-se um trabalho de canalização das águas dessas nascentes em direção à cidade e após décadas de discussão acerca da melhor maneira de execução, em 1721, a canalização chega até o morro do Desterro (atual Morro de Santa Teresa). No entanto, um longo caminho entre brejos e lagoas separavam o morro e a cidade. Em 1723 é inaugurado no Largo da Carioca o primeiro chafariz da cidade.

Segundo Abreu (2006), essas obras atenuavam a escassez de água e abriam caminho para a expansão da cidade, que até o início do século XIX, tinha uma estrutura composta por morros, além de alguns tentáculos, que se dirigiam aos “sertões” do Sul, do Oeste e do Norte.

Além de ampliar o território continental, as faixas litorâneas também começam a ser modificadas nesse período. Cavalcanti (2015) aponta as obras realizadas nos séculos XVII e XVIII, na antiga praia de Piaçaba, cujos sucessivos aterros avançavam sobre o mar. Essa área corresponde atualmente à Praça XV (figura 4). E complementa:

(...) se a solução técnica adotada pela população e pelos governantes no sentido de drenagem, enxugamento e aterro de lagoas e baixios da várzea e dos pântanos por um lado redundou no aumento da superfície territorial disponível para a ocupação da cidade, por outro lado não resolveu ao menos o problema de escoamento das águas pluviais e servidas e o da umidade do solo. Ao contrário, agravou-os, em virtude da multiplicação das construções que cobriam grande parte da superfície do terreno, diminuindo a área livre necessária à absorção das águas. Por sua vez, o desmatamento das encostas dos morros, os cortes realizados para a retirada de material destinado a aterros e a construção de novos prédios contribuíram para o surgimento de novos problemas, como o crescente desabamento de encostas e um maior volume de águas conduzidas em direção à várzea (CAVALCANTI, 2015, p.31).

Figura 4: Sucessão de imagens que denotam as transformações promovidas na praça XV



Fonte: IPP (2002).

É importante salientar que, em 1763, a capital da colônia e sede do Vice-Reinado é transferida para a cidade do Rio de Janeiro, que passava a desempenhar, segundo Benchimol (1992) uma função política importante. Como sede do poder delegado pela metrópole, deveria garantir a exclusividade colonial e o pacto mercantilista, alinhando-se aos demais núcleos portuários existentes. No entanto, segundo o autor, “da riqueza ou do excedente gerado, permanecia na cidade colonial apenas o necessário para a manutenção das atividades auxiliares do comércio e do sistema fiscal de base urbana.” (BENCHIMOL, 1992, p.21). Essa mudança, embora não tenha gerado inicialmente um grande impacto na estrutura na cidade, trouxe algumas melhorias urbanas importantes, tais como construção de pontes, fontes públicas, abertura de novas ruas para melhor comunicação da cidade, entre outras medidas.

Nesse período, a população ainda se concentrava no núcleo central por questões de segurança e falta de transportes (figura 5). As primeiras intervenções são motivadas pelas inundações e para a ocupação de novas áreas. As lagunas, brejos, manguezais e a baía continuam a protagonizar os processos de dessecação, o que permitia a expansão da cidade para outras direções, mas, ao mesmo tempo, aumentava a demanda por

intervenções na drenagem, visto que a destruição dos ambientes que tinham como função natural dissipar ondas de cheias e escoar a drenagem fluvial tornava cada vez mais frequentes o seu acúmulo na superfície.

Figura 5: Planta da cidade em 1817, com os arruamentos coloniais, ainda limitados pelos morros do núcleo central de ocupação do Rio de Janeiro.



Fonte: Abreu, 2006.

A partir do século XIX, marcado pela vinda da Família Real Portuguesa, em 1808, a demanda por intervenções aumenta significativamente, a fim de atender mais pessoas e de construir uma estrutura que permitisse a execução de crescentes atividades de âmbito político, econômico e ideológico, inerentes a uma capital de país.

SÉCULO XIX – AS PRIMEIRAS TRANSFORMAÇÕES COM A CHEGADA DA FAMÍLIA REAL

No início do período Joanino, Reis (1990) ressalta a importância da atuação de Paulo Fernandes Viana, considerado responsável por uma série de realizações que modificaram a estrutura urbana vigente e as formas-aparência existentes até então. Entre elas destacam-se a abertura do Aterrado (que compunha a atual Avenida Presidente Vargas), os aterros sucessivos dos alagadiços e mangues que auxiliaram a criação da

Cidade Nova, o estímulo aos particulares para executarem aterros para a construção de suas moradias e, simultaneamente, arruamentos para estas edificações, além do dessecamento das partes alagadas do Campo de Santana, permitindo o seu embelezamento e sua urbanização. Promoveu ainda a captação das águas do rio Maracanã para bicas em vários pontos da cidade, com a finalidade de atenuar os constantes problemas da falta d'água.

