

Redefinindo a paisagem do Rio de Janeiro: dilemas constantes sobre o espaço carioca

Augusto César Pinheiro da Silva*

Resumo

Ser carioca é um estado de espírito, mas também uma condição identitária que aceita mudanças constantes da paisagem onde se habita, vive, trabalha. A cidade do Rio de Janeiro vem sendo submetida, secularmente, à transformação de sua paisagem como reflexo de políticas de modernização espacial que vêm sendo implementadas por agentes políticos instituídos, em variadas escalas. Ao longo dos seus 450 anos, a cidade passou por mudanças reestruturantes da sua morfologia, cujas intencionalidades seguem os modelos tradicionais de desenvolvimento socioespacial, que, muitas vezes, não respeitam as características gerais do sítio carioca e as necessidades de qualidade de vida de sua população. Tais modelos se repetem regularmente e, atualmente, estão sendo ressignificados com força total, o que afetará mais uma vez a paisagem da cidade.

Palavras-chave: Rio de Janeiro; Paisagem carioca; Morfologia urbana.

Abstract

Being Carioca is a condition of mind, but also an identity condition that accepts constantly changing landscape where it dwells, lives, works. The city of Rio de Janeiro has been subdued, secularly, the transformation of its landscape as an effect of spatial modernization policies that have been implemented by established political actors in otherwise scales. Throughout its 450 years, the city has undergone changes in its morphology whose intentionalities follow traditional models of socio-spatial development, which often do not meet the general characteristics of the Carioca's territory and the needs to quality of life of its population. Such models are repeated regularly and currently are being reinterpreted in intense force, which will affect the landscape of the city once again.

Keywords: Rio de Janeiro; Carioca landscape; Urban morphology.

* Doutor em Geografia, pós-doutor em Políticas Públicas, PUC-Rio. acpinheiro08@gmail.com

Introdução

Em 1º de março de 2015, a cidade do Rio de Janeiro completou 450 anos de existência, desde que Estácio de Sá, com apoio dos índios Tupinambás e de Arariboia, especificamente, conseguiu expulsar as forças francesas e destruir o Forte Coligny comandado pelo almirante Nicolas Durand Villegagnon. Não é de hoje que essa cidade, criada em um ambiente geofísico complexo (áreas alagadiças de mangues, línguas arenosas de restingas, grandes complexos montanhosos gnáissicos e porções expressivas de matas úmidas de encosta), vem sofrendo transformações em sua paisagem frente aos desafios do crescimento de seu sítio urbano que teve que adequar-se aos papéis político-administrativos da capital da Colônia, do Império e da República brasileira, ao longo da história da formação do país. Cabe ressaltar que importantes pesquisadores brasileiros, com destaque para os geógrafos Lysia Bernardes, Maria Therezinha de Segadas Soares e Maurício de Almeida Abreu, foram incansáveis na apresentação da cidade no contexto da história e geografia da formação da sociedade brasileira, obrigando a que pesquisadores de variadas áreas compreendam hoje que, para o entendimento mais sólido do Brasil continental, é fundamental o conhecimento das dinâmicas dessa cidade atlântica do Sudeste brasileiro.

Dentre as fases de transformação da cidade carioca, o século XIX, desde a chegada da família de Orleans e Bragança e sua corte imperial em 1808, é uma das fases históricas mais importantes para o reconhecimento dos fatores político-institucionais que levaram a uma mudança mais drástica no seu sítio, onde as materialidades cosmopolitas de um mundo ocidental em consolidação na América portuguesa e espanhola vão definir os fossos materiais e socioeconômicos nas cidades sul-americanas, e o Rio de Janeiro como nova capital dos Reinos de Portugal, Algarve e Brasil torna-se um ícone na transformação de sua paisagem de representação dos poderes instituídos.

Da segunda metade do século XIX até os anos da pré-ditadura de Getúlio Vargas, o Rio de Janeiro vivenciou intensas mudanças na sua condição político-administrativa, o que se refletiu ainda mais expressivamente no seu sítio urbano, criando-se novas redes de conexão regional da cidade através dos sistemas ferroviário e rodoviário; as intensas obras do “bota abaixo” do prefeito Pereira Passos, por exemplo, definiram um padrão de estruturação de poder de gestão na cidade que seguia os passos dos gestores das “cidades perfeitas” europeias da segunda metade do século XIX; o prefeito Carlos Sampaio manteve tal tendência ao desmontar completamente em 1923, o já combalido Morro do Castelo, berço territorial da cidade fundada por Estácio de Sá. Na condição de Distrito Federal, a cidade do Rio de Janeiro, enclausurada desde 1831 no antigo Município Neutro, se tornou refém das contradições entre as governanças local, regional e nacional, situação característica de um ambiente que agrega, ao menos, duas instâncias de gestão territorial, de maneira oficial. Nos anos de 1960, os projetos de estruturação do território carioca passam por mais complexificações com a definição do Estado da Guanabara e a perda da condição de Distrito Federal e, finalmente, os anos de 1970 vão trazer mais reformas político-administrativas que definirão o papel atual da cidade como gestora de si mesma e de esfera estadual em uma fusão geopolítica que modificará a ação dessa *core area* regional e nacionalmente. Lembre-se que, em cada contexto histórico da cidade, recursos, ações políticas orquestradas e desencontradas e projetos multiescalares promoveram grandes mudanças espaciais com forte rebatimentos materiais na cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, e que as tramas de transformação da paisagem da cidade continuam com toda força nos dias atuais, obrigando os pesquisadores de Ciências Sociais e afins a manterem suas investigações pautadas nos ritmos de mudança que o Rio de Janeiro sofre para que se entenda o Brasil do século XXI.

1. As transformações na paisagem carioca: a articulação entre forças multiescalares e projetos político-territoriais

A cidade do Rio de Janeiro continua a passar por grandes transformações infraestruturais, amplificadas, principalmente desde o fim do século XX. Tal movimento, já bastante comum no cotidiano carioca desde a fundação da cidade em 1565, deixa a sua população nascida e habitante à mercê, na grande maioria das vezes, dos desejos, projetos e trajetórias implementados por grupos sociais que pouco se importam com as consequências de tais mudanças e como elas irão afetar outros grupos tão cariocas quanto eles, mas que ainda não acessam, com facilidade, os processos decisórios sobre como, quando e por que tais mudanças “precisam ocorrer”. Cabe aos habitantes cariocas não apenas compreender, concordando ou não, as intencionalidades das mudanças sofridas pela/na cidade, mas também como as já ocorridas produziram a cidade em que vivem, seus significados para quem circula, trabalha e constrói a identidade do ‘ser carioca’. Poucos habitantes da cidade conhecem as transformações sofridas na sua paisagem ao longo dos seus quase cinco séculos de existência. Um exemplo disso é o grande desconhecimento pelos que circulam, diariamente, pela Avenida Brasil,¹ que o atual complexo de cemitérios que margeia a avenida, popularmente chamado de Cemitério do Caju, foi, até as primeiras décadas do século XX, uma das regiões litorâneas mais bonitas da Baía de Guanabara, com praias límpidas e mangues verdejantes. Tal mudança é apenas uma das incontáveis transformações que a paisagem carioca sofreu, e que continua sofrendo, a partir da ideia de que a qualidade de vida na cidade pressupõe a continuidade de políticas públicas de arrasamento das paisagens naturais e históricas, que deveriam ser concebidas como patrimônios inalienáveis da população carioca.

