



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8648561

RIO DE JANEIRO – UMA CIDADE TRA(DUZ)ÍDA PELOS MAPAS.

RIO DE JANEIRO – A CITY TRANSLATED & BETRAYED BY MAPS.

Ana Carmen Amorim Jara Casco
Universidade Federal Fluminense
anacarmenjara@gmail.com

Resumo

O artigo explora a possibilidade de interação entre diferentes leituras da cidade do Rio de Janeiro ao longo do tempo a partir de mapas e da bibliografia existente. Dois recortes foram privilegiados: o da abordagem turística da cidade e o da produção de mapas e guias no século XX. Um dos objetivos é compreender como mapas produzidos para construir uma determinada imagem da cidade, a de "lugar turístico", guardam um universo de informações capazes de contribuir para que outras histórias sejam inventadas e lidas, num processo inacabado e fértil de interpretar e traduzir.

Palavras-chave

Cartografia. Rio de Janeiro século XX. Turismo. Urbanismo. Memória.

Abstract

The article explores the possibility of interaction between different readings of the city of Rio de Janeiro through time using maps and existing bibliography. Two cuts were favored: the tourist approach and the production of maps and guides in the twentieth century. One of the objectives is to understand how maps produced to construct a certain image of the city, that of "tourist place", keep a universe of information capable of contributing to the inventions and readings of other stories, in an unfinished and fertile process of interpreting and translating.

Key-words

Cartography. Rio de Janeiro 20th century. Tourism. Urbanism. Memory.

1. Uma cidade tra(duz)ída pelos mapas

Pesquisar mapas é como fazer o trabalho de campo de uma etnografia na qual a observação participante é sustentada por registros gráficos que permitem sucessivas aproximações com o objeto. É como descobrir cidades que as transformações tornaram invisíveis. Revisitar várias vezes o mesmo mapa, poder compará-lo com outros e analisá-los numa sequência temporal, assim como exercitar a observação alimentada por informações bibliográficas relativas à história do sítio que o mapa representa permite ir descobrindo cada vez mais informações escondidas em camadas antigas ou que o olhar habituado com o presente deixou de perceber.



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8648561

Observá-los significa torná-los familiares, ainda mais quando habitamos as localidades que representam e percebemos o quanto parte dos espaços e lugares se transformaram no tempo. A familiaridade, no caso, vai operar como um facilitador do trânsito entre diversas temporalidades que se justapõem no espaço das representações gráficas e bidimensionais da cidade desenhada pelos cartógrafos. Permitirá também realizar sobrevoos rasantes ou não, caminhar pelas ruas, subir nos pontos de vista aéreos da cidade e desvendá-la a partir das perspectivas documentais.

O entendimento e o reconhecimento de uma cidade passa pela leitura de vestígios materiais – edificados, percorridos, escritos, fotografados, desenhados – e orais de sua história. Assim as cidades podem ser entendidas, como afirma o historiador francês [Jacques Le Goff](#) (1990), como arquivos de pedra. Arquivos que colecionam um tipo especial de acervo: objetos que guardam a dimensão intangível e processual da vida, documentos inacabados e em permanente construção, a cidade em movimento.

Os mapas, como se fossem fotogramas da película de um filme, mostram a cidade em seu devir, o relevo físico esculpido pela erosão do tempo, ou a geografia humana lapidada pela história e vice-versa. As cidades são, por excelência, o lugar da via de mão dupla, do caminhar nos dois sentidos da história, da geografia, do urbanismo, da política, da economia, das relações sociais e de trabalho etc. As cidades, construídas pelos homens, passam com o tempo a modelar as relações humanas que se desenvolvem em seu interior. Os mapas são paisagens culturais, recortes, registram hábitos, tradições, tecnologias, valores e visões de mundo – são produtos de culturas e representações destas. Alguns mapas se tornam fotografias de uma época, de um instante da cidade.