Cavalcanti (2015) destaca a divulgação de um documento publicado em 1813, no jornal *O Patriota*, cuja finalidade era apresentar as discussões e soluções, apontadas por vereadores, profissionais de saúde e especialistas estrangeiros, para os problemas relacionados às condições ambientais do sítio da cidade do Rio de Janeiro. Essa publicação sintetizava o ideário urbanístico do século XVIII, corroborado pelo poder público, os técnicos e a população. O relatório apontava que as águas estagnadas nos terrenos baixos (que apresentavam dificuldades de escoamento em virtude do baixo nível em relação ao mar), o acúmulo de lixo e dejetos em terrenos baldios, logradouros e praias do centro da cidade e o sepultamento dos mortos nas igrejas eram responsáveis pelo surgimento de doenças endêmicas e epidêmicas na população. Entre as propostas para resolver tais problemas, foram sugeridas a drenagem dos terrenos alagados, com a construção de valas e canais, os aterros dos charcos e o reflorestamento de morros e terrenos vazios. Propuseram também que proprietários de terras elevassem o nível do piso do pavimento térreo das edificações por cerca de 50 cm em relação ao logradouro. Além disso, nesse documento já constava a indicação do desmonte dos morros do Senado e Castelo, com a finalidade sanitária de facilitar a circulação do ar, medidas que foram posteriormente tomadas, em contextos e com motivações diferentes.

No ano de 1817, é promovida a construção e expansão do primeiro cais do Rio de Janeiro. De acordo com o IPP (2002), o porto modifica a paisagem antes composta de belas praias e enseadas, cobertas pelos sucessivos aterros, enquanto o morro da Conceição passava por um rápido processo de ocupação.

Em 1821, segundo Abreu (2006), era possível ver diferenciações sociais entre as freguesias urbanas. As ruas recém abertas do Pantanal de Pedro Dias, que correspondem às atuais ruas dos Inválidos, do Lavradio, e do Resende, na Lapa, se incluíam entre as preferidas pelas classes mais abastadas.

Essa região baixa, cuja urbanização foi iniciada pelo Marquês do Lavradio, localizava-se em área afastada da orla marítima. À medida que a cidade espraiava-se pelo interior continental, afastando-se da beira-mar, agravava-se o problema da retenção de águas. Quanto maior fosse a distância que separava os logradouros do mar, maior deveria ser sua declividade em buscas de escoamento das águas. Essa medida técnica requeria novas obras de aterro para elevar o leito desses logradouros. Bem como a necessária pavimentação com material impermeável que lhes garantisse uma superfície mais lisa o possível. Eram obras que exigiam tecnologias sofisticadas e de custo elevado. Poucos moradores tinham condições de enfrenta-las. Portanto, se no início foi compensatória a estratégia adotada pela Câmara de Vereadores de incentivar o loteamento dos terrenos nas zonas alagadas, cabendo-lhes apenas a obra superficial de aterro do leito da rua, e , aos “povoadores”, altear seus lotes e conservar o logradouro, a médio e longo prazo evidenciou-se impraticável e problemática para as administrações posteriores (CAVALCANTI, 2015, p.33).

O período imperial

De acordo com Abreu (2006), após o rompimento com a corte portuguesa, em 1824, a independência política e o café dão início a uma nova fase de expansão econômica e, não obstante, de aumento populacional no decorrer deste século, consequência da atração de trabalhadores livres do Brasil e do exterior. Além disso, são atraídos também investimentos com capitais internacionais que foram utilizados, em grande parte, na promoção de infraestrutura de transporte, esgoto, gás, entre outros, aprofundando as transformações na paisagem carioca e artificializando a dinâmica natural do ambiente.

Nesse contexto, a Câmara Municipal atua em um dos maiores entraves à mobilidade na área central, que limitava o acesso à Quinta da Boa vista: o saco de São Diogo. Através da planta do mangue, levantada em 1851, foi possível efetivar o aterro e a construção de um canal de escoamento, criando a Cidade Nova (que atualmente abarca os bairros Cidade Nova, Estácio, Catumbi, o que sobrou do mangue e parte do Rio Comprido).

Em 1844, conforme relatos de Bernardes (1959), os aterros viabilizaram, do mesmo modo, a intensificação da ocupação no bairro de Santa Teresa por meio da ladeira Paula Mattos, fazendo sua ligação à planície. Em 1857, Barão de Mauá realiza a

canalização do remanescente do estuário de São Diogo, numa extensão de 1176 metros, entre a Praça XV e a ponte dos Marinheiros (figura 6).

Além dos aterros e construção de canais, a estrutura de drenagem urbana começa a ser implementada com a finalidade de drenar as águas pluviais e de estabelecer redes de abastecimento de água.

Contemplado com diversas benesses urbanas, o centro ainda concentrava as classes mais pobres, devido ao seu limitado poder de mobilidade. Segundo Abreu (2006), essa paisagem era composta por inúmeros cortiços e habitações coletivas e insalubres, que se concentravam nos arredores do centro de negócios. O adensamento populacional nestas condições tornou-se justificativa para as posteriores intervenções de expropriação dos cortiços e moradias coletivas, através de um discurso sanitarista.

Figura 6 – O Canal do Mangue, em 1876.



Fonte: Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, 2002.