Imagem 1

Região litorânea do Caju, Rio de Janeiro, em torno de 1910.

Imagem 2

Cemitério de São Francisco Xavier, maior dos quatro cemitérios que formam o complexo conhecido popularmente por Cemitério do Caju (2012).



Fonte: http://www.brasilcult.pro.br/leilao/rio_antigo/leilao06_a.htm . Acesso em 14 de maio de 2012.

Fonte: http://umamodaantes.wordpress.com/2011/08/03/n-rio-21_-domingo-e-segunda-feira/34-cemiterio-do-caju/ . Acesso em 14 de maio de 2012.

¹ A construção da parte carioca da BR-101, conhecida como Avenida Brasil (maior trecho da rodovia federal no interior de uma cidade) foi iniciada em 1939 com a inauguração em 1946, como uma obra de integração dos eixos centro-norte-sul da cidade que era a capital do país. Tal construção facilitaria o fluxo de mercadorias da ‘nova região industrial da cidade’ – o eixo ao longo da avenida, em lotes industriais que iam até a Zona Oeste do Distrito Federal – e o porto do Rio de Janeiro. Por essa avenida circulam atualmente (dados da Prefeitura do Rio de Janeiro de 2011) cerca de 250 mil veículos por dia. Além de ligar a região portuária do Rio de Janeiro às Zonas Norte e Oeste da cidade, a conexão da cidade com a Baixada Fluminense também se dava, exclusivamente, até o início de 1990, a outras importantes rodovias federais, como a BR-040.

Atualmente, a cidade do Rio de Janeiro concentra mais de 6.300.000 habitantes distribuídos por 1.264 km² (IBGE, 2010), sendo a segunda maior cidade do Brasil em termos demográficos. Ao longo dos seus 450 anos de existência, a malha física carioca cresceu velozmente, e sua expansão territorial foi promovida à custa de muitas perdas históricas, culturais e naturais, como a transformação do seu litoral, o dessecamento de lagunas, o desmonte de morros, o arrasamento de ruas, igrejas, monumentos e praças. Os geógrafos citados na Introdução deste artigo têm obras memoráveis e referenciais para bons estudos sobre o Rio de Janeiro, a partir das transformações da paisagem da cidade, em diferentes tempos históricos.

2. Rio de Janeiro: a expansão territorial do seu sítio urbano e as políticas urbanistas do ‘bota abaixo’

O espaço onde se situa o território da cidade do Rio de Janeiro vem sofrendo grandes modificações, desde o século XVI. Em 1567, o governador Mem de Sá [1500-1572] transferiu o sítio inicial da cidade do sopé do Morro Cara de Cão para o alto do Morro do Descanso ou São Januário (Morro do Castelo), com o objetivo de proteger a recém-fundada cidade de possíveis ataques de impérios europeus interessados nas rotas mercantis no Atlântico Sul. Estas podiam ser mais bem controladas a partir de bases logísticas montadas na Baía de Guanabara (‘água escondida’, ‘seio do mar’, ‘rio-mar’ são algumas traduções encontradas para o nome tupi-guarani ‘Guanabara’), um ambiente estratégico para a geopolítica do período.

Imagens 3 e 4

Imagens da imponência do Morro do Castelo, ao final do século XIX (Ferrez, 1877) - uma das paisagens mais importantes da história carioca arrasada em um dos surtos de modernização sofrida pela cidade, no século XX.

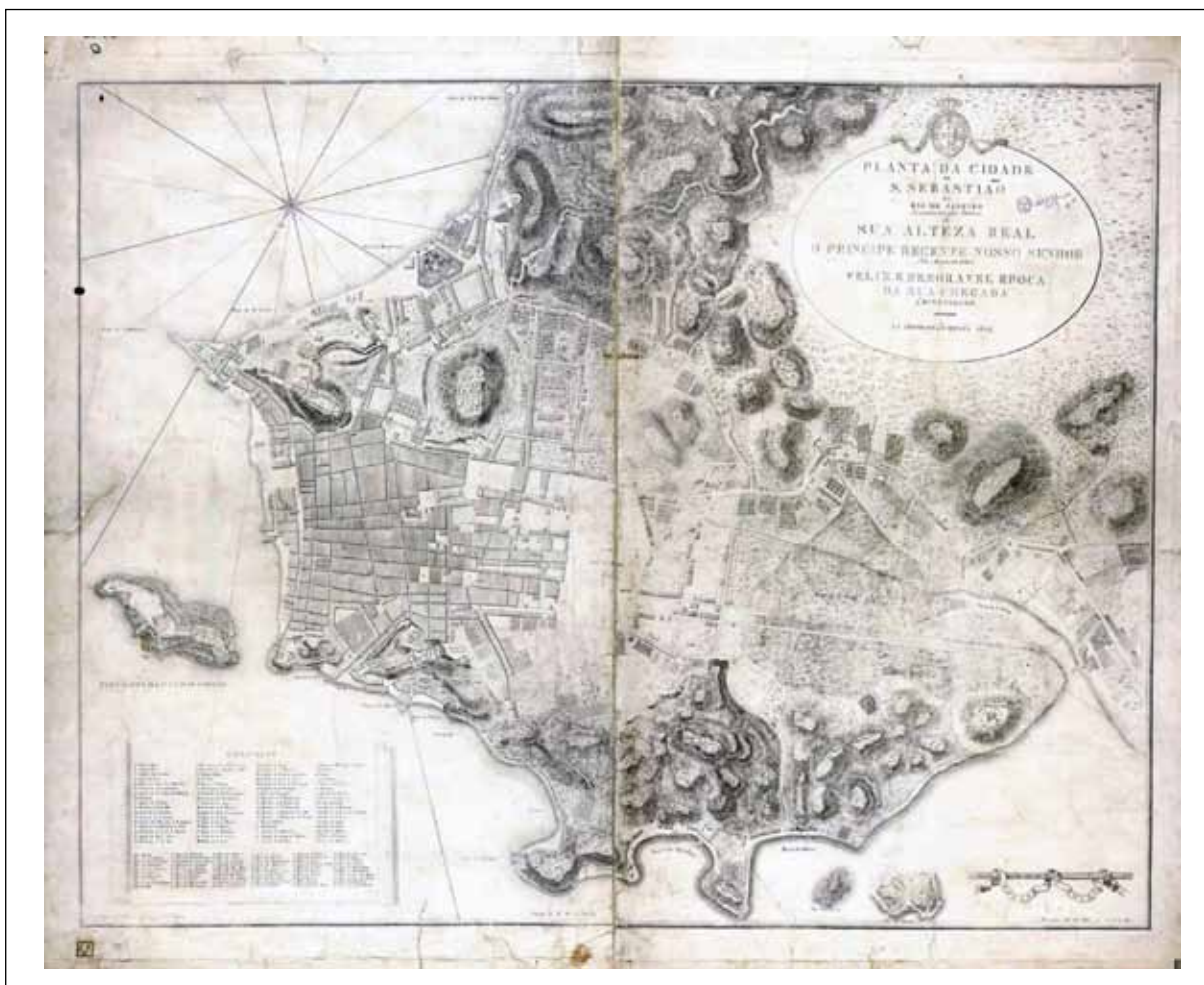


Fontes: <http://www.marcillio.com/rio/encontro.html> e <http://mundafora.wordpress.com/2008/03/19/o-berco-do-rio-destruido-o-morro-do-castelo> Acesso em 13 de maio de 2012.

