

## O TURISMO EM CONSTRUÇÃO: O PROCESSO DE TRANSFORMAÇÃO DO RIO DE JANEIRO EM DESTINO TURÍSTICO

### TOURISM UNDER CONSTRUCTION: THE PROCESS OF TRANSFORMING RIO DE JANEIRO BECOMING A TOURIST DESTINATION

Lara Jogaib Nunes

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

[larajogaib@gmail.com](mailto:larajogaib@gmail.com)

#### Resumo:

O objetivo deste texto é compreender o processo de construção do Rio de Janeiro até poder ser considerado um destino turístico. A beleza da cidade encantava os visitantes estrangeiros desde a sua fundação, em 1565. E, ao longo do tempo, a cidade, que não apresentava infraestrutura nem serviços adequados à recepção de viajantes, foi sendo, pouco a pouco, transformada urbanística e esteticamente, até que em 1922, pode-se falar em uma preocupação efetiva com a atração de turistas. Aliando essas mudanças na aparência a sua própria vocação turística, representada por sua beleza natural, o turismo passou a ser uma possibilidade para o Rio de Janeiro, movimentando o setor de serviços voltado à essa atividade. Para atingir o objetivo proposto, foi realizada uma discussão bibliográfica interdisciplinar, envolvendo os campos da história.

**Palavras-Chave:** turismo; Rio de Janeiro; modernização; história.

#### Abstract

This text aims to explore the historical process of Rio de Janeiro's becoming a touristic spot. The beauty of this city had been drawing foreign visitors' attention since its foundation in 1565. And, over time, the city, which had little infrastructure and lacked proper services offered to tourists began its urban and aesthetic transformation. It's only from 1922 on that, the once capital of Brazil, effectively work on attracting tourists' attention. Joining its natural beauty, which would naturally attract tourists' interest, to the changes that had been implemented to the city's appearance, tourism in Rio de Janeiro became a feasible option for Rio de Janeiro improving this sector in the city. To achieve the proposed objective, an interdisciplinary bibliographical discussion was carried out, involving the areas of history and tourism.

**Keywords:** tourism; Rio de Janeiro; modernization; history.

## **1. Introdução**

Quem olha para o Rio de Janeiro e observa a sua encantadora paisagem pensa que a cidade sempre foi, naturalmente, turística. Mas nem sempre foi assim. Não há como negar que, desde a sua fundação, a beleza natural surpreendia as pessoas que lá chegavam. No entanto, apenas isso, não é suficiente para que um local possa ser considerado turístico. Para tal, é necessário que haja uma infraestrutura adequada, oferecimento de serviços para os possíveis visitantes, além de uma estética atraente de forma a provocar a vontade de querer conhecer aquele determinado lugar. A vocação turística deve ser compreendida como uma construção, que não é fixa, nem imutável (CASTRO, 2001: p.119).

Neste trabalho, lançamos nosso olhar especificamente sobre a transformação que a então capital brasileira vai passar, antes de realmente desenvolver uma política pública voltada para o turismo. Observaremos como as ações governamentais e da própria sociedade civil procuraram descortinar o potencial turístico do Rio de Janeiro que, naquele momento, estava escondido atrás dos tantos problemas que a cidade apresentava.

## **2. As primeiras transformações no Rio de Janeiro**

A cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro foi fundada em 1º de março de 1565, por Estácio de Sá, entre o Pão de Açúcar e o morro Cara de Cão, na entrada da Baía de Guanabara. A decisão por sua fundação ocorreu depois da tentativa dos franceses de se estabelecerem na região, a partir da criação da França Antártica, em 1555. Em 1567, após a derrota definitiva das forças francesas e de seus apoiadores, os tamoios, os colonizadores transferiram o núcleo populacional recém-fundado para uma área mais protegida na baía de Guanabara, o morro de São Januário, que logo teve seu nome trocado para morro do Castelo e passou a ser considerado o berço da cidade.

Desde o seu surgimento e durante todo o período colonial, o Rio de Janeiro atraía visitantes de outros países. Artistas estrangeiros chegavam à cidade interessados na encantos dos seus atributos naturais e retratavam suas impressões em pinturas, despertando a curiosidade em outras pessoas de conhecer o lugar (MACHADO, 2008: p. 36). O historiador Afonso Taunay, em uma de suas obras, escreveu sobre a presença de viajantes internacionais no Rio de Janeiro, entre os séculos XVI e XIX.

Em sua obra, conseguimos ter uma ideia da surpresa dessas pessoas sobre o que

presenciavam ao visitarem a cidade. Entre elas, Taunay escreveu sobre o poeta Évariste de Parny, em 1773, e sua impressão do tempo em que ficou no Rio. “A entrada desta baía oferece o mais imponente espetáculo e o mais agradável” (TAUNAY, 1942: p.66)<sup>1</sup>. Ao final do texto, o historiador afirmou que o poeta francês saiu com uma visão positiva das terras cariocas. “Este país é um paraíso terreal” (TAUNAY, 1942: p. 70).

A percepção positiva de Parny em relação ao Rio era compartilhada por outros estrangeiros. Contudo, eles não deixavam de notar questões, como a própria geografia da cidade que não contribuía para possibilitar boas condições de vida para a população e, menos ainda, para os estrangeiros que aportavam por ali. Taunay destacou a visão de George Staunton, diplomata escolhido como principal secretário por Lord Macarteny, embaixador inglês na China, sobre as terras cariocas, onde esteve em 1792.

Rodeado de altas montanhas e espessas florestas, nada salubre se mostrava o Rio de Janeiro, onde a circulação do ar era interceptada, e as manhãs e as tardes ocorriam necessariamente úmidas. Se a isto se juntasse a água estagnada dos mangues vizinhos, não seria difícil descobrir a causa das febres pútridas e intermitentes ali reinantes. (TAUNAY, 1942: p.104).