São narrativas e desempenham diferentes papéis: podem servir para mostrar ao colonizador a posse do território, ao viajante o rumo a seguir para chegar ao lugar planejado, ao turista os lugares extraordinário, atraentes, peculiares, exóticos, ou prestar informações práticas como a localização de serviços – agências bancárias, hotéis, agências de correios e telégrafos, terminais rodoviários, estações ferroviárias e aeroportos etc. Os mapas desnudam territórios e quanto mais sua representação se aproxima da realidade, mais inteligível seu texto será para quem precisa deste para se orientar. Ao perderem estas funções, nas gavetas das mapotecas das instituições de pesquisa, tornam-se documentos com uma quantidade enorme de informações latentes a serem trabalhadas, transformam-se em inestimáveis intérpretes de uma época e de um espaço.

Há mapas que assinalam, por exemplo, datas de aniversários de fundação das cidades e que funcionam como registro gráfico, instantâneo do momento que se quer ver preservado



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8648561

como enaltecimento da história do lugar. Outros ainda guardam a história, os feitos e as intervenções, as intenções de um determinado grupo social num instante do tempo e neste sentido podem revelar dados inusitados ou que passam despercebidos na leitura das informações mais objetivas que transmitem, como reformas urbanas, mudanças nos nomes das ruas e das localidades, etc. Os mapas podem ser lidos como plataformas através das quais divisamos sociedades no tempo e no espaço ([MENESES](#), 2003: 11-36).

Ao analisarmos as cidades vamos lidar com a hipótese de que estas seriam o resultado da sedentarização de grupos nômades ([MUMFORD](#), 1998) que a partir daí criam seu próprio território, modificando as relações com o meio e criando novas formas de produção, consumo, controle e defesa. Produto de um processo de territorialização de grupos sociais no tempo e no espaço a cidade vai se caracterizar como um organismo vivo e em permanente transformação.

Talvez uma forma de pensar uma cidade seja justapor (e ler) as representações gráficas que ao longo do tempo se produziu a respeito desta, os remanescentes visuais que ao lado da história servem não apenas para ilustrar, comprovar, mas para contar a seu modo, como a cidade atravessou e foi pelo tempo atravessada até chegar aos nossos dias.

A coleção de mapas que integra o acervo da seção de cartografia da Biblioteca Nacional sobre o Rio de Janeiro, abrange um período que vai desde o século XVIII até os dias atuais¹. Parte significativa dessa coleção foi trabalhada pela bibliotecária chefe da seção de iconografia, Lygia da Fonseca Fernandes da Cunha e resultou na publicação do Álbum cartográfico do Rio de Janeiro, séculos 18 e 19 ([CUNHA](#), 1971). Nesse trabalho a autora apresenta um conjunto de 22 mapas que abrangem o período que vai desde 1730-1751, até cerca de 1890. Esses mapas foram cuidadosamente anotados por informações que, segundo Cunha (1971), "reportam-se apenas ao essencial no sentido de precisar a época de elaboração dos originais e informar quanto a seus autores ou editores". Para a autora a cartografia é uma "ciência complementar da história (...) utilizada pelos historiadores no afã de precisar e localizar geograficamente as informações contidas em textos antigos", e que, nesse sentido, muitos cronistas citam os mapas quase de passagem. Ainda segundo ela "é de data recente o interesse específico em relação às cartas históricas do Rio de Janeiro, estudos que atingem maior erudição nos trabalhos dos destacados membros do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro: Isa Adonias, Eduardo Canabrava Barreiros, Max Guedes e Gilberto Ferrez. Os textos que elaboraram do

¹ O acesso a esta coleção de documentos se deu à partir de uma bolsa de pesquisa aprovada pelo Conselho Interdisciplinar de Pesquisa, da Fundação Biblioteca Nacional, em 16 de junho de 2008, de acordo com as Decisões Executivas nºs 13, 14 e 15 referentes aos editais de bolsas do Programa de Apoio à Pesquisa da Fundação Biblioteca Nacional.



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8648561

desenvolvimento da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro bem mostram o quanto a cartografia elucida, esclarece e apoia as informações dos cronistas”.²

Na pesquisa realizada em 2009 procuramos trabalhar a leitura dos mapas a partir de uma perspectiva também antropológica, o mapa como campo para uma etnografia, menos como uma comprovação, uma prova da cidade no tempo, e mais como um relato, uma representação, uma narrativa a ser interpretada a respeito da cidade. Às informações relatadas pelo mapa procuramos acrescentar a densidade das dimensões históricas, simbólicas e culturais encontradas na bibliografia sobre a cidade, ao mesmo tempo em que valorizamos o mapa como documento histórico. Tentamos explorar a cartografia como um artefato cultural, socialmente produzido. Detivemo-nos na análise das representações cartográficas relacionadas com a celebração e valorização da cidade enquanto ícone nacional e atração turística durante o século XX.