No instável e irregular ambiente do litoral carioca a cidade cresceu, sendo o seu traçado delineado a partir das condições técnicas de “enfrentamento da natureza” de cada período histórico. A geógrafa Lysia Bernardes afirmava que a cidade, desde a sua instalação na planície litorânea, lutava entre os delineamentos urbanos e os brejos, e o cotidiano de seus habitantes era circular com dificuldade “entre os morros e atoleiros dos fundos das enseadas e os brejos praianos da Cidade Velha” (Bernardes, 1985 [1992]:44).

Imagem 5

Planta da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, em 1812, já então capital do Império português. A população da cidade crescia enclausurada entre morros, línguas de areia e áreas de mangue inundados.



Fonte: <http://www.exposicoesvirtuais.arquivonacional.gov.br>. Acesso em: 14 maio 2014.

Após 200 anos da sua fundação, o Rio de Janeiro foi elevado à condição de capital colonial do Império português nas Américas (1763) e, quase meio século após (1808), à de capital desse mesmo Império. A chegada da família real portuguesa e as mudanças no estatuto político e jurídico da cidade transformaram, rapidamente, a paisagem carioca. A nova paisagem condizia com as novas necessidades político-econômicas e administrativas do Império português, no século XIX, alocado na América do Sul. Segundo Amador (1992), a população do Rio de Janeiro, no início do século XIX, já ultrapassava os 50 mil habitantes enquanto que a população total no entorno da Baía de Guanabara, no mesmo período, ultrapassava os 60 mil habitantes. Segundo dados do mesmo autor, com a chegada dos Bragança à cidade, a população do sítio urbano carioca teve um incremento de mais 15 mil habitantes, em 1808.

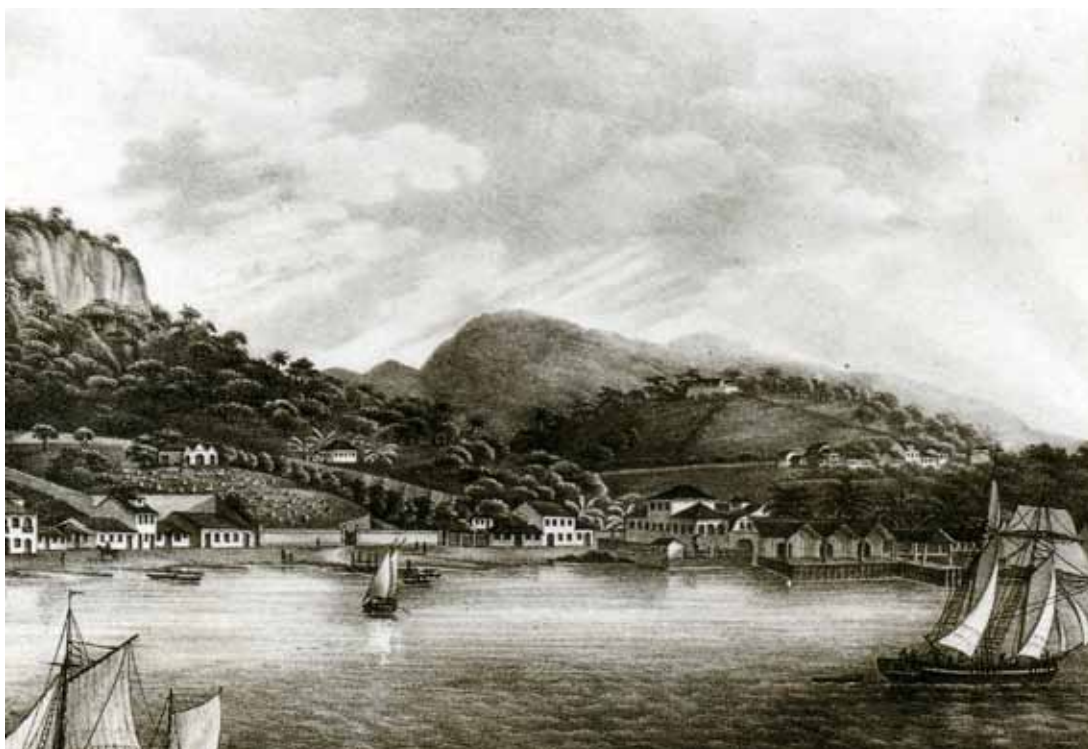
Apesar da condição de capital do Império, a paisagem carioca chamava atenção de navegantes e comerciantes que aportavam na cidade-porto Rio de Janeiro. Para eles, a cidade ainda com ares coloniais se mesclava às nuances de verde da Mata Atlântica e emoldurava-se em um ambiente onde “as montanhas cobertas de mata tropical, localizada à margem de uma extensa e abrigada baía, era limitada a oeste por um vasto manguezal (...) que contrastava vivamente com seu amplo entorno” (Martins, 2001:13).

Com o retorno da família real para Portugal, a estruturação de um Império brasileiro, em 1822, com capital no Rio de Janeiro obrigou os seus gestores a programarem obras infraestruturais amplas na cidade, eliminando-se, gradativamente, os marcos históricos coloniais, assim como as

formas e características da paisagem natural do sítio carioca, especialmente do seu litoral, suas áreas vegetativas e espelhos d'água. A cidade ganhava paulatinamente uma paisagem imperial, onde se concentrava a estrutura da burocracia estatal dos reinados brasileiros, com prédios mais suntuosos e passagens mais amplas, sendo que os desafios impostos pela natureza precisavam ser vencidos pelos administradores da capital do novo império sul americano.

Imagem 6

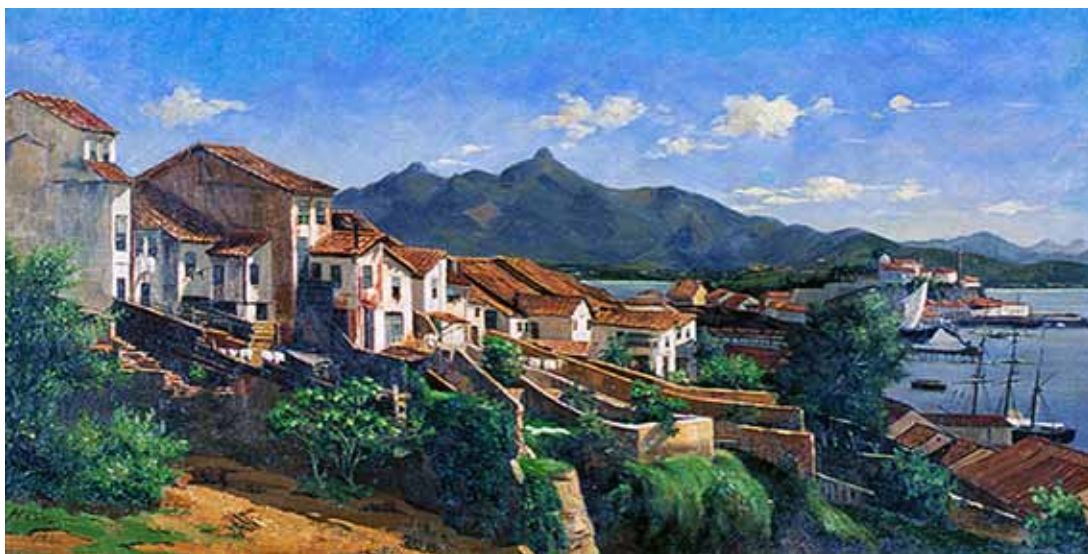
Gamboa, século XVIII. A natureza da cidade do Rio de Janeiro retratada na vasta iconografia registrada desde meados do século XVIII e mais intensamente após a assinatura do Decreto de Abertura dos Portos às Nações Amigas, em 1808. Casinhas brancas coloniais refletidas em águas claras e de verde turmalina da Baía de Guanabara encantavam os viajantes.