Abreu (2006) afirma ainda que o centro era o grande mercado de trabalho, onde se concentravam atividades comerciais e de serviços, bem como atividades industriais, com baixo grau de mecanização, voltadas à fabricação de calçados, chapéus, confecções, bebidas e mobiliário, o que justificava a grande concentração populacional no centro da cidade. A valorização desta área, em virtude da sua localização, deu início a um processo de intervenção direta do Estado, a partir da administração do prefeito Barata Ribeiro (1892-1893).

Segundo Linhares (1979), o final do século XIX, no Brasil, foi marcado por uma série de mudanças significativas, como a abolição do tráfico negreiro e a lei de terras, em 1850, o desenvolvimento da cafeicultura, a expansão demográfica e a urbanização crescente, além do desenvolvimento dos transportes e das comunicações. O Império de D. Pedro e dos barões do café do Vale do Paraíba viviam um período próspero e de estabilidade.

Porém, foi no início do século XX que grandes transformações foram promovidas na cidade, visando a adequação da sua forma urbana à condição econômica brasileira, em rápida ascensão e cada vez mais integrada ao contexto capitalista internacional.

SÉCULO XX – OS PROJETOS DE MODERNIZAÇÃO DA CIDADE E AS GRANDES TRANSFORMAÇÕES NA PAISAGEM

A atuação de Pereira Passos

A administração do prefeito Francisco Pereira Passos (1902 -1906), engenheiro de formação, tornou-se um marco na transformação urbana na cidade do Rio de Janeiro, com a execução de um ambicioso e controverso programa de reformas, conduzidas em um curto período, referentes ao seu tempo de gestão.

Essa transformação tinha como objetivo atuar em contradições que caracterizavam o espaço carioca, tornando-o moderno e cosmopolita. Segundo Abreu (2006) o rápido crescimento da cidade em direção à Zona Sul, a chegada do automóvel (um novo e elitista meio de transporte), a avançada tecnologia empregada em transportes de massa que atendia a população das áreas urbanas (bonde elétrico), bem como a importância que a cidade adquiria no contexto internacional, contrastavam com a existência de uma área central de aparência colonial, com ruas estreitas e sombrias, onde coexistiam sedes de poderes político-econômicos de âmbito nacional e carroças, animais e cortiços. Era necessário transformar, segundo esse ponto de vista, a cidade em um símbolo de um Brasil moderno, inovador e dissociar sua imagem da insalubridade e doenças como a febre amarela através de um programa de embelezamento e saneamento.

Pereira Passos fez parte do grupo de engenheiros, que, principalmente a partir da segunda metade do século XIX, tornaram-se particularmente ativos no processo de (re) configuração do espaço urbano carioca (Kropf, 1996). O

discurso desses profissionais, calcado nos pilares da razão e da ordem, visava produzir não apenas um modelo de cidade, mas também de nação - pensando-se na então capital federal como vitrine e espelho do Brasil - baseado em determinadas concepções de progresso e modernidade: o desenvolvimento contínuo, a conquista da natureza para a produção de riquezas, a vitória da técnica, a identificação do passado como obstáculo a ser vencido, entre outras. (CARVALHO, 1994 apud MOTTA, 2004, p.237).

O desmonte do Morro do Senado e o aterro do que ainda restava das antigas lagoas estão entre as principais intervenções executadas neste período. No local do antigo morro, foi construída a praça da Cruz Vermelha.

Nesse contexto, a Lapa teve também vários de seus casebres e cortiços demolidos em poucas semanas, ganhando ares afrancesados. As obras de embelezamento, como a da Praça XV, a introdução do asfalto e a construção de novas vias, atendendo a uma crescente demanda de circulação na cidade, também contribuíram para a remodelagem da paisagem central.

Uma das obras de maior destaque deste período foi a abertura de uma grande Avenida Central (atual Rio Branco), financiada pela União, às custas da desapropriação e demolição de duas a três mil casas (figura 7). Além de facilitar a circulação, se constituindo no principal eixo viário na cidade, a atuação do grande capital e dos valores da época contribuiu, segundo Reis (1977), na composição da imagem de uma metrópole moderna e cosmopolita, com a construção de casas comerciais mais nobres e prédios monumentais, como por exemplo, a Biblioteca Nacional, Supremo Tribunal, Teatro Municipal, Escola de Belas Artes, entre outros.

Figura 7: Os escombros das antigas construções dando lugar às novas edificações durante o processo de construção da Avenida Central.



Fonte: Augusto Malta, acervo O Globo.

Com relação à higienização e saneamento da cidade, segundo o IPP (2002) foi iniciada a canalização de rios, como por exemplo, rio Maracanã, rio Comprido, Joana e Trapicheiros, que teriam continuidade nas próximas administrações.

Abreu (2006) observa que, na tentativa de resolver as contradições relativas à questão habitacional da cidade, a administração de Pereira Passos gera um novo problema. Com a expulsão da população mais pobre através das expropriações, aliadas a um grande crescimento populacional (reflexo da intensa migração, provocada pelo desenvolvimento industrial e pela conseqüente oferta de empregos), há um rápido aumento na ocupação dos morros situados no centro da cidade, que originaram as favelas, forma de habitação mais marcante do século XX, entre eles o Morro da Providência, Morro de Santa Teresa e Santo Antônio.