Os problemas do Rio de Janeiro iam além do que a falta de circulação do ar em decorrência dos seus morros, como indicou George Staunton. Entre outras questões, as ruas eram estreitas e malcheirosas, com péssimo calçamento e iluminação, não havia saneamento básico, o acesso à água potável era complicado. Porém, conforme o lugar se desenvolvia – ainda que fosse por conta da colonização portuguesa – a população aumentava, sendo imprescindíveis medidas para, de alguma maneira, atender às novas demandas decorrentes do crescimento demográfico. É na esteira destes acontecimentos que surgiu a necessidade da cidade transformar sua aparência estética, construir sua urbanidade e melhorar sua infraestrutura – elementos que, posteriormente, vão impactar também no turismo carioca.

Um dos principais problemas que assombrava os moradores do Rio de Janeiro, desde o início do século XVII, era a falta de acesso à água doce. Por mais paradoxal que possa parecer, a

---

<sup>1</sup> No livro de Afonso Taunay, a citação está entre aspas, indicando que seria do próprio Évariste de Parny. No entanto, ele não coloca qualquer referência de onde a informação foi retirada. No prefácio do livro, temos a seguinte informação: “Levou-nos o pendor pela leitura das velhas relações de viagens referentes ao Brasil, a percorrer numerosas obras de navegantes, que de sua permanência no Rio de Janeiro deixaram notícia. Nelas há, frequentemente, coisas tão interessantes! E muitas são pouco conhecidas e até mesmo raras, senão raríssimas algumas! perdidas nos recessos das bibliotecas ... Resumindo estas páginas de literatura exótica sobre o antigo Rio de Janeiro, julgamos prestar pequeno serviço aos amantes das coisas brasileiras, facilitando-lhes o conhecimento de livros que versam sobre as eras distantes, fluminenses e do nosso tempo tão diferentes” (TAUNAY, 1942: p.9).

cidade que nasceu entre o mar e a montanha, padecia recorrentemente com o problema de alagamentos por ter muitos pântanos, lagoas e manguezais. A questão da distribuição dos recursos hídricos era complexa e se colocava como uma necessidade que precisava ser solucionada ou, ao menos, amenizada o quanto antes para atender à população. Como consequência direta, mesmo que sem intenção, isso contribuiria para a melhorar imagem do Rio de Janeiro aos olhos dos visitantes estrangeiros.

Já na década de 1620, a Câmara Municipal havia aprovado as obras para canalização das águas da nascente do rio Carioca. No entanto, ela foi iniciada apenas em 1673, sofrendo, ao longo do tempo, diversas interrupções. Por essa razão, apenas em 1723, inaugurou-se o Chafariz da Carioca, com suas mais de quinze torneiras, facilitando, consideravelmente, o cotidiano dos cariocas. A obra, contudo, só foi concluída em 1750, quando foi lançado o Aqueduto Carioca, os Arcos da Lapa, um importante ponto turístico da cidade atualmente (ENDERS, 2015: p.39). Os viajantes de fora do Brasil ficavam admirados com a monumentalidade da obra e com sua semelhança com os famosos aquedutos de Roma (PERROTTA, 2011: p.40).

Outra obra importante realizada enquanto o Brasil ainda era submetido ao domínio português, que exemplifica bem o (lento) processo de modificação da aparência – e da qualidade de vida – da capital colonial brasileira, foi a criação do Passeio Público, em 1783. Ele, o Campo da Aclamação e o Jardim Botânico foram os “primeiros espaços públicos construídos para a fruição da natureza, (e) por incrível que pareça, referiam-se a uma natureza planejada e construída (PERROTTA, 2011: p.172). Essa obra foi edificada em cima da lagoa do Boqueirão, onde comumente eram despejados dejetos, o que fazia dali um foco de doenças epidêmicas.

A narrativa cria uma contemplação prévia do lugar na mente do leitor, imagem e imaginários que se concretizam (ou não), quando em viagem ao destino narrado. Trata-se de relação ficção-realidade em que o turista-leitor povoa seu imaginário enquanto leitor-turista (SIMÕES, 2002).

O aterramento foi iniciado cinco antes da sua inauguração e o projeto do jardim foi assinado pelo Mestre Valentim, considerado um dos melhores escultores da época. A obra foi encomendada para servir de lazer para a população, tendo inspiração nos parques de Lisboa. A abertura para a população se deu, somente, em 1793 e pode ser compreendida como o primeiro atrativo cultural do Rio de Janeiro, já que, antes, os jardins eram discretos e fechados, sem acesso para os moradores.

Mencionamos a construção do Aqueduto Carioca e do Passeio Público intencionando demonstrar que, já no século XVIII, a arquitetura europeia servia de modelo para as obras do Rio de Janeiro. Não podemos, nesse momento, relacionar isso a uma pretensa ideia de atração de turistas até porque a realidade brasileira ainda era ditada pela exploração portuguesa, não tendo autonomia para decidir seus próprios passos. Todavia, é possível perceber que os valores estéticos da Europa se faziam dominantes em países de qualquer condição socioeconômica.

Salientamos, contudo, que o processo de transformação do Rio de Janeiro ganhou outro ritmo quando a família real portuguesa veio para sua maior colônia, em 1808, enquanto a Europa vivia a expansão napoleônica<sup>2</sup>. A corte lusitana aportou na Bahia, deslocando-se, em seguida, para a então capital. Esse fato gerou muitas consequências políticas e econômicas para o Brasil. Mas, nesse momento, vamos nos ater aos aspectos sociais do evento.

É fácil deduzir que o crescimento populacional foi instantâneo e repentino. A cidade não havia sido preparada para receber tantos novos moradores e sua estrutura colonial dificultava o alojamento dessas pessoas que, para piorar mais a situação, eram de caráter real. D. João VI, o príncipe regente, deu a ordem para o desalojamento das pessoas de suas casas e elas tiveram que arrumar novas moradias, piorando o caos que havia sido instalado.