Fonte: <http://brasilemhistoria.blogspot.com.br/>. Acesso em 15 de maio de 2012.

Imagem 7:

Vista da Gamboa em 1882. Óleo sobre tela de Hipólito Caron



Fonte: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Gamboa>. Acesso em: 14 maio 2014.

Imagens 8 e 9

As idílicas praias da Enseada de Inhaúma (Gamboa e Saúde), pintadas em óleo sobre tela no final do século XIX, e que compunham a paisagem colonial da cidade.



Fonte: <http://www.riodejaneiroaqui.com>. Acesso em: 14 maio 2014.

Imagens 10 e 11

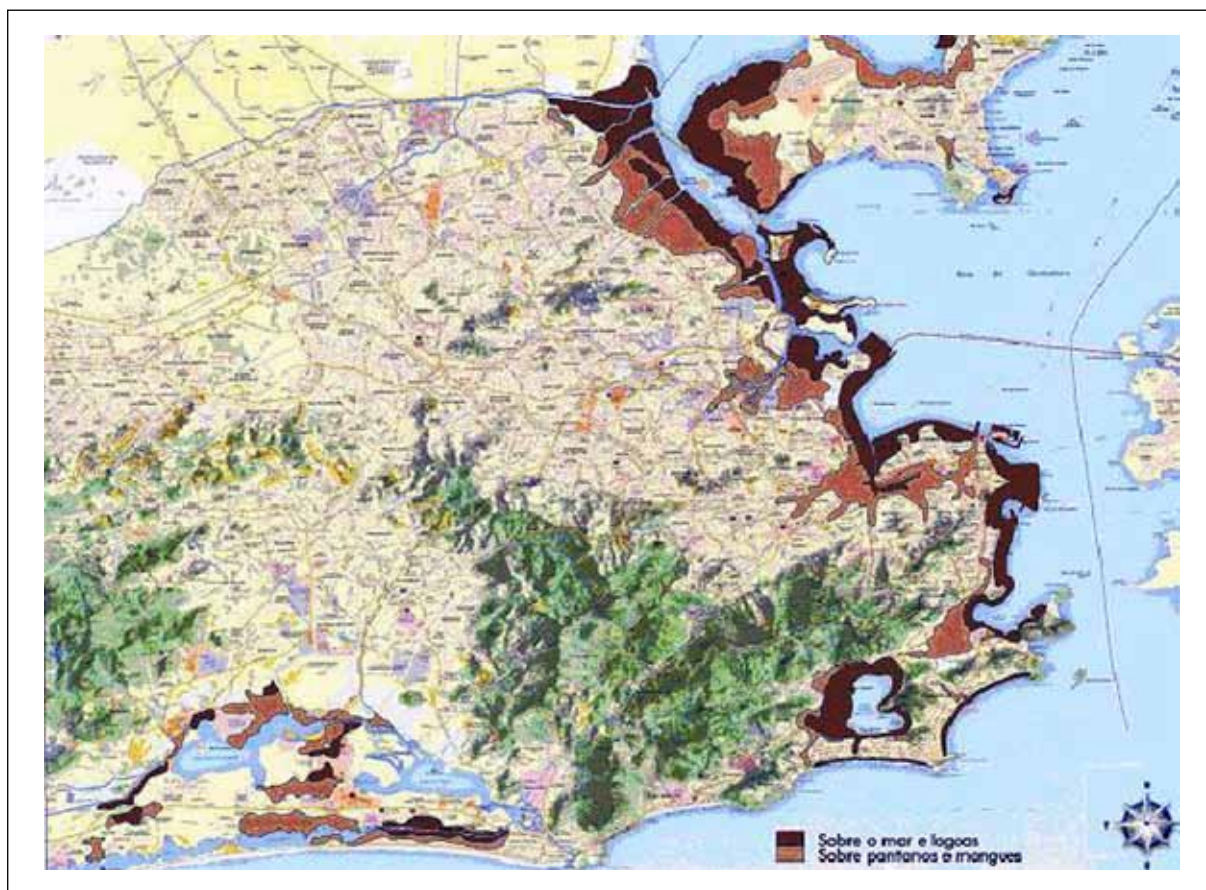
Tais praias foram aterradas pela necessidade de se ampliar a capacidade comercial que elevaria o Brasil a um novo patamar de desenvolvimento. Saúde e Gamboa foram aterradas para dar lugar ao novo porto do Rio de Janeiro



Fonte: www.skyscrapercity.com. Acesso em: 14 maio de 2014.

Imagem 12

Cidade do Rio de Janeiro com áreas aterradas sobre o mar e regiões de pântanos e mangues. Por Verena Andreatta (2008).



Fonte: Disponível em: <http://www.blogdoporfirio.com>. Acesso em 15 de maio de 2012.

No último quarto do século XIX, o Rio de Janeiro já possuía cerca de 250 mil habitantes (contra os 50 mil de 1808) (Amador, 1992) e as intervenções urbanísticas na cidade seguiam os Códigos de Postura Urbana, que limitavam as expressões “não civilizadas”² nas cidades

² Manter as condutas coloniais (a falta de regulação sobre as funções dos espaços públicos) e uma população que mantinha costumes e práticas vistas como brutais, não higiênicas e rurais depunha contra qualquer cidade que deveria ser a sede do seu governo e expressar na sua arquitetura e

brasileiras, notadamente na Corte. Sob esses instrumentos de controle dos padrões de comportamento e organização urbana, as cidades brasileiras foram ordenadas e higienizadas segundo o modelo civilizatório europeu, e as reformas urbanas no país desmontavam paisagens do passado, como a colonial, e suas marcas, arrasando materialidades históricas em prol do ‘moderno’, como ansiava parte da elite cultural³ do Rio de Janeiro.

Nos modelos ‘ideais’ de modernização do século XIX, havia sempre “a utopia de uma cidade higiênica (física e moral), salubre, bela, harmônica, equilibrada, racional, eficiente, arborizada, ordenada, planejada, funcional, zoneada... onde fosse garantido o bem-estar da população” (Costa, 2002:62). As diversas experiências acadêmicas idealizadas ao longo dos séculos XIX e XX justificaram o projeto de reforma urbana de Paris, comandado pelo Barão Haussmann⁴ no período de 1853 a 1869. A concretização do projeto parisiense influenciou as reformas urbanas em várias cidades europeias como Viena, Berlim, Roma e Anvers, e americanas, inclusive o Rio de Janeiro.