A ocupação de morros e encostas pela população burguesa, que terá serviços de infra-estrutura instalados, e a população proletária das favelas, que não terão esses serviços, irá acentuar o desmatamento já existente, desestabilizar as encostas, que desmoronarão sistematicamente e irão fornecer toda sorte de detritos, que entupirão os rios, agravando as inundações (AMADOR, 1997, p.332).

A administração do prefeito Pereira Passos marca, sobretudo, a transformação do espaço da cidade do Rio de Janeiro, pela atuação direta sobre o solo e sua ligação com as estruturas socioeconômicas. Após o seu governo, e seguindo sua tendência, o estado

tornou-se o principal interventor no espaço urbano, mudando sua forma e conteúdo e intensificando a estratificação social que já caracterizava o século anterior.

Período Pós- Passos

Segundo Kessel (2001), o arranjo colonial do século XIX, constituído por uma teia de vielas, limitado pelo ritmo do trabalho braçal e submetido à velocidade da tração animal havia sido superado no período pós Passos. O Rio de Janeiro voltava-se, então, para fora da área central e expandia-se simultaneamente em direção a dois eixos, Norte e Sul, concentrando nisso grande parte dos investimentos em intervenções públicas.

No entanto, foi na administração de Carlos Sampaio (1920 - 1922) que se concretizou uma das maiores intervenções na paisagem da área central, o desmonte do morro do Castelo (figura 8), que embora tivesse grande valor histórico, se configurava como entrave ao saneamento e a estética da cidade.

Figura 8: A área do desmonte do Morro do Castelo, na parte mais central da imagem.



Fonte: Abreu, 2006.

Abreu (2006) salienta que o desmonte deu origem aos aterros, onde atualmente se localizam as Avenidas Churchill, Franklin Roosevelt e Marechal Câmara, aumentando a área planificada e a demanda por intervenções na drenagem, a fim de compensar estas alterações e minimizar os efeitos da concentração das águas em eventos chuvosos. Sua localização, próxima à avenida Rio Branco, significava ainda a conquista de uma nova área para a reprodução do capital.

As décadas de 1930 a 1940 representaram para o centro, segundo o autor, um período de relativa estagnação, já que outras localidades emergiam como subcentros, concentrando investimentos. No entanto, algumas obras promovidas pelo Estado Novo, na área central, marcaram profundamente a fisionomia da paisagem. Dentre elas estão a construção do Aeroporto Santos Dumont (em aterro), a urbanização da esplanada do Castelo, com construções monumentais de caráter político e, finalmente a construção da Avenida Presidente Vargas, na administração de Henrique Dodsworth (1937-1945), numa continuação do processo de expulsão dos pobres da área central.

Sobre a construção da via (figura 9), Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro (2002) observa que os lotes estreitos e profundos, caros e já densamente ocupados, resultantes da conquista do espaço antes ocupado por mangues e alagadiços, darão lugar a uma relação mais harmônica entre largura e profundidade. Inaugurada em 1944, a avenida de 80 metros de largura por 4 quilômetros de extensão, resultou da demolição de 525 edificações, segundo dados de Furtado et. al. (2008).

Figura 9: Abertura da avenida Presidente Vargas

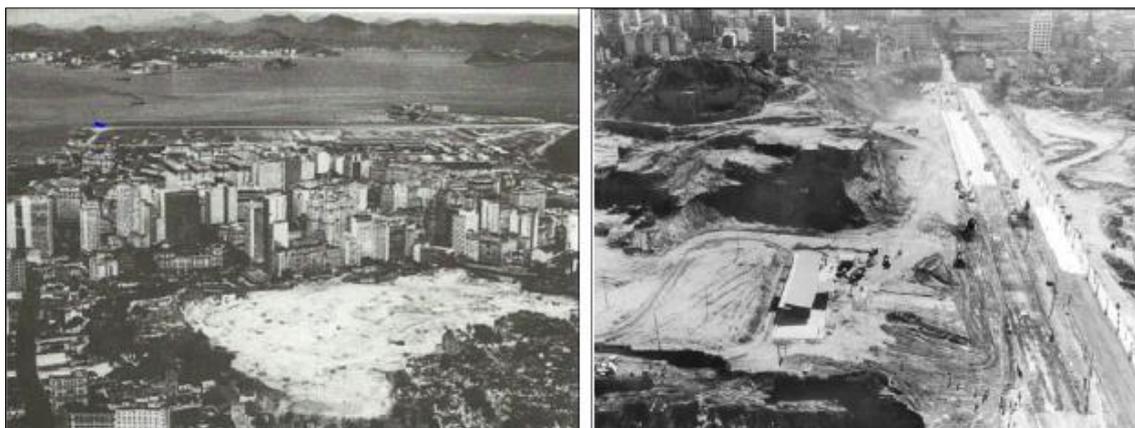


Fonte: Brito (1994, apud Furtado et. at., 2008)

Nesse período, outra intervenção de destaque é o desmonte do Morro do Santo Antônio, iniciada na administração de Dulcídio Cardoso (1952-1954), com a finalidade de criar novos terrenos no valorizado centro da cidade (figura 10) e ainda viabilizar o aterramento de uma área que faria a sua ligação com a zona sul (Aterro do Flamengo).

Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro (2002) salienta que as obras do desmonte do Morro do Santo Antônio tornam-se mais efetivas com criação da SURSAN (Superintendência de Urbanização e Saneamento), na administração de Negrão de Lima (1956- 1958), cuja função era executar um plano de realizações, incluindo as obras da Avenida Norte-Sul (Avenida Chile), Radial Oeste, Perimetral, túneis, além de saneamento e canalização de rios.

Figura 10: Área plana disponível após o desmonte do Morro do Santo Antônio (esq.). Abertura da avenida Chile, ao lado do antigo morro (dir.).



Fonte: Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, 2002.

A transição da capital para Brasília: um período de estagnação

A transferência da capital da República para Brasília significou um período de redução de investimentos e estagnação econômica no Rio de Janeiro. Para compensar às perdas, a cidade é transformada em estado da Guanabara, garantindo uma dupla arrecadação, pela condição de município e estado.

Santos (2003) ressalta que nesse período os investimentos concentraram-se em diversos pontos da cidade, a fim de viabilizar a sua expansão, em detrimento às intervenções no próprio centro.

A partir da década de 1960, segundo Amador (1997), a modernização agrícola gera uma intensa migração de camponeses em direção às cidades. Na década seguinte, o aumento populacional, somente no Rio de Janeiro, foi de aproximadamente 1,5 milhões de pessoas. Em 1975, foi decretado pelo governo federal a fusão entre o Estado da Guanabara e do Rio de Janeiro. De acordo com Santos (2003), na década de 1970 houve

uma mudança na orientação dos gastos públicos, agora mais escassos, refletindo um desestímulo à expansão territorial e uma revalorização dos terrenos próximos ao Centro e das estações do Metrô, que estavam por vir.

Baptista da Silva (2016) destaca que o intenso e acelerado crescimento que a cidade apresentava já no final do século XIX, inicia uma busca por inovações no sistema de transporte, cuja eficiência, capacidade e velocidade acompanhassem as demandas da cidade. Os sistemas subterrâneos que despontavam na Europa e principais cidades americanas começam a ser discutidos no Rio de Janeiro. Os primeiros estudos sobre a implantação de um sistema metroviário datam de 1928, porém, sua viabilidade esbarrava nos altos custos associados à construção e à complexa geografia da cidade, de relevo acidentado e grande diversidade de tipos de solos. Na década de 70, às custas de mais desapropriações, as obras são iniciadas. Em março de 1979, o metrô do Rio de Janeiro foi inaugurado, ligando pontos próximos, localizados principalmente no Centro da cidade. As primeiras estações foram Praça Onze, Central, Presidente Vargas, Cinelândia e Glória, seguidas pelas estações da Uruguaiana e Estácio, que começaram a funcionar já no ano seguinte. Em 1981, a estação da Carioca é concluída e entra em funcionamento. Neste período, as últimas áreas livres, principalmente os remanescentes do Morro de Santo Antônio, foram ocupadas por grandes edifícios federais (IPP, 2002).

Além de representar uma mudança nos serviços de transporte no Rio de Janeiro, com a ampliação da infraestrutura, o metrô também gerou interferências pontuais no escoamento superficial e subsuperficial, alterando a drenagem das águas pluviais.

O FINAL DO SÉCULO XX E INÍCIO DO SÉCULO XXI - A INFLUÊNCIA GLOBALIZAÇÃO NAS ADMINISTRAÇÕES PÚBLICAS

Esse período é marcado pela ascensão de uma economia globalizada e a adoção, sobretudo a partir do governo Collor, de um modelo neoliberal de gestão.

Após a redistribuição da arrecadação tributária, nos anos 1990, há uma retomada de investimentos no Rio de Janeiro. Segundo Santos (2003), a administração de Marcelo Alencar (1989-1992) inicia a recuperação da crise em que se encontrava o município do Rio de Janeiro e a gestão do Prefeito César Maia (1993-1996) reafirma uma política de

reordenamento urbano, que consolida o Rio de Janeiro como uma cidade de classe mundial.

Parte das obras do Prefeito César Maia (1992 – 1996), como o projeto Rio-Cidade, expressa o modelo urbanístico neoliberal. O centro do discurso é a competitividade, a ordenação, o embelezamento como marketing urbano para produzir a imagem de uma cidade moderna e atrair investimentos. (...) Este fenômeno não é exclusivo do Rio, sendo uma expressão de uma crescente segregação espacial nas grandes cidades latino-americanas (AMADOR, 1997, p. 366).

Para Oliveira (2008), o Rio Cidade propõe intervenções pontuais, diferenciadas e a curto prazo, que buscavam aprimorar a infraestrutura e embelezar trechos da cidade, retomando um perfil técnico e urbanista de gestões anteriores.