No texto intitulado “Narrativas e imagens do turismo no Rio de Janeiro” ([VELHO](#), 1999), Celso Castro observa que o turista é basicamente movido pela curiosidade e vontade de visitar algum lugar apenas por prazer. Essa noção de prazer é interessante para se pensar o quanto os mapas turísticos tentam apresentar imagens capazes de provocar e estimular o desejo, transformar as cidades, as paisagens, os lugares em objetos atraentes, a espera de serem desfrutados e consumidos por turistas. Segundo Castro o turista só começa a ser um tipo que se generaliza na Europa e nos Estados Unidos, em meados do século XIX. Para que essa ideia de viajar por prazer vingasse no imaginário ocidental era preciso que acontecesse uma série de mudanças estéticas e intelectuais, como a valorização da natureza, a descoberta das paisagens e de cenas pitorescas, a noção de lazer como uma forma de relaxar do estresse da vida moderna e a ascensão do individualismo. Tudo isso relacionado aos fenômenos de urbanização, industrialização, mudanças nas condições de trabalho e desenvolvimento do capitalismo. Segundo ele, no Brasil, foi apenas nas primeiras décadas do século vinte que o turismo organizado começou a funcionar tendo como principal centro a cidade do Rio de Janeiro, “surgiram os primeiros guias, hotéis turísticos, órgãos oficiais e agências de viagem destinados prioritariamente a atraírem e receber turistas. Alguns marcos históricos são a construção do Hotel Copacabana Palace em 1923 e a criação da Sociedade Brasileira de Turismo, hoje *Touring Club do Brasil*, em 1928”. Para Castro é ingenuidade pensar que um local pode ser “naturalmente” turístico pois o reconhecimento de um lugar como turístico é uma construção cultural. Envolve a criação de um sistema integrado de significados através dos quais a realidade turística de um lugar é estabelecida, mantida e negociada. É em parte sobre este viés

² Para facilitar a leitura as citações tiveram a ortografia atualizada para os padrões atuais.



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8648561

que procuramos analisar os mapas selecionados nesta pesquisa – ligados à construção de uma visão turística do Rio no século XX.

O primeiro mapa apresentado neste artigo (fig. [1](#)) integra o Guia prático organizado especialmente para estrangeiros por Carlos Aenishänslin. Editado em 1914 representa o Rio de Janeiro do século dezanove, fase considerada como a da *Belle Époque tropical* pelo historiador [Jeffrey Needell](#) (1993).

É um mapa ricamente ilustrado e graficamente bem-acabado: mostrando a elevação (fachadas ou perspectivas) das edificações mais importantes, usadas como informação e como chamariz para estrangeiros a quem o guia se destina. As ruas são representadas como bulevares, nos moldes do urbanismo francês do final do século XIX, com arborização nas calçadas laterais, ilustrando a preocupação com o tratamento paisagístico das ruas que em conjunto com as fachadas formavam o décor urbano. O mapa, editado em frente e verso, mostra tanto o centro monumental da cidade quanto a sua relação com municípios e cidades vizinhas. A representação em escala ampliada da área central da cidade, chamada de “monumental” remete o desenho, em uma leitura atualizada, para outro tipo de dimensão que seria o registro dos “lugares de memória” ([Nora](#), 1992). As ilustrações dos mapas (ícones, fachadas, transportes etc.) funcionam como humanizações dos desenhos e contam histórias de hábitos, modos de viver e usar a cidade.