No Rio de Janeiro da gestão paulista do presidente Rodrigues Alves (1902-1906), o recém-nomeado prefeito Pereira Passos [1836-1906] iniciou obras de reestruturação da cidade, abrindo mais avenidas modernas e construindo prédios públicos suntuosos. Sua ação eliminou do centro histórico as marcas do Rio de Janeiro colonial que se complexificavam na paisagem carioca frente às condições ambientais do seu sítio urbano e mudanças nas suas funções político-administrativas definindo a condição *sui generis* da cidade no contexto federativo brasileiro (cidade e distrito federal).

paisagem social os modos de uma sociedade em industrialização e baseada nos pressupostos de um iluminismo ilustrado e científico.

3 Um dos mais expressivos estertores da necessidade de modernização da cidade do Rio de Janeiro foi o escritor e jornalista Olavo Bilac, no início do século XX. Após a visita desse intelectual a Buenos Aires na comitiva do então presidente Campos Sales e o vislumbre da capital portenha frente às mudanças urbanas implementadas por lá pelo intendente Torquato de Alvear, Olavo Bilac não conteve a ênfase em criticar fortemente a manutenção do aspecto colonial do Rio de Janeiro. Diante do evidente contraste entre a “nova capital platina” e o seu “acanhado” Rio de Janeiro, por ele chamado de Sebastianópolis, Bilac utilizou em seus textos para a *Gazeta de Notícias* uma linguagem forte para propor mudanças urgentes na capital brasileira. Segundo ele, os brasileiros deveriam se envergonhar pelo fato de que “ali assim, a quatro dias de viagem, há uma cidade como Buenos Aires – e que nós, filhos da mesma raça e do mesmo momento histórico, com muito mais vida, com muito mais riqueza, com muito mais proteção da Natureza, ainda temos por capital da República, em 1900, a mesma capital de D. João VI em 1808 –, isso é o que dói como uma afronta, isso é o que revolta como uma injustiça”. Ao concluir, rogava aos céus pela sua cidade: “Quando aparecerás tu, Providência desta terra, Alvear da cidade carioca?!” (Adaptado de Freire, 2003).

4 Polêmico prefeito de Paris no século XIX, Georges-Eugène Haussmann (1809-1891) nasceu e morreu nessa cidade francesa, de onde comandou, por 17 anos, a reestruturação da capital da França. Sobrinho de Napoleão, o prefeito com título de nobreza planejou uma nova cidade, melhorando os parques parisienses e criando outros, construindo vários edifícios públicos, como a L’Opéra. Melhorou também o sistema de distribuição de água e criou a grande rede de esgotos. Com o aval do seu tio que, desde 1861, passou a se chamar Napoleão III, Haussmann iniciou a derrubada da Paris Medieval. Dois fatores foram determinantes para a ordem de Napoleão III dar início às obras. O primeiro deles era evitar que no futuro um levante revolucionário tivesse sucesso – entre 1827 e 1849, por oito vezes foram levantadas barricadas na cidade –, situação que ele tivera que enfrentar em dezembro de 1851, quando houve reação armada dos operários da cidade contra o seu desejo de continuar à cabeça do poder executivo francês através de um golpe de Estado, desta feita não mais como presidente (ele fora eleito diretamente nas eleições da Segunda República, proclamada em 1848), mas como imperador dos franceses. Tal levante foi duramente sufocado pelas guarnições militares chamadas a intervir. O outro fator foi a erupção de uma segunda epidemia de cólera (a de 1832 matara 20 mil moradores) que varreu a cidade na esteira das desordens provocadas pela Revolução de 1848 e que redundou em 19 mil vítimas. A topografia da Paris da época, especialmente o miolo da cidade – casas amontoadas, ruas estreitas e vielas lúgubres, sistema de esgotos a céu aberto, higiene clamorosamente falha, ar puro inexistente e luz do sol insuficiente – fazia com que o centro superpovoado da Vieux Paris fosse uma ameaça permanente à integridade dos seus habitantes e monturo malcheiroso de onde invariavelmente se expandiam as pragas ao tempo que servia de abrigo ao tifo e ao tétano. Os horrores causados pela insalubridade e pela má vida que se levava então, particularmente entre as classes mais pobres, já haviam sido tema da literatura, tanto de Victor Hugo (*Les misérables*) como de Eugene Sue (*Les mystères de Paris*), que, sistematicamente, denunciaram a sordidez da existência dos moradores pobres da capital (Adaptado de: <http://www.noticias.terra.com.br/educacao>. Acesso em 14 de maio de 2012).

Imagens 13 e 14

Desmonte total do Morro do Castelo, em 1923, e a Esplanada do Castelo aberta para os investimentos imobiliários de um 'Rio de Janeiro Moderno'. Mais um duro golpe na paisagem histórica e natural da cidade devido a processos civilizatórios que não consideravam importantes as marcas das paisagens originais de surgimento de uma cidade.



Fonte: http://transbordarquitectura.blogspot.com.br/2011/02/maravilha-que-queremos-para-zona_18.html e http://www.newjaba.blogspot.com.br/2011/08/rio-antigo-ii_11.html. Acesso em 14 de maio de 2012.

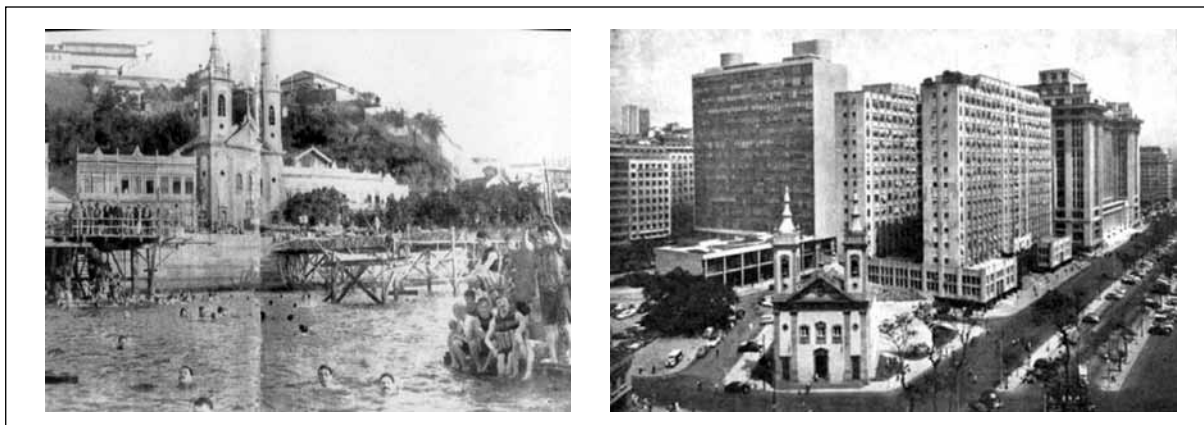
Esse projeto urbano a *la Haussmann* chamado da fase do 'bota abaixo', foi um dos mais violentos no que se refere à preservação dos prédios históricos do Rio de Janeiro. E, sem dúvidas, um dos maiores "legados" deixados por aquele período de modernização foi o início da destruição (que foi finalizada duas décadas depois) do Morro do Castelo, o berço da sociedade carioca e um dos mais importantes sítios históricos e paisagísticos do Rio de Janeiro e patrimônio cultural inalienável do povo brasileiro. Segundo o historiador Milton Teixeira, "o Rio de Janeiro é o único lugar do mundo que destruiu seu berço".