Segundo Ribeiro (2016), na década de 2000, viabilizado pela retomada de crescimento econômico mundial, há uma combinação de políticas sociais com crescimento da renda, que gera um cenário de dinamismo econômico e expansão do setor público. Castro *et al.* (2015) destaca a realização de megaeventos esportivos na cidade do Rio de Janeiro, a Copa do Mundo (2014) e os Jogos Olímpicos (2016), “como a expressão de um projeto urbano de reestruturação da cidade, e da adoção de um novo padrão de governança empreendedorista neoliberal, sustentada por uma coalizão de interesses econômicos, políticos e sociais” (CASTRO *et al.*, 2015, p.12). Essa reestruturação proposta é justificada pela realização de tais eventos e pelo suposto legado social associados, incorporando o conjunto de intervenções planejadas para a cidade ao projeto Olímpico.

Neste período, a intervenção de maior destaque na área de estudo foi a construção do VLT (Veículo Leve sobre trilhos). Rodrigues *et al.* (2015) aponta que o VLT, ainda que beneficie a circulação na zona central e portuária do Rio de Janeiro, representa uma concentração histórica de investimentos e infraestrutura nas zonas centrais, acarretando um processo intenso de valorização fundiária, que expulsa direta ou indiretamente as populações mais vulneráveis.

Quadro 1 - Síntese das transformações no espaço físico da Área Central: as mudanças nas formas de relevo e na dinâmica da drenagem.

| Período | | Contexto histórico-geográfico | Principais alterações promovidas no relevo e drenagem da Área Central | Consequências |
|---------|--|---|--|--|
| 1 | Século XVI – A partir de 1565. | Fundação da cidade do Rio de Janeiro. O ano de 1567 marca ocupação inicial da cidade, o primitivo núcleo lançado pelo Governador-Geral, no antigo morro do Castelo. Essa ocupação foi se estendendo para a planície litorânea, estreita e pantanosa, compreendida entre o quadrilátero formado pelos morros principais: Castelo, Santo Antônio, São Bento e Conceição. | <ul style="list-style-type: none"> - Desmatamento - Compactação do solo | <p>A interceptação das águas da chuva é reduzida na proporção da retirada da vegetação.</p> <p>A infiltração é reduzida, aumentando consequentemente o escoamento superficial das águas. Isso acarreta impactos no solo, sobretudo na erosão das encostas.</p> |
| 2 | Período Colonial - Os séculos XVII e XVIII | Segundo Amador (1997), ainda no século XVII inicia-se o processo de dissecação de lagoas. Ao longo do século XVII e XVIII, a fim de viabilizar a expansão da cidade para outras direções, as lagoas, brejos, manguezais e a baía permanecem sofrendo alterações. A população ainda se concentrava no núcleo central por questões de segurança e falta de transportes. | <ul style="list-style-type: none"> - Foram iniciadas a abertura de valas e aterros das principais lagoas do Centro: Boqueirão, Desterro, Pavuna, Santo Antônio e Sentinela. - Desmorte do morro das Mangueiras | A impermeabilização do solo, provocada pelos aterros, agrava a dificuldade de escoamento das águas nas áreas alagadiças. |
| 3 | Século XIX | O início do século XIX é marcado pela vinda da família real portuguesa, em 1808, e a intensificação das transformações ambientais, a fim de atender uma população crescente e as demandas relativas às atividades de âmbito político, econômico e ideológico, associadas a função de capital de país. Abreu (2006), ressalta que, em 1824, a independência política e o café dão início a uma nova fase de expansão econômica, e de aumento populacional no decorrer deste século. São atraídos também investimentos, com capitais internacionais, que foram utilizados na melhoria da infraestrutura da cidade, transformando ainda mais a paisagem carioca. | <ul style="list-style-type: none"> - Aterros sucessivos dos alagadiços e mangues, entre os quais se destacam o Saco de São Diogo e o brejo de Pedro Dias, que auxiliaram a criação da Cidade Nova. - As estruturas de drenagem urbana, com galerias subterrâneas, começam a ser implementadas. | <p>Com a sucessão de aterros, as áreas que absorviam ou armazenavam as águas foram reduzidas ou eliminadas, ampliando assim o escoamento superficial, antes disperso e agora concentrado nas vias de circulação.</p> <p>As redes de drenagem urbana buscaram amenizar os problemas relacionados ao escoamento das águas pluviais e estabeleceram redes de abastecimento de água.</p> |
| 4 | Início do século XX - Período Pereira Passos | Esse período tornou-se um marco na transformação urbana na cidade do Rio de Janeiro. Segundo Abreu (2006) o rápido crescimento da cidade em direção à Zona Sul, a chegada do automóvel, o avanço dos transportes de massa, bem como a importância que a cidade adquiria no contexto internacional, contrastavam com a existência de uma área central de aparência colonial. Pereira Passos, em sua gestão, buscou transformar a cidade em um símbolo de um Brasil moderno e inovador através de um audacioso e controverso programa de embelezamento e saneamento. | <ul style="list-style-type: none"> - Desmorte do Morro do Senado. - Aterro do que ainda restava das antigas lagoas. - Obras de embelezamento, como a da Praça XV, com introdução do asfalto. - Abertura da Avenida Central (atual Rio Branco). - Canalização de diversos rios. - Aumento na ocupação dos morros situados no centro da cidade, que originaram as favelas. | <p>A intensa ocupação e os desmontes de morros causaram impactos diretos na área. A intensificação dos processos erosivos nas encostas, reorganização da drenagem local, etc.</p> <p>O asfalto agrava a impermeabilização do solo e a concentração de escoamento em superfície.</p> <p>A canalização dos rios origina picos de vazão, que criam condições favoráveis a concentração das águas nos terrenos baixos, potencializando as ocorrências de inundações nesses locais.</p> |