Esse mapa e o guia apresentam uma quantidade de informações necessárias ao deslocamento e referenciamento da cidade quanto a lugares turísticos, serviços, transportes etc. O guia informa ainda sobre festas nacionais e feriados, hotéis, pensões, localização das redações dos principais jornais e revistas da cidade, passeios recomendados e as atrações turísticas daquele momento como o Alto do Corcovado³, o Pão de Açúcar, o Silvestre e o Sumaré em Santa Tereza, Leme e Ipanema como sendo praias fora da Barra, o Jardim Botânico, e o Jardim Zoológico que nessa época ficava em Vila Isabel e não na Quinta da Boa Vista onde viria a se localizar mais tarde, o Campo de Santana, um belíssimo parque, franqueado à visitação pública, no verão até às 10 horas da noite, no inverno até às nove horas, a Quinta da Boa Vista com destaque para a localização do Palácio do Museu Nacional cujo parque também ficava aberto todos os dias até às dez horas da noite, e o Passeio Público indicado, então, como o mais antigo parque da cidade, aberto diariamente até às dez horas da noite, onde se encontrava o *aquarium* da cidade. O guia relaciona estátuas, monumentos localizados no centro da cidade, igrejas, hospitais, cemitérios e teatros. Este documento informa ainda que nesta época as atividades esportistas que se destacavam eram o automobilismo, o futebol, o remo e o turfe.

³ A estátua do Cristo Redentor só virá a ocupar o cenário carioca nos anos 1930



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8648561

O mapa fala de uma cidade marítima na qual o estrangeiro, o turista, o viajante chegavam pelo mar, de navio, o que enfatiza a importância da Baía de Guanabara, e da localização do Cais do Porto nas representações gráficas da cidade. Além disso, uma importância muito grande é dada à ligação com Niterói e os percursos para Paquetá e Teresópolis que eram por dentro da Baía. No caso de Teresópolis o percurso previa a travessia da Baía até alcançar a região do fundo da baía onde se localizava uma estação ferroviária que fazia o percurso de subida da serra. Outra cidade serrana era Petrópolis, acessada pela Estação da Leopoldina, que ficava na Praia de Formosa depois transformada na avenida Francisco Bicalho, que podia tanto ser acessada pela Baía de Guanabara quanto por ruas já pavimentadas. O transporte urbano e interurbano baseava-se no sistema ferroviário que era bem desenvolvido e atuante, atingindo mesmo os pontos mais distantes da cidade. O mapa mostra uma articulação estreita, desenvolvida pela abertura de túneis, entre a chegada ao Porto e a ligação com o ramal da estação ferroviária da Central do Brasil, que ficava próxima ao Campo de Santana.

O centro comercial e administrativo se localizava entre a Praça Quinze, o Campo de Santana, a Cinelândia e a Praça Mauá. Esse quadrilátero continha as diferentes centralidades que se espalhavam pelo núcleo mais antigo da cidade. Os mapas, dependendo do tipo de informações que contêm, mostram o deslocamento das centralidades administrativas, culturais, de serviços que a cidade abriga em cada momento da sua história. É possível observar que em 1914 a maioria dos Consulados ficavam no centro da cidade, assim como as estações de bonde, os bancos, a maioria dos hotéis, a agência central do Correio, principalmente nas ruas do Ouvidor, da Alfândega, da Assembleia. Esses eram os eixos através dos quais a cidade se organizava para exercer seu papel administrativo, de comércio, prestação de serviços, lazer, etc.

Sobre as atividades culturais basicamente ligadas aos teatros⁴, o centro irradiador era a Praça Tiradentes com os Teatros de São Pedro (depois João Caetano) e Carlos Gomes, e que depois começou a dividir esta função com o Teatro Municipal na Praça Marechal Floriano – Cinelândia. Havia ainda o teatro Lírico localizado na Carioca e que foi o lugar de encontro da elite do século XIX como mostram os relatos dos cronistas de época.

Se confrontarmos as informações deste mapa com os relatos dos cronistas de época, poderemos perceber a importância do centro para a cidade. Era para aí que convergiam as principais funções da cidade, local de chegada e partida de turistas e viajantes. (fig. [1a-b](#))

⁴ Os dois primeiros museus instalados na cidade foram o Museu Histórico Nacional, em 1922, e o Museu Nacional de Belas Artes, em 1938.



Fig.1a-b. "Rio de Janeiro: Central Monumental. " (AT 2-1-28)⁵ Autor: Carlos Aenishänslin, Rio de Janeiro.1914 – Art. Grav. A. TRÜB & CIA, AARAU (Suissa)

Com o passar do tempo, o desenvolvimento urbano e a constituição de sociedades cada vez mais complexas, afetadas pela velocidade e pelo estresse da vida urbana, outros elementos vão ser incluídos na lista do que desfrutar na cidade como as áreas de paisagem natural que no

⁵ De um modo geral, ao transcrever as informações do Guia de 1914, mantive a grafia da época. A numeração entre parênteses indica o código segundo o qual os mapas se encontram arquivados no acervo da Biblioteca Nacional.