Apesar dos protestos de setores da elite carioca,⁵ o Morro do Castelo foi totalmente desmontado em 1923 sob a égide do discurso dos planejadores higienistas da cidade, que o identificavam como uma barreira aos ventos marinhos que livrariam os habitantes dos ares fétidos provocadores de doenças (os miasmas), perspectiva essa que abriu espaço para especulações diversas na nova esplanada aberta com o desmonte do morro, além de que obtiveram-se mais pedregulhos e terra para o entulhamento e retificação do litoral de entrada da Baía de Guanabara e a consequente construção do Aeroporto Santos Dumont.

5 Prefeito Carlos Sampaio decretou o fim do Morro do Castelo por meio do decreto 1.529. O morro foi alvo de inúmeros pareceres técnicos das áreas da Medicina e da Engenharia que alegavam que o arrasamento da colina era vital para a melhoria do clima e da circulação dos ventos na área central do Rio de Janeiro. O prefeito tinha como objetivo sanear a cidade e prepará-la para as comemorações do 1º centenário da independência do Brasil (1922), realizando obras de saneamento e embelezamento que culminariam numa exposição internacional no local. A reforma urbana promovida por Pereira Passos, ao remodelar ao Rio Antigo, deixou o morro do Castelo fora do processo de modernização urbana. Foi em vão a intensa campanha contra a demolição do Morro do Castelo iniciada pelo Jornal do Brasil em 1920, local onde, em 1567, "nasceu a cidade, ergueu-se Estácio, o fundador", como afirmou o escritor Monteiro Lobato, igualmente contra o arrasamento (Fonte: <http://www.jblog.com.br/hojenahistoria.php?itemid=26105>. Acesso em 14 de maio de 2013).

Imagens 15 e 16

A Igreja de Santa Luzia em dois momentos (1917 e 1960). No primeiro deles, vilumbra-se o Morro do Castelo por detrás de igreja, referência para os esportistas aquáticos da cidade por ser uma região de balneários e clubes, e, no segundo, quatro décadas após, tornado-se um dos principais espaços do entrocamento rodoviário zona sul-centro-zona norte da cidade. Percebe-se que, com o desmonte do morro e a esplanada aberta, 'morros de edifícios' foram levantados na região, além do aterramento que criou a Avenida Antônio Carlos e toda linha de ruas e avenidas até o Aeroporto Santos Dumont. Ou seja: o desmonte do morro por motivos higienistas não foi seguido pelos especuladores imobiliários.



Fonte: Site 'Rio, cidade esportiva'. Disponível em: <http://cidadesportiva.wordpress.com>. Acesso em: 15 de maio de 2014.

Tal política de desmontes e arrasamentos continuou a vigir no Brasil ao longo do século XX, e a expansão do Rio de Janeiro gerou inúmeras outras transformações espaciais no território da cidade, causando mudanças expressivas nas paisagens cariocas. Não se pode esquecer o período 'unidade federativa Guanabara' que o Município do Rio de Janeiro vivenciou entre 1960 e 1975. Durante essa fase de dupla posição dentro do contexto federativo brasileiro, a cidade do Rio de Janeiro vivenciou (e ainda vivencia) uma forte crise de governança, levando-se em conta que as funções de gestão dos serviços da cidade até hoje são incógnitas para grande maioria da população carioca.

Todavia, as grandes obras infraestruturais como a construção do Elevado da Perimetral (iniciado em 1950, concluído em 1960 e em desmonte desde 2013), o Túnel Rebouças, o Aterro do Flamengo e outras expressivas obras que caracterizam a cidade carioca da atualidade foram realizadas com os vultosos recursos que recaíam na cidade-estado do período indicado.

Com a crise político-administrativa criada pela fusão do Estado da Guanabara com o velho Estado do Rio de Janeiro em uma arquitetura geopolítica dos governos militares em 1974, uma nova unidade federada 'Estado do Rio de Janeiro' vai demorar duas décadas (Silva, 2005) para que a fusão passasse a ser de fato entendida e gerenciada pelas forças instituídas oficiais. Somente nos anos de 1990, planos urbanísticos capitaneados pelo município buscaram reverter a crise de governabilidade que se instaurou na cidade do Rio de Janeiro, notadamente durante os anos de 1980. Entendidos por alguns cientistas sociais como empreendedorismo urbano para transformar a cidade em um produto a ser comercializado ou, por outros profissionais ligados à gestão pública, como importantes estratégias de reconexão do tecido socioespacial esgarçado da cidade do Rio de Janeiro, tais planos – como o das intervenções urbanísticas geradas pelo Projeto Rio-Cidade (1995-2000) – não serão trabalhadas neste artigo.

Imagem 17

A área na cor amarela indica os aterros no sítio original da cidade. Tais aterros ocorreram sobre mangues, pântanos, espelhos d'água e de trechos de oceano, configurando-se hoje como o centro dinâmico da cidade do Rio de Janeiro, ressignificado territorial e espacialmente, a partir de intervenções urbanas que eliminaram parte da paisagem natural da cidade.



Fonte: Site 'Esferas de Fedora'. Disponível em: http://laribari.blogspot.com.br/2007_08_01_archive.html. Acesso em: 15 de maio de 2014.

3. Rio de Janeiro, século XXI: a repetição das políticas de reestruturação urbana? Rápidas reflexões finais....

Caracterizada por grandes transformações na sua estrutura funcional – desde a morfologia do seu sítio até as múltiplas condições político-administrativas que já possuiu – a cidade do Rio de Janeiro, desde a retomada do efetivo crescimento econômico do país na segunda metade da década de 1990, voltou a ser a cidade, parafraseando o provérbio português, “que nunca perde a majestade”, mesmo sob a crise crônica gerada pela violência urbana, presente cotidianamente na cidade. No início dos anos 2000, o Rio de Janeiro, que, desde 1995, assumiu um posicionamento a favor dos Planos Estratégicos de Desenvolvimento Urbano em voga no mundo pós-Guerra Fria, entrará em processo de ‘espetacularização’ de sua modernização (De Mattos, 2004; Ferreira, 2011), projetando-se, internacionalmente, como lugar de negócios especulativos ligados aos interesses imobiliários de agências de abrangência global. Nesse sentido, assim como Barcelona em 1992, a cidade do Rio de Janeiro buscou sair de sua decadência conjuntural (perda de competitividade nacional e internacional, pobreza crescente, infraestruturas obsoletas...), atraindo investimentos ligados a megaeventos internacionais ligados às grandes confederações internacional (FIFA, COI...). Após a fracassada tentativa de sediar as Olimpíadas de 2004, a cidade foi agraciada, em 2009, com a organização das Olimpíadas de 2016. Sob os auspícios da vitória do Brasil para a realização da Copa do Mundo (junho-julho de 2014) que também teve a cidade como um dos palcos centrais do evento, a “transformação da sua paisagem” mais uma vez passou a ser a realidade do cotidiano dos cariocas e ponto principal nas agendas políticas em várias escalas.

A intensidade das atuais mudanças no sítio da cidade (área portuária, centro histórico, tradicionais zonas suburbanas...) vem se repetindo como ocorrido em 1808; nesse sentido, mais uma vez a sociedade carioca está se perguntando: para quem são as atuais mudanças e que legado a reordenação infraestrutural da cidade deixará para a população? As intervenções na cidade estão respeitando as paisagens culturais e naturais que ainda se mantêm ou outros serão criados a partir da destruição dos anteriores, perdendo-se a história, as diferenças, as referências e a qualidade de vida na cidade?