Mas as autoridades portuguesas pareciam empenhadas em criar para os membros da sua corte um mínimo de estrutura que, mesmo remotamente, lembrasse o padrão de vida ao qual estavam acostumados. Os hábitos e costumes trazidos por eles foram valorizados e difundidos como o estilo de vida ideal que deveria ser adotado pelos habitantes da colônia. A partir desse momento, o investimento em ações para adequação e remodelação do Rio de Janeiro se tornou mais constante, modificando substancialmente sua aparência.

E, assim, o Palácio dos Vice-Reis passou a ser o Paço Real, ao qual foi anexado o convento das Carmelitas para abrigar a rainha D. Maria e o prédio do Tribunal da Relação e da cadeia, onde ficaram os criados (PERROTTA, 2011: p.162). Já em 1813, tivemos a fundação do Teatro Real São João, inspirado no Teatro São Carlos de Lisboa, que se tornara um centro da

---

<sup>2</sup> Napoleão Bonaparte governou a França entre 1799 e 1815. Durante a fase imperial do seu governo, ele expandiu seu domínio por boa parte da Europa, não tendo conseguido conquistar a Inglaterra. Em represália, decretou o bloqueio continental, que não foi respeitado por Portugal em razão da sua dependência econômica dos ingleses. O príncipe regente D. João VI veio para o Brasil com sua mãe, D. Maria, e com a corte lusitana, escoltados por navios ingleses. Alguns historiadores tratam o tema como a fuga da família real, outros, no entanto, defendem a ideia de que esse plano de vir para o Brasil já existia há algum tempo, era preciso apenas um motivo convincente para justificá-lo convicentemente.

vida cultural da corte portuguesa no Rio (ENDERS, 2015: p.94). Outras instituições também foram criadas nesse período, como o Jardim Botânico, o Banco do Brasil, as academias militares e a Biblioteca Real.

A inauguração da Imprensa Régia, no mesmo ano de chegada da corte, foi um outro evento importante. Apesar de ter sido criada com o propósito de atender às demandas administrativas metropolitanas, foi responsável pela impressão do primeiro jornal em circulação da cidade, a *Gazeta do Rio de Janeiro*, órgão oficial do governo de D. João VI (BARBOSA, 2010: p.19-22). Nessa folha publicavam-se decretos, avisos, éditos e informações sintetizadas de jornais e cartas trazidos da Europa nos navios que aportavam na Baía de Guanabara (BARBOSA, 2010: p.27), o que ajudava a manter os novos habitantes da cidade antenados aos acontecimentos europeus.

Em 1815, diante da derrota de Napoleão Bonaparte e da realização do Congresso de Viena, que culminou com o fortalecimento das monarquias de caráter conservador, a pressão pelo retorno de D. João VI e da família real para Portugal foi intensificada. Desde 1808, o pacto colonial, que regia a relação entre a metrópole e a colônia, havia perdido o sentido, uma vez que os portos brasileiros foram abertos às nações amigas. O príncipe regente ter feito da colônia a sede política do império português e, ainda, ter perdido o monopólio comercial sobre o Brasil, não agradou à população que ficou no país, lutando contra as forças napoleônicas.

D. João fez o que pode para manter-se na América, inclusive fazer do Brasil um reino unido a Portugal e Algarves. Não cabe a esse trabalho analisar as razões para tal atitude. Mas a hipótese de ter sido essa uma forma de tentar retomar algum poder para a monarquia portuguesa diante dos países europeus nos ajuda a entender a razão dos investimentos feitos no Rio de Janeiro, já que havia a pretensão de estadia ser mais longa que o necessário. O fato das autoridades portuguesas estarem distanciadas geograficamente do continente europeu, claramente, prejudicou o país nas decisões do Congresso de Viena<sup>3</sup>. “Ao invés de voltar em situação desfavorável à Europa, ficar na América e decretá-la o palco de um novo momento da grandeza bragantina” (HERMANN, 2007: p.129) parecia um bom caminho.

Se, no fim das contas, a decisão pela permanência da corte real por aqui foi ruim para

---

<sup>3</sup> D. João VI, em 1809, anexou aos seus domínios coloniais a região da Guiana, possessão francesa. Por decisão do Tratado de Paris, assinado em 1814, a colônia havia sido devolvida para a França. A questão de Olivença, região na fronteira entre Portugal e Espanha, também foi levada para a discussão do Congresso e, ao final, manteve-se sob domínio espanhol, contrariando os interesses portugueses (COMIRAN, 2018).

Portugal, para o Brasil foi o oposto. D. João voltou ao território lusitano em 1821, depois da Revolução Liberal do Porto, mas deixou seu filho como príncipe regente no país. O cenário para independência estava montado. Com apoio dos políticos brasileiros, no ano seguinte, D. Pedro acabou por declarar a ruptura política do Brasil com Portugal e assumiu o trono da nação que acabara de se formar, iniciando um novo capítulo da história brasileira.

Durante o período imperial, importantes obras foram implementadas no Rio de Janeiro, evidenciando o comprometimento do governo com a configuração da cidade em um espaço moderno. A aparência das ruas mudou com o estabelecimento de um serviço de coleta de lixo, a instalação da iluminação a gás nas principais vias e com o desenvolvimento do sistema de bondes (PERROTA, 2011: p.169). O Passeio Público foi reformado pelas mãos do paisagista francês Auguste Marie Glaziou para dar uma feição mais europeia. Ele também assinou a remodelação dos jardins da Quinta da Vista, encomendada por D. Pedro II.

Em 1882, uma outra inovação deu ares ainda mais modernos para a capital imperial. O governo decidiu fazer a concessão para construção de uma linha férrea a vapor, ligando o Cosme Velho ao Corcovado, com fins exclusivamente turísticos. A companhia que recebeu a responsabilidade por tal obra era dirigida por Pereira Passos, futuro prefeito do Rio e nome fundamental para a execução do projeto de modernização da cidade traçado em parceria com o governo federal iniciado nos primeiros anos da República.