| Período | | Contexto histórico-geográfico | Principais alterações promovidas no relevo e drenagem da Área Central | Consequências |
|---------|---|---|---|---|
| 5 | Século XX – Período pós Passos | Kessel (2001, p.18) salienta que, após a superação dos arranjos coloniais do século XIX, no período pós Passos, o Rio de Janeiro passou a concentrar grande parte dos investimentos em intervenções públicas para fora da área central, expandindo-se simultaneamente em direção a dois eixos, Norte e Sul. Em 1960, há a transferência da capital para Brasília. Amador (1997), afirma que, a partir desta década, com a modernização agrícola, grandes contingentes migraram para as cidades. O processo de urbanização, conduzido pelo modelo urbano-industrial, se intensificou vertiginosamente em nível nacional e metropolitano. | <ul style="list-style-type: none"> - O desmonte do morro do Castelo - Aterros, onde atualmente se localizam as Avenidas Churchill, Franklin Roosevelt e Marechal Câmara - Construção da Avenida Presidente Vargas - Desmonte do Morro do Santo Antônio. - Início da construção das linhas de metrô | Os aterros e desmontes aumentaram a área planificada e a demanda por intervenções na drenagem, a fim de compensar estas alterações e minimizar os efeitos da concentração das águas em eventos chuvosos. A construção do metrô gerou interferências pontuais no escoamento superficial e subsuperficial, alterando a drenagem das águas pluviais. |
| 6 | Final do século XX e Início do século XXI | Período em que emerge a economia globalizada e o modelo neoliberal é adotado por diversos países, inclusive o Brasil. Após o período de estagnação, causado pela transferência da capital para Brasília, há uma retomada de investimentos no Rio de Janeiro, com a redistribuição da arrecadação tributária, nos anos 1990. Nos últimos anos, Castro <i>et al.</i> (2015, p.12) destaca ainda a influência da realização de megaeventos esportivos na cidade, expressando um projeto de reestruturação da cidade, com uma gestão empreendedorista e sustentada por um conjunto de interesses econômicos, políticos e sociais. | <ul style="list-style-type: none"> - Expansão das linhas de Metrô. - Construção do VLT – Veículo leve sobre trilhos. | Remodelação do substrato urbano, com mudanças topográficas a partir das novas construções. |

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Historicamente, as transformações promovidas no solo da Área Central carioca associavam-se à valorização contínua deste terreno, viabilizando a expansão da ocupação, bem como o melhor aproveitamento econômico do substrato urbano. As demandas ambientais e sociais, não obstante, foram negligenciadas frequentemente, tanto pela falta de um planejamento adequado, quanto pela necessidade de atender aos interesses de reprodução do capital.

As intervenções que permitiram o avanço da ocupação foram realizadas sem um planejamento adequado que considerasse as limitações impostas por suas condições ambientais. As inundações, por exemplo, tornaram-se mais frequentes, intensas e sensíveis para a população devido à eliminação de formas naturais, cuja função original

era receptor a drenagem das águas pluviais, através de aterros e canalizações e o aumento do escoamento superficial, iniciado com a retirada da cobertura vegetal e agravada pelo adensamento das construções e pelo asfaltamento das vias de circulação. A ação antrópica, na área estudada, modificou drasticamente a topografia de sua superfície, reorientando os fluxos originais que aí circulavam.

A interação entre elementos físicos e humanos torna-se cada vez mais complexa, na medida em que as intervenções antrópicas alteram profundamente elementos da paisagem, no processo de construção do espaço geográfico. Abreu (1996) afirma que, para ir ao encontro da interpretação dos lugares, a geografia tem que considerar que as formas sociais são produtos históricos, resultado da ação humana sobre a superfície terrestre, e que expressam a cada momento as relações sociais que lhe deram origem.