O modelo de cidade identificada pelos megaprojetos vem sendo duramente criticado por teóricos diversos há várias décadas e, hoje, mais uma vez e de maneira contundente, o Rio de Janeiro é apresentado como mercadoria (Ferreira, 2011) atingindo seu cidadão comum, ou seja, aquele que não tem como arcar com os custos dessas grandes mudanças, nem é beneficiado ao final delas. O momento remonta ao que aconteceu com os habitantes do centro histórico carioca, no Governo Pereira Passos, e os do Morro do Castelo, no Governo Carlos Sampaio, expulsos das áreas centrais da cidade por não terem recursos para consumi-lo e viver o Rio de Janeiro transformado.

Atual ‘menina dos olhos’ da Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, o projeto Porto Maravilha está remodelando, mais uma vez, um dos espaços mais simbólicos da história da cidade do Rio de Janeiro: a região da Praça Mauá, Morro da Conceição, Saúde, Gamboa e toda área portuária da cidade, ressignificando as formas e funções dessa parte do território carioca. Tais mudanças vêm gerando a valorização exponencial do solo urbano na área, o que poderá inviabilizar a permanência de grupos sociais historicamente manejados no sítio da cidade de acordo com os interesses dos grupos sociais dominantes da época. Mais uma vez, os projetos de ressignificação/reestruturação urbana do Rio de Janeiro não consideram os mais vulneráveis (com menos recursos, sem apoio logístico e jurídico...), além de eliminarem paisagens históricas através de novas políticas de ‘bota abaixo’.

Destaca-se que, entre dezembro de 2010 e maio de 2014, três grandes construções do Rio de Janeiro, que tinham valor simbólico para a compreensão da cidade, foram postas abaixo pela prefeitura carioca: 1) o prédio de uma das primeiras fábricas de cervejas do Brasil, conjunto arquitetônico importante que explica, em parte, a associação dos negros escravos fundadores do samba da Praça Onze com a cerveja: uma típica identidade carioca (samba, negritude e cerveja); 2) o moinho Marilu, no cais do porto, que representava a pujança da economia paulistana nos anos de 1940 e um dos símbolos máximos da padronização do sistema de panificadoras no Rio de Janeiro, um ambiente que define, sem dúvidas, o padrão alimentar do carioca, na atualidade; e 3) o desmonte do Elevado da Perimetral, obra faraônica que levou uma década para ficar pronta, e que ligava a Zona Portuária/Avenida Brasil/Niterói ao Centro/Zona Sul da cidade do Rio de Janeiro, em um modelo de autovias suspensas muito utilizado no Brasil, desde a segunda metade do século XX devido aos limites impostos pelo relevo da cidade.

Entendendo-se que as formas urbanas representam momentos importantes que contam a trajetória constitutiva do sítio urbano onde foram alocadas, compreende-se que tais demolições apagam parte expressiva da história da cidade, de suas funções e dinâmicas pretéritas, e que prioridades muito mais urgentes existem no Rio de Janeiro (controle ambiental das águas da Baía de Guanabara, urbanização de favelas nas Zonas Norte e Oeste da cidade, melhoria dos setores médico-hospitalares...) e que deveriam ser observadas pelo poder público instituído com mais ênfase do que implodir um elevado, neste momento.

Portanto, os ‘bota abaixo’ retornaram com força em prol da modernidade a qualquer preço, em uma prática de políticas públicas de modernização da cidade em que ‘símbolos substituem outros símbolos’, hierarquizando momentos históricos e funções da cidade que eliminam a pluralidade de espaços em um ambiente urbano que deveria possuir uma atmosfera mais cosmopolita da que vem sendo pensada pelos seus gestores.

Imagem 18

Implosão da fábrica da Brahma, Marquês de Sapucaí, Rio de Janeiro. “A lei nº 157 de 2011 revogou o tombamento estadual da antiga fábrica que no dia 5 de junho de 2011 foi implodida, cancelando, em 23 segundos, um importante testemunho da memória coletiva e da história recente da cidade”. (trecho retirado do site CHRONOS. Arquitetura em Patrimônio. Acesso em: 16 maio 2014)



Fonte: Disponível em: http://www.arq-chronos.com/2012_08_01_archive.html. Acesso: 16 maio 2014.

Imagens 19 e 20

A implosão do Moinho Marilu, na região portuária do Rio de Janeiro em 2011. O projeto Porto Maravilha eliminando as marcas da cidade industrial e portuária do passado recente.



Fonte: Site Terra. Disponível em: <http://noticias.terra.com.br/brasil/veja-fotos-da-implosao-do-moinho-marilu-no-rio-de-janeiro,8cb9917ca69ea310VgnCLD200000bbcceb0aRCRD.html>. Acesso em: 16 maio 2014.

Imagem 21

A implosão programada do Elevado da Perimetral para a reestruturação da paisagem portuária do Rio de Janeiro. Além da retomada da concepção de ‘cidade jardim’, abre-se mais espaço para a especulação imobiliária no Rio de Janeiro.



Fonte: <http://noticias.terra.com.br/brasil/veja-fotos-da-implosao-do-moinho-marilu-no-rio-de-janeiro,8cb9917ca69ea310VgnCLD200000bbcceb0aRCRD.html>. Acesso em: 15 maio 2014.

Imagem 22

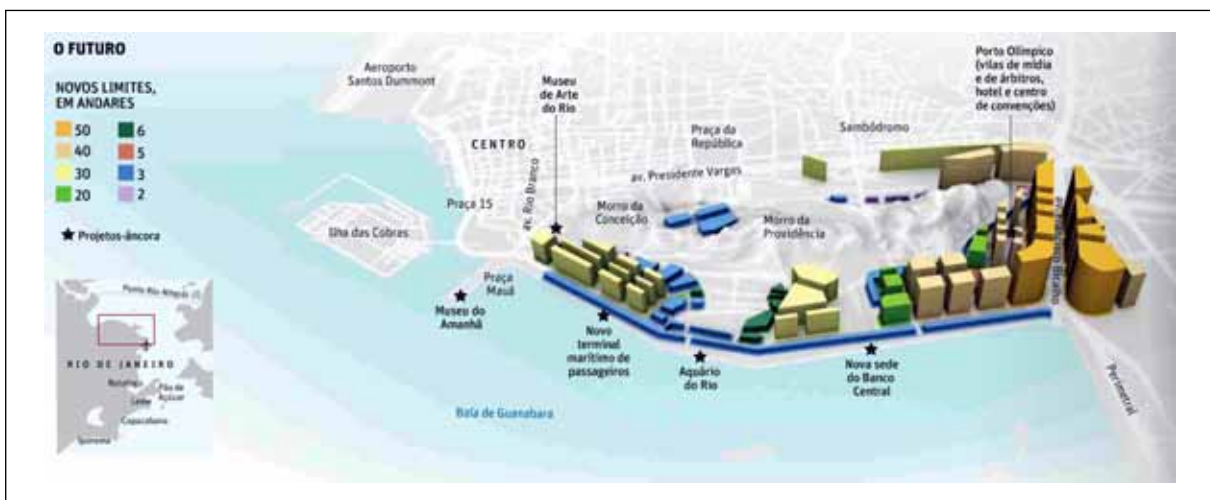
As constantes transformações na morfologia do litoral carioca e a não valorização dos tempos vividos e suas marcas na cidade do Rio de Janeiro podem ser observados nesse esquema que mostra a região da Gamboa / Saúde, área portuária, modificada radicalmente em menos de 250 anos.