Dois anos depois, o primeiro trecho foi inaugurado, chegando até as Paineiras. Nesse local foi construído o Hotel Paineiras, que iniciou seus trabalhos no mesmo período, contando a presença do imperador D. Pedro II na sua inauguração. Em 1885, o tráfego de toda linha foi liberado ao uso (WEID, 2004: p.17-18). O lançamento das duas estruturas juntas – o hotel e a linha férrea – nos permite perceber que o turismo já era pensado como uma possibilidade econômica para a cidade-capital do Império.

Todas essas ações demonstravam que o Rio de Janeiro, de alguma forma, sentia-se preparado para mostrar ao mundo o progresso que havia atingido, mesmo faltando um longo caminho a percorrer. A melhor forma de exibir essas conquistas era participando das Exposições Universais criadas, justamente, com o propósito dos países mostrarem para os demais o nível de desenvolvimento e progresso que atingiram.

Antes de efetivamente marcar presença em um desses certames, o Museu Nacional realizou, em 1861, a Exposição da Indústria, seguindo os padrões dos eventos internacionais

daquele tipo. O resultado foi considerado bem-sucedido, o que deu segurança para que, no ano seguinte, o país participasse, pela primeira vez, da Exposição Universal de Londres, com subsídio do governo imperial (HEIZER, 2005: p.105). Nas próximas edições, o mesmo formato foi repetido: uma exposição nacional era realizada como forma de preparação para que, na sequência, o país participasse do evento internacional.

A transformação física do Rio de Janeiro foi, paulatinamente, atraindo estrangeiros. Muitos tinham por propósito instalarem-se definitivamente em razão da busca por possibilidades de trabalho. “Entre 1808 e 1822, foi registrada a fixação de 4234 estrangeiros, sem contar os seus familiares. Foram 1500 espanhóis, 1000 franceses, 600 ingleses, centenas de alemães, italianos, suíços, suecos, holandeses etc. Até mesmo chineses e hindus vêm para o Rio” (LESSA, 2000: p.77). Embora não fossem turistas, com essas pessoas vieram também suas práticas culturais, que eram totalmente diferentes da realidade brasileira e contribuíram para a formação da feição cosmopolita que a cidade adquiriu.

Era imprescindível que, em paralelo às modificações estéticas, os hábitos e costumes da população carioca também se modificassem. Se antes faltavam opções de lazer, agora os cafés e teatros cumpriam esse papel. Os espaços públicos possibilitavam os encontros despreziosos ao ar livre. Os museus e suas exposições funcionavam como pontos de enriquecimento cultural. Essa somatória de elementos parecia mostrar que o desejo da elite brasileira, principalmente durante o reinado de D. Pedro II, de civilizar e modernizar o país estava se concretizando.

A atração de imigrantes europeus pode ser compreendida como um passo importante nessa direção. As campanhas abolicionistas intensificavam-se pelo mundo e o Brasil continuava sustentando a sua atividade produtiva no uso da mão de obra escravizada. A abolição da escravidão tornava-se, cada vez mais, preponderante para a ratificar a imagem de uma sociedade moderna que o Brasil procurava construir. Contudo, enquanto a libertação dos escravizados ia, passo a passo, se concretizando, era preciso pensar em uma solução alternativa para ocupar os postos de trabalho.

A opção pela imigração atendia a esses interesses e, a partir de 1880, os cafeicultores do Oeste paulista, em associação com o regime imperial, desenvolveram ações para fomentar a vinda dos trabalhadores do velho continente. Esse tipo de imigração constituiu-se parte integrante da criação de uma civilização moderna, que tinha entre as suas metas o

embranquecimento da sociedade brasileira<sup>4</sup>, pois os habitantes do Brasil eram, em razão do intenso tráfico de escravizados, majoritariamente negros. Dados do censo de 1872<sup>5</sup> comprovam isso. Eles revelam que a população do país era de quase 10 milhões de pessoas, sendo 15% escravizados (em torno de 1,4 milhão) e apenas 4% de imigrantes (em torno de 330 mil) – estes em maioria portugueses, alemães e italianos.

Entre os anos de 1889 e 1930, entraram no Brasil cerca de 3,5 milhões de imigrantes estrangeiros<sup>6</sup>. Se comparamos com a quantidade estimada de escravizados que foram trazidos para o país durante os mais de trezentos anos de escravidão, cerca de 4 milhões, é possível deduzir o esforço feito para atrair tal tipo de mão de obra, considerada mais apropriada para a realidade pretendida para a cidade, uma vez que os negros alforriados continuaram no país, embora fossem preteridos pelos empregadores.

Para Antonio Edmilson Rodrigues e Juliana Okaim de Mello (2015: p.24), a concessão de liberdade para os escravizados contribuiu, nesse momento, para agitar a vida urbana. Uma parcela conseguiu ser absorvida como mão de obra em companhias de bondes, de eletricidade, de abastecimento de água e de construção civil. E, com a cidade inserindo-os, ao menos em parte, ao mercado de trabalho livre, isso produziu “uma euforia cultural, civilizatória e econômica que legitima o caminho das reformas, uma vez que atesta a verdade do discurso da ordem e do progresso”. Entretanto, é fato que a maioria dos libertos acabaram na informalidade ou aceitando condições de trabalho análogas à escravidão por não terem opções em decorrência da ausência de uma política pública de integração ao mercado de trabalho após a assinatura de lei Áurea, em 1888.