Nesse sentido, as reconstituições histórico-geográficas de uma área são instrumentos fundamentais para apreensão e de leitura da realidade e trazem elementos importantes de análise para os estudos ambientais em áreas urbanas, a fim de contribuir para a minimização dos problemas existentes no cotidiano das cidades, através de diagnósticos e planejamentos urbanos mais precisos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABREU, M. de A. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. 4. ed. Rio de Janeiro: IPP, 2006.
- AMADOR, E. da S. *Baía de Guanabara e ecossistemas periféricos: Homem e natureza*. Rio de Janeiro: E.S. Amador, 1997.
- AMARANTE, A. P. Problemas da erosão e escoamento das águas na cidade do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, ano XXII, p.121- 149, out./dez. 1960.
- BAPTISTA DA SILVA, Lucas Leite. *Grandes escavações urbanas: estudo de caso da construção Estação Jardim de Alah, metrô do Rio de Janeiro*- Rio de Janeiro: UFRJ/ Escola Politécnica, 2016.
- BARRETO, R. O centro e a centralidade urbana – aproximações teóricas a um espaço em mutação. *Curso de Doutorado em Geografia*, n°. 2, 2010, pag. 23-41.
- BENCHIMOL, J. L. *Pereira Passos: um Haussmann Tropical*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.
- BERNARDES, L. M. C. *Evolução da paisagem urbana do Rio de Janeiro até o início do século XX*. *Boletim Carioca de Geografia*, Rio de Janeiro: n° 1 e 2, 1959.

- CASTRO, et. al. O Projeto Olímpico da Cidade do Rio de Janeiro: reflexões sobre os impactos dos megaeventos esportivos na perspectiva do direito à cidade. Brasil [recurso eletrônico]: In: JUNIOR, Orlando Alves dos Santos; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (Orgs). Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016 1. ed. Rio de Janeiro: E-papers. 542 p. 2015.
- CAVALCANTI, N. O Rio de Janeiro Setecentista. Rio de Janeiro, Zahar, 2015.
- FURTADO, F.; REZENDE, V. L. F. M. Discursos e imagens acerca de intervenções urbanas no Rio de Janeiro (1920-1940): a questão da valorização fundiária em planos e projetos urbanos. São Paulo. Revista de pesquisa em arquitetura e urbanismo programa de pós-graduação do departamento de arquitetura e urbanismo, EESC-USP. 2008.
- INSTITUTO MUNICIPAL DE URBANISMO PEREIRA PASSOS (Rio de Janeiro, RJ). Um passeio no tempo. Rio de Janeiro: IPP, 2002. Disponível em: <<http://portalgeo.rio.rj.gov.br/EOURbana/>>. Acesso em: 17 jan. 2018.
- KESSEL, C. A vitrine e o espelho - O Rio de Janeiro de Carlos Sampaio. Rio de Janeiro: Secretaria das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2001.
- LAMEGO, A. R. O homem e a Guanabara. 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1964.
- LINHARES, Maria Yeda Leite. História do Abastecimento: uma problemática em questão (1530-1918). Brasília, BINAGRI, 1979.
- MALTA, Augusto. Flagrante das obras da Avenida Central (atual Rio Branco), no Centro. Fotografia. Acervo O Globo. Acesso em: 17 out. 2017.
- MELLO JUNIOR, D. Planos, plantas e aparências. Galeria de Arte do Centro Empresarial Rio. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia, 1988.
- MOTTA, M. Administrando o Rio: Engenheiros X Economistas. In: MOTTA, Marly et al (Orgs.). A política carioca em quatro tempos. Rio de Janeiro: FGV, 2004. p. 235-244.
- OLIVEIRA, M. P. de. Projeto Rio cidade: intervenção urbanística, planejamento urbano e restrição à cidadania na cidade do Rio de Janeiro. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98, Vol. XII, núm. 270 (117), 2008.
- PINHEIRO FILHO, A. A. Acumulação de tempos desiguais na Cidade Nova no contexto da Urbe Carioca: Do Mangal de São Diogo ao surgimento do Bairro. Dissertação de Mestrado - Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.
- PINTO, F. M. A invenção da cidade nova do Rio de Janeiro: agentes, personagens e planos. Dissertação de Mestrado - Programa de Pós- Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, 2007.
- PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. Memórias da destruição. Rio de Janeiro: Arquivo da cidade, 2002. Disponível em: www0.rio.rj.gov.br/arquivo/anexo/memoria_da_destruicao.pdf. Acesso em: 24 ago. 2009.

- REIS, José de Oliveira. O Rio de Janeiro e seus prefeitos: evolução urbanística da cidade do Rio de Janeiro. Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, 1977.
- REIS, José de O. História Urbanística do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Revista Municipal de Engenharia, 1990.
- RIBEIRO, L. C. de Q. Metamorfoses da Ordem Urbana da Metrópole Brasileira: o caso do Rio de Janeiro. Sociologias. vol.18, no.42 Porto Alegre: May./Aug. 2016.
- RODRIGUES, J. M.; et al. A questão da mobilidade urbana na Região Metropolitana do Rio de Janeiro: reflexões a partir dos projetos de infraestrutura para os megaeventos esportivos (Copa do Mundo 2014 e Jogos Olímpicos 2016). Brasil. In: JUNIOR, Orlando Alves dos Santos; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (Orgs). Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. 1. ed. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.
- SÁ, P. O Problema das enchentes. Revista Municipal de Engenharia, Rio de Janeiro, Vol. 18, no 3, p.150-155, jul./ set. 1951.
- SANTOS, A. M. S. P. Economia, espaço e sociedade no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2003.