Fonte: Retirado de Eisdur. Disponível em: <http://www.skyscrapercity.com/showpost.php?p=103822314&postcount=36>. Acesso em: 15 maio 2014.

Imagem 23

Novos projetos de ampliação dos gabaritos da Avenida Francisco Bicalho e da região portuária do Projeto Porto Maravilha, mais do mesmo: especulação nas regiões litorâneas e de negócios da cidade do Rio de Janeiro. Utopias de uma cidade perfeita? São as dinâmicas espaciais se repetindo...



Fonte: <http://fernandonogueiracosta.wordpress.com/2011/07/13/utopia-carioca-revitalizacao-do-centro-historico-do-rio-de-janeiro>. Acesso em 13 de maio de 2012.

Será que mais uma vez os cariocas pagarão o preço da modernidade esquecendo a história da sua cidade, já que os movimentos de mudança urbana têm sido baseados na destruição de símbolos diversos através das tão conhecidas políticas do 'bota abaixo'? A erradicação dos símbolos materiais e imateriais que constituem a natureza do carioca reforçará a predominância de uma cidade sem alma sobre a população da cidade, que necessita resgatar a cidade real frente às suas reais necessidades. Ou continuaremos a nos portar como os ex-moradores do Morro do Castelo que, mesmo insatisfeitos com a remoção que lhes foi imposta pelo prefeito Pereira Passos para a construção da Avenida Central, retornaram à avenida durante a sua inauguração (1906) para aplaudir o alcaide?

Referências bibliográficas

- AMADOR, Elmo da Silva. Baía de Guanabara: um balanço histórico. In: ABREU, Mauricio (org). *Natureza e sociedade no Rio de Janeiro*. Biblioteca Carioca: Rio de Janeiro, 1992. pp. 201-258.
- ANDREATTA, Verena. *Atlas Andreatta*: Atlas dos Planos Urbanísticos do Rio de Janeiro de Beaurepaire-Rohan ao Plano Estratégico. Rio de Janeiro: Editora Mauad, 2008.
- BENCHIMOL, J. L. *Pereira Passos: um Haussmann tropical*: a renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1990.
- BERNARDES, Lysia M.C. Evolução da paisagem urbana do Rio de Janeiro até o início do século XX. In: ABREU, Mauricio (org). *Natureza e sociedade no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1992. pp. 37-53.
- BERNARDES, Lysia M.C.; SOARES, Maria Therezinha de Segadas. *Rio de Janeiro*. Cidade e Região. Rio de Janeiro: Pref. da Cidade do Rio de Janeiro, 1987.
- CENSO DEMOGRÁFICO DO IBGE (2010). Endereço < <http://www.ibge.gov.br/home/>> Acesso em 25 de maio de 2012.
- COELHO, Victor. *Baía de Guanabara*: uma história de agressão ambiental. Rio de Janeiro: Editora Casa da Palavra, 2007. 278p.
- CONVENÇÃO PARA A PROTECÇÃO DO PATRIMÓNIO MUNDIAL, CULTURAL E NATURAL. Documento em pdf localizado no endereço eletrônico <http://whc.unesco.org/archive/convention-pt.pdf> . Acesso em 25 de maio de 2012.
- COSTA, Maria Clélia Lustosa. A Cidade e o Pensamento Médico: uma leitura do espaço urbano. *Revista Mercator: Revista de Geografia da UFC*, ano 01, número 02, pp. 61-69, 2002.
- COSTA, Renato da Gama-Rosa. Entre 'Avenida' e "Rodovia": a história da Avenida Brasil (1906-1954). Tese de doutoramento. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, UFRJ, Rio de Janeiro, 2006.
- DESMONTE DO MORRO DO CASTELO. Endereço: <http://www.jblog.com.br/hojenahistoria.php?itemid=26105>. Acesso em 25 de maio de 2012.
- DE MATTOS, C. Redes, nodos e cidades: transformação da metrópole latino-americana. In: RIBEIRO, L. C. Q. (Org.), *Metrópoles. Entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito*. São Paulo: Editora Perseu Abramo; Rio de Janeiro: FASE/Observatório das Metrópoles, 2004.
- FERREIRA, Alvaro. *A Cidade no Século XXI*: segregação e banalização do espaço. Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2011.
- FREIRE, Américo. A fabricação do prefeito da capital: estudo sobre a construção da imagem pública de Pereira Passos. *Revista Rio de Janeiro*, n. 10, pp 142-158, maio-ago., 2003.
- LIMA, J. C. P. *As Reformas na Urbes*: O Caos e a Beleza em Confronto. Rio de Janeiro: Intercon/UERJ, 1997.

MARAFON, Glaucio J. et. al. *Geografia do Estado do Rio de Janeiro*: da compreensão do passado aos desafios do presente. Rio de Janeiro: FAPERJ / Gramma, 2011.

MARTINS, Luciana de Lima. *O Rio de Janeiro dos viajantes: o olhar britânico (1800-1850)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2011.

PROJETO PORTO MARAVILHA. Endereço eletrônico <http://www.portomaravilha.com.br/> . Acesso em 12 de maio de 2012.

RIPPER, Lucas Alves; SILVA, Augusto César Pinheiro da. Por políticas habitacionais sustentáveis no Rio de Janeiro: materiais não convencionais em interatividade com as particularidades socioambientais do território carioca. *Terr@ Plural* (UEPG. Impresso), vol. 3, pp. 55-65, 2009.

SANTOS, Paulo. *Formação de Cidades no Brasil Colonial*. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ / IPHAN, 2008.

SEVCENKO, Nicolau. *A Revolta da Vacina*. Mentres Insanas em Corpos Rebeldes. São Paulo: Editora Brasiliense, 1983.

SILVA, Augusto César Pinheiro da. Novas arquiteturas intergovernamentais para a gestão do território fluminense: desafios de um Rio de Janeiro federativo. In: MARAFON, Glaucio et al. *Rio de Janeiro: um território em mutação*. Rio de Janeiro: Gramma Livraria e Editora, 2012. vol. 1. pp. 78-103.

SILVA, Augusto César Pinheiro da; FERREIRA, A. H.; MARAFON, G.; RUA, J. (Orgs.). *Metropolização do espaço, Gestão territorial e Relações urbano-rurais*. Rio de Janeiro: Consequência, 2013. v. 1.

VELLOSO, Mônica P. *As tradições populares na Belle Époque Carioca*. Rio de Janeiro: Funarte/ Instituto Nacional do Folclore, 1988.

VENTURA, Zuenir. *A Cidade Partida*. São Paulo: Cia das Letras, 1994.

Recomenda-se a leitura dos textos e observação dos vídeos dos seguintes links como suporte ao tema central aqui tratado:

<http://www.elianebonotto.com/2011/01/o-porto-do-rio-de-janeiro.html>

<http://www.youtube.com/watch?v=P5FVL9vfWm8>

<http://www.youtube.com/watch?v=4zzXLSzOHg8&feature=related>

<http://www.youtube.com/watch?v=Ci92FEtol6w&feature=related>

http://www.centrodacidade.com.br/acontece/vs_pracaonze.htm

<http://www.universus.com.br/art45.htm>

copyright ©  Silva