### **3. A República e a modernização carioca: o cenário ideal para turistificação**

Com a abolição seguida pela proclamação da República, em 1889, o processo de modernização do Rio de Janeiro fora, definitivamente, impulsionado. Após a consolidação do

---

<sup>4</sup> Sidney Chalhoub (1996) faz uma comparação entre o desenvolvimento de políticas de saúde pública para o combate de doenças como tuberculose e varíola em relação à febre amarela. Os esforços das autoridades brasileiras se concentraram, principalmente, na resolução desta última, que acometia os imigrantes europeus. Já as duas primeiras, que vitimavam, sobretudo, os negros, não contaram com o mesmo nível de esforço para sua erradicação, ajudando a comprovar a teoria de embranquecimento da população.

<sup>5</sup> Os dados do Censo de 1872 podem ser acessados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Disponível em: [Link](#). Acesso em: ago./ 2019.

<sup>6</sup> Os dados do Censo de 1872 podem ser acessados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Disponível em [Link](#). Acesso em: ago./ 2019.

novo modelo político, os governos federais do início do século XX focaram seus esforços na cidade-capital – vitrine do país para o mundo. Para os intelectuais e para a elite econômica da época, a República inaugurava um momento de modernidade, de civilidade e progresso que não fora concretizado durante o Império, apesar de terem sido dados os primeiros passos nesta direção.

No final do ano de 1902, o presidente Rodrigues Alves convidou o engenheiro Pereira Passos para assumir a prefeitura do Rio. O principal propósito do novo governante era transformar a infraestrutura da cidade. Passos era um profissional experiente que, além da formação técnica<sup>7</sup>, esteve em Paris durante as reformas implementadas por Eugène Haussmann entre 1853 e 1870, que ocorreram durante o governo de Napoleão III. No Brasil, como vimos, ele tinha sido o responsável pela empresa que implementou a primeira linha férrea eletrificada. Era, portanto, a pessoa com perfil ideal para enfrentar o desafio da modernização da cidade-capital.

A cidade *hassumaniana* serviu de modelo para outras cidades do mundo, incluindo o Rio de Janeiro. Ela seguia a lógica burguesa, onde não havia espaço para o popular – seus teatros foram demolidos, os espaços de lazer, destruídos, perderam suas habitações – agravando a segregação social (PINHEIRO, 2011: p.82-83). A Paris que inspirou a reformulação do Rio de Janeiro foi a imagem estereotipada da estética moderna: largas avenidas, ruas iluminadas, vitrines, cafés, restaurantes e edifícios. Parte integrante e, talvez, basilar desse processo foi a tentativa de apagamento das camadas populares do cenário perfeito que se construía. Elas foram deslocadas e, propositadamente, colocadas à margem, sendo este o seu papel na lógica moderna. E assim também foi feito no Rio de Janeiro.

Movido pelas ideais estéticos desse período da história francesa, Pereira Passos iniciou as reformas urbanas do Rio de Janeiro. Elas visavam fazer desaparecer os vestígios coloniais e tornar a cidade a capital moderna ansiada por parte da sua sociedade. Para satisfazer tal propósito, foram derrubadas as construções antigas, os cortiços e as habitações coletivas, desalojando as

---

<sup>7</sup> Pereira Passos cursou Engenharia na Escola Militar e deu continuidade à sua formação na École Ponts et Chaussés, em Paris. Estudou arquitetura, hidráulica, construção de portos, canais e estradas de ferro, direito administrativo e economia política durante o tempo que esteve na capital francesa. Ainda por lá, acompanhou obras como o porto de Marselha e a construção da estrada de ferro entre Paris e Lyon. De volta ao Brasil, trabalhou com construções ferroviárias – como no estudo para o prolongamento da Estrada de Ferro de Cantagalo, de Porto das Caixas a Niterói – e foi encarregado de fiscalizar a construção da estrada de ferro Santos-Jundiaí, entre muitos outros trabalhos (BENCHIMOL, 1992: p. 193-194).

camadas populares. Foram edificadas largas avenidas, como a Avenida Central, que ocupou lugar de destaque nesse projeto e deveria cortar o centro da cidade de uma ponta a outra. A primeira demolição ocorrera em 8 de março de 1904 e, em setembro daquele ano, podia-se percorrer a sua extensão por entre canteiros de obras (GERSON, 2000: p.178).

A Avenida Central, atual Avenida Rio Branco, atraiu diversos empreendimentos. Entre eles, estão a sede do Clube Militar, o Café Frontin, o Clube Naval, o Theatro Municipal, o Palácio Monroe e o Museu de Belas Artes, que funcionavam como estruturas representativas de uma modernidade em construção. A instalação da luz elétrica nesse logradouro foi outro passo importante nessa mesma direção. O Rio de Janeiro passou a promover, com mais intensidade, a vida noturna, o hábito de flunar ou o fazer *footing* no recém-construído *boulevard*.

Por mais que a remodelação da então capital federal estivesse ainda em estágios iniciais, os governantes mostravam comprometimento com a modernização e seus investimentos pareciam surtir efeito. Tanto que data de 1907 o que se considera a primeira excursão turística para a América do Sul, organizada pela agência *Thomas Cook*<sup>8</sup>. Como foi a título de experiência, apenas doze pessoas aportaram no Rio de Janeiro a bordo do navio *Byron*, vindo de Nova York. Esses turistas eram “pessoas de distinção, quase todos muito afeitos às viagens” e visitariam, segundo o roteiro, Petrópolis e Santos, o Jardim Botânico, o Leme, a Tijuca, o Corcovado, além de terem um dia livre (GAZETA DE NOTÍCIAS, 1907: p.2)

A mencionada viagem aconteceu no mandato do prefeito Souza Aguiar, iniciado em 1906, que deu prosseguimento ao processo de reconfiguração da cidade-capital. Até 1909, quando saiu do cargo, ele continuou os projetos urbanísticos não finalizados por Passos e instituiu medidas de controle higiênico e sanitário. Como contribuição à organização de um espaço próprio para o lazer, Aguiar regulou os novos loteamentos e ruas, uma vez que, naquele momento, o Rio de Janeiro higienizado e estruturado passou a atrair mais moradores, inclusive, para seus bairros mais afastados. O então prefeito estimulou a expansão em direção à zona sul da cidade, construindo a Avenida Atlântica e isentando de taxas de licença os interessados em construir nos bairros de Copacabana, Leme, Ipanema e Leblon.

---

<sup>8</sup> A agência *Thomas Cook* é considerada a pioneira em viagens com intenção turística. Foi criada em 1841, na Inglaterra, quando seu fundador fretou um trem para levar passageiros de Leicester a Loughborough para uma manifestação antialcoolismo. Contudo, “sua primeira excursão de prazer foi organizada em 1844 e o ‘pacote’ incluía um guia que acompanhava o grupo a lojas recomendadas e a locais de interesse histórico que mereciam ser olhados”. (URRY, 2001: p.43)

Em meio a essas mudanças, o governo municipal decidiu isentar os cinco primeiros hotéis que se instalassem na cidade de todos os emolumentos e impostos municipais por um período de sete anos (MACHADO, 2008: p.103-104), o que incentivou o aparecimento de novas construções do tipo. Assim, ganharam força os empreendimentos mais adequados à recepção de visitantes que aportavam com intenção turística no Rio. Entre eles está o Hotel Avenida, localizado na Avenida Rio Branco, de propriedade da Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico, inaugurado em junho de 1908, que tinha 220 quartos, luz elétrica, dois elevadores e capacidade para hospedar 500 pessoas.

O Hotel Avenida foi construído para atender à demanda de visitantes esperada para a Exposição Nacional em comemoração ao Centenário da Abertura dos Portos do Brasil às Nações Amigas, em 1908. Depois de participar de várias exposições internacionais e organizar edições internas menores, a realização de um evento suntuoso mostraria ao mundo o país cosmopolita, próspero e hospitaleiro – “o primeiro estágio da vida do Brasil no mundo civilizado” (DIRETORIA GERAL..., 1908). Ou seja, sua finalidade era projetar, no exterior, uma imagem que apagasse as marcas do atraso e do exotismo, que servisse, também, para atrair não apenas visitantes, mas imigrantes europeus como mão de obra.

Inaugurada em 11 de agosto de 1908, a Exposição é considerada o primeiro grande evento com objetivo de atrair turistas para a cidade (MACHADO, 2008: p.104). Ela teve como palco a Praia Vermelha e contou com a participação dos estados de São Paulo, Minas Gerais, Bahia e Santa Catarina, além do próprio Rio de Janeiro, e procurou exibir em seus pavilhões um mostruário da produção industrial, agropecuária e artística nacional. Aliada a isso, havia a intenção de expor a própria cidade do Rio de Janeiro (GUIMARÃES, 2012: p.206). Sua reformulação urbanística decorreu do processo radical de intervenções no espaço físico, almejando atingir um patamar de modernização que, nesse momento, se colocava à prova, visto que a cidade abrigava um evento de grande porte para, justamente, provar o seu desenvolvimento.

Nos anos seguintes, a intervenção no espaço urbano do Rio de Janeiro continuava a demonstrar o empenho dos governos municipais com a sua reconfiguração urbanística. Entre 1909 e 1910, o prefeito Inocêncio Serzedelo Correia terminou as obras do Theatro Municipal, reformou os jardins da Quinta da Boa Vista e urbanizou ruas da Tijuca, São Cristóvão e Méier. Ele também despendeu recursos para o saneamento dos bairros de Copacabana e Ipanema.

Durante sua gestão, foi idealizado o teleférico do Pão de Açúcar, inaugurado em 1912 – atualmente, um dos principais atrativos turísticos da cidade.

Com Bento Ribeiro na prefeitura entre os anos de 1910 e 1914, as obras de infraestrutura foram priorizadas: pavimentação das ruas, conservação de estradas e caminhos, obras para conter inundações, bueiros e pontes. Ele urbanizou a área do forte de Copacabana e autorizou a Companhia Jardim Botânico a prolongar as linhas de bondes de Ipanema até o Leblon. Deu atenção aos jardins da cidade, realizando manutenções e o cultivo de outras árvores.

Entre 1914 e 1919, o Rio de Janeiro conheceu diferentes prefeitos<sup>9</sup> que, apesar de terem feito algumas realizações em nome da sua modernização, não se dedicaram a obras que contribuíram, diretamente, para o incremento do turismo na cidade. Podemos citar, como exemplos, a pavimentação das ruas, calçamentos e controle de gastos públicos. Ressaltamos, contudo que, em 1916, foi inaugurada a Avenida Niemayer, uma importante ligação entre a zona sul e a região de São Conrado e da Barra da Tijuca. A sua pavimentação ocorreu em 1920, durante a gestão do prefeito Paulo de Frontin.

A administração de Frontin, apesar de ter durado apenas de janeiro a julho de 1919, foi responsável por uma série de obras que reconfiguraram o espaço urbano e turístico da cidade. Sua gestão é classificada como a de alguém que fez muito pelo Rio em pouco tempo, mas, principalmente, pela região metropolitana (ABREU, 2013: p.74). Entre elas está a duplicação e a pavimentação da avenida Atlântica, o prolongamento da avenida Beira Mar (avenida Presidente Wilson), construção do cais da Urca, alargamento da avenida Niemayer e abertura do túnel João Ricardo, que ligava o Campo de Santana à Gamboa.

Sá Freire foi o próximo a ocupar a prefeitura do Rio de Janeiro. “O restabelecimento do equilíbrio financeiro, meta prioritária do início do mandato de Sá Freire, foi perseguido às custas da paralisação das obras iniciadas por Frontin e do atraso no pagamento de funcionário e fornecedores” (KESSEL, 2001: p.32). Ele determinou cortes no orçamento da Diretoria de Obras e Viação, mas finalizou as que já estavam bastante adiantadas, como o túnel iniciado por seu antecessor, que melhorava a interligação entre a zona portuária e a estação Central do Brasil.

Em 1920, Carlos Sampaio assumiu a prefeitura a convite do presidente Epitácio Pessoa.

---

<sup>9</sup> Nesse período assumiram a prefeitura do Rio: Rivadávia da Cunha Correia (1914-1916), Antônio Augusto de Azevedo Sodré (1916-1917), Amaro Cavalcanti (1917-1918), Manuel Cícero Peregrino da Silva (interino) (1918-1919).

Assim como Paulo de Frontin, ele era visto como um prefeito engenheiro e manteve o Rio de Janeiro como um canteiro de obras em nome da modernização (FAGUNDES, 2009: p.5). Ele governou até 1922, dando continuidade às obras na zona sul e na região central. Realizou calçamentos, construiu a avenida Maracanã, iniciou a construção da Avenida Epitácio Pessoa, que fazia parte do projeto de embelezamento e saneamento da Lagoa Rodrigo de Freitas.

Durante esse governo, a cidade recebeu a visita dos reis da Bélgica, Alberto I e Elizabeth, resultado de uma articulação política do presidente Epitácio Pessoa, que tinha entre suas missões, aumentar a visibilidade internacional do Brasil (MACHADO, 2008: p.148). O possível aceite dos monarcas serviria perfeitamente a esse propósito. E foi o que aconteceu em maio de 1919. Os preparativos foram iniciados e, a partir de abril de 1920, tomaram novo impulso com a reforma do Palácio Guanabara, que serviu de hospedagem ao casal real. Os recursos financeiros vieram dos cofres do governo federal, que não economizou esforços, pois o sucesso do evento era uma comprovação que o Brasil caminhava, de fato, na direção da construção da sua modernidade.

No roteiro traçado para eles estava, entre outros lugares, a Vista Chinesa, a Quinta da Boa Vista, o Palácio Monroe, o bairro de Copacabana, além de uma visita os estados de Minas Gerais e São Paulo. O rei Alberto aproveitou, ainda, para tomar banhos de mar no litoral, conhecer a Urca e o Pão de Açúcar (CORREIO DA MANHÃ, 1920: p.4). De maneira geral, podemos dizer que, nos mais de vinte dias que estiveram no Brasil, tudo decorreu como o planejado. Isso nos permite concluir que, provavelmente, circularam notícias na imprensa europeia sobre o sucesso da estadia dos visitantes reais no território brasileiro. Sendo assim, entendemos que o evento comprovou que, na prática, o Rio de Janeiro já apresentava condições adequadas para receber autoridades reais e, conseqüentemente, visitantes internacionais.

Outra obra importante da gestão de Carlos Sampaio foi o arrasamento do morro do Castelo. A questão merece atenção especial por ter sido o primeiro núcleo urbano criado após a fundação da cidade, além de ter sido uma obra monumental, que abriu novas possibilidades de expansão do Rio de Janeiro. Desde o final do século XVIII, o lugar era apontado como um dos causadores do problema da insalubridade carioca por impedir a circulação dos ventos. Esse fator somado a existência de áreas alagadiças contribuía para a proliferação de doenças epidêmicas que atingiam a população (PERROTTA, 2011: p.167) e podia assustar possíveis viajantes interessados em conhecer a capital brasileira.

Para dar mais fundamento à defesa da necessidade do desmonte, argumentava-se que o entulho gerado seria utilizado para o aterramento dos mangues do seu entorno, melhorando as condições higiênicas da região (PERROTA, 2011: p.167). O fato é que essa obra fazia parte do plano de modernização que estava em andamento no Rio de Janeiro e que teria seu ponto culminante na realização da Exposição Internacional em comemoração ao Centenário da Independência do Brasil. Parecia que, nesse momento, havia no país uma “obsessão em impressionar os países estrangeiros desenvolvidos, mostrando que o Brasil já estava pronto para ingressar no mundo ‘civilizado’, uma vez que estava entrando na modernidade” (Tourinho, s/d, s/p12 *apud* PERROTTA, 2011: p.167). Era preciso, portanto, fazer o necessário para o que o evento fosse um sucesso e a demolição do Castelo era intrínseco a esse processo.

Naquele momento, foram removidos três dos cinco milhões de metros cúbicos do Castelo, além de mais de quatrocentos prédios, sendo a maioria casebres e cortiços.

O desmonte começou com o uso de pequenas escavadeiras mecânicas que apresentavam baixo rendimento. Depois foi utilizado o desmonte hidráulico, menos moroso, ocorrendo então do desmonte simultâneo, utilizando as duas técnicas, tornando trabalho de desmonte muito mais rápido (MACHADO, 2008: p. 112).

Concluída essa etapa, surgiu, a partir daí, uma esplanada de 420 hectares que foi utilizada para a Exposição e uma outra área, de 230 hectares, entre a Praia e Santa Luiza e a Ponta do Calabouço (LESSA, 2000: p.241). O desmonte só foi finalizado anos depois, na gestão do prefeito Henrique Dodsworth, durante o Estado Novo (1937-1945). O evento também motivou a construção de empreendimentos hoteleiros, restaurantes, festas e bailes que nos ajudam a relacioná-lo, diretamente, com um maior comprometimento com o incremento da atividade turística brasileira.

#### **4. Considerações Finais**

Não intencionamos, nesse trabalho, entrar nos pormenores da Exposição, mas compreendê-la como elemento crucial para o desenvolvimento do turismo no Brasil. Ela mostrou para o mundo que o país atingira o mesmo grau de progresso e civilização das demais nações expositoras. Apesar do evento ser, na nossa visão, um significativo impulsionador para a questão turística, não cabe a esse material analisá-lo, já que o artigo objetiva mostrar o processo que a cidade passou até podermos falar, de fato, em turismo no Brasil.

O Rio de Janeiro apresentou, assim, aos visitantes estrangeiros, toda sua beleza: a

natural e a construída a partir das tantas reformas – ambas igualmente encantadoras. Tais ações, aliadas ao aparecimento de novos hábitos culturais e ao oferecimento de bons serviços para os viajantes, fizeram com que a vocação turística da capital carioca fosse, finalmente, valorizada. Foram criados hotéis e restaurantes adequados a recepção de visitantes, iniciou-se uma preocupação com oferecimento de opções de lazer e entretenimento. Esse novo momento colocou o Brasil em evidência e passou a despertar, com regularidade, o interesse de estrangeiros em visitar o país, justificando a necessidade de investimento no setor turístico nacional. Não é à toa que, logo, foi criada a Sociedade Brasileira de Turismo que voltou-se, exclusivamente, para o setor.

## 5. Referências

ABREU, Maurício. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPP, 2013, p.74.

BARBOSA, Marialva. *História cultural da imprensa: Brasil, 1800-1900*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2010.

BENCHIMOL, Jaime. *Pereira Passos: um Haussmann tropical. A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.

CASTRO, Celso. A natureza turística do Rio de Janeiro. In: BANDUCCI JÚNIOR, Álvaro; BARRETO, Margaritta (orgs). *Turismo e identidade local: uma visão antropológica*. Campinas, SP: Papirus editora, 2001.

CHALOUB, Sidney. *Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

COMIRAN, Fernando. *A “Valsa dos Pobres”: o Congresso de Viena, os países ibéricos e a América meridional*. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em História – PUCRS. Porto Alegre, 2018.

CORREIO DA MANHÃ, 14 de outubro de 1920, p.4. Disponível no site da Hemeroteca Digital. Acesso: dez./2020.

DIRETORIA GERAL DE ESTATÍSTICA. *Boletim Comemorativo da Exposição Nacional de 1908*. Rio de Janeiro: Tip. da Estatística, 1908. Disponível na Hemeroteca Digital. Acesso: jan./2020.

ENDERS, Armelle. *A história do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Gryphus, 2015.

FAGUNDES, Luciana Pessanha. Cidades pensadas, cidades construídas: diferentes experiências nas tensões da modernidade. *Revista Brasileira de História & Ciências Sociais*. v. 1, nº 2, 2009.

GAZETA DE NOTÍCIAS, 23 de julho de 1907, p. 102. Disponível no site da Hemeroteca Digital. Acesso: out./2020.

GERSON, Brasil. *História das ruas do Rio (e da sua liderança na história política do Brasil)*. Rio de Janeiro: Lacerda Ed., 2000.

GUIMARÃES, Valéria. *O turismo levado a sério: discursos e relações de poder no Brasil e na Argentina (1933-1946)*. Tese (Doutorado em História Comparada) – Universidade Federal do Rio de Janeiro. Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Rio de Janeiro, 2012.

HEIZER, Alda. *Observar o céu e medir a terra: instrumentos científicos e a participação do Império do Brasil na Exposição de Paris de 1889*. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências. Campinas, São Paulo, 2005.

HERMANN, Jacqueline. O rei da América: notas sobre a aclamação tardia de D. João VI no Brasil. *Topoi*. Rio de Janeiro, v. 8, p. 124-158, 2007.

KESSEL, Carlos. *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.

LESSA, Carlos. *O Rio de todos os Brasis. Uma reflexão em busca de autoestima*. Rio de Janeiro: Record. 2000.

MACHADO, Marcello de Barros Tomé. *A modernidade no Rio de Janeiro: construção de um cenário para o turismo*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal das Culturas, 2008.

PERROTTA, Isabella. *Desenhando um paraíso tropical: A construção do Rio de Janeiro como destino turístico*. Tese de Doutorado: Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2011.

\_\_\_\_\_. *Promenades do Rio – A turistificação da cidade pelos guias de viagem de 1873-1939*. Rio de Janeiro: Hybris Design, 2015.

PINHEIRO, Eloísa Petti. Haussmannização ou haussmannizações?. In: *Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador)* [online]. 2nd ed. Salvador: EDUFBA, 2011, pp. 67-87.

RODRIGUES, Antonio Edmilson; MELLO, Juliana Oakim Bandeira de. *As reformas urbanas na cidade do Rio de Janeiro – uma história de contrastes*. Acervo. Rio de Janeiro, v. 28, n.1, p. 19-53, jan./jun. 2015.

TAUNAY, Afonso de Escagnolle. *Rio de Janeiro de antanho. Impressões de viajantes estrangeiros*. São Paulo, Comp. Ed. Nacional, 1942. 388p. (Série Brasileira, v. 222).

WEID, Elizabeth Von der. *O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro*. 2004. Disponível em: [Link](#). Acesso: maio/2023.

URRY, John. *O olhar do turista – Lazer e viagens nas sociedades contemporâneas*. São Paulo: Studio Nobel, Sesc, 2001.

\*\*\*

#### Sobre a autora:

**Lara Jogaib Nunes:** Graduada em Jornalismo pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (2005) e Licenciatura em História pelo Instituto Superior de Educação La Salle (2010). Mestre em História Social pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro - Unirio (2013). Doutora também em História Social pela mesma Universidade (2021).

**Artigo recebido para publicação em:** 1 de junho de 2023.

**Artigo aprovado para publicação em:** 29 de agosto de 2023.

\*\*\*

#### Como citar:

NUNES, Lara Jogaib. O turismo em construção: o processo de transformação do Rio de Janeiro em destino turístico. *Revista Transversos*. Dossiê Por uma História do Turismo: Atividade e fenômeno turístico em perspectiva histórica. Rio de Janeiro, n.º. 28, 2023. pp. 11-28. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/transversos/article/view/76734>. ISSN 2179-7528. DOI: 10.12957/transversos.2023.76734