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8648561

caso do Rio de Janeiro eram representadas inicialmente pela Floresta da Tijuca, os parques da Quinta da Boa Vista, o Passeio Público, o Campo de Santana, até incluir o Pão de Açúcar, Cristo Redentor e, com o tempo, as praias de Copacabana, Ipanema, Barra da Tijuca etc. É interessante observar que as praias serão consideradas inicialmente por seu valor terapêutico, depois como paisagem a ser fruída, como local de prática de esportes náuticos, até conquistar este lugar de cartão postal e marca identitária da cidade para banhistas, espaço urbano de forte sociabilidade e frequentado por moradores locais, dos subúrbios e turistas. No desenvolvimento da pesquisa analisamos como é a construção da cidade turística a cada mapa analisado, como os valores de cada época emergem e são consagrados como símbolos. [Castro](#) (1999) entende os guias de viagem e os folhetos turísticos como cristalizações das narrativas e imagens do turismo em determinado momento.

O acervo cartográfico sobre o Rio de Janeiro mostra uma riqueza e diversidade de representações que se relacionam ao próprio desenvolvimento da cartografia enquanto disciplina associada a diferentes perspectivas como a da navegação, descoberta e conquista de novos territórios, instrumentos de descrição de áreas percorridas por viajantes em missões desbravadoras de terras desconhecidas, a do registro das modificações urbanísticas, a do turismo etc. Os documentos mais antigos guardam singularidades próprias das localidades representadas, as cidades e a própria compreensão da época mediada pelos recursos técnicos e disciplinares existentes. É importante assinalar que a despeito da grafia utilizada os desenhos são ricos em informações e precisos quanto ao registro da geografia natural e daquela modificada pelo homem. Com o passar do tempo uma grafia especial e específica vai se constituindo na representação cartográfica e os mapas não apenas passam a conter uma maior precisão no registro de arruamentos, acidentes geográficos, sistema hidrográfico, como em muitos casos recebem uma preciosa ilustração do casario, dos meios de transportes, dos pontos turísticos, igrejas e etc., assim como passam a ser esquadrihados por um sistema de coordenadas que os quadriculam permitindo localizar com mais facilidade todos os elementos descritos em longas legendas explicativas.

Em artigo publicado nos Anais do Museu Paulista [Cavenaghi](#) (2006) analisa a cartografia que representa o território paulista durante o século XIX, observando a permanência de valores culturais ligados à época colonial e que podem ser "lidos" dos mapas estudados ([CAVENAGHI, 2006: 195-241](#)). Ao tratar da representação inicial do território paulista o autor assinala o valor de artefato utilitário, ou seja, é como se o mapa, escapando de uma racionalidade científica e do rigor tecnológico de uma representação gráfica que atendia a padrões científicos que segundo



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8648561

ele estão presentes no Brasil desde a época colonial, apresentasse detalhes que apenas um olhar participante, “de usuário”, fosse capaz de revelar.

Estes mapas eram “fruto de necessidades cotidianas locais (...), desenhos realizados pelo contato direto com o ambiente maquiado e assim contaminados com os elementos mnemônicos de seu autor” (CAVENAGHI, 2006: 197). Cavenaghi cita Afonso de Taunay que em 1922 estudando a cartografia paulista antiga vai estabelecer quatro fases diferentes para a produção cartográfica da província de São Paulo. A primeira fase, considerada heroica seria a dos “desenhos fantasistas” em que os mapas não obedecem a uma lógica científica, resultando de observações iniciais e assistemáticas do território. A segunda fase seria a das “comissões de limites” quando a manutenção do território impõe a criação de uma cartografia mais detalhada dos aspectos limítrofes dos territórios a serem demarcados para que sejam respeitados. A terceira fase seria a de produção de uma “cartografia documentária” relacionada ao momento em que o território passa a ter caminhos padronizados, linhas férreas, assim como outros melhoramentos que exigiam conhecimento pormenorizado para serem tratados graficamente e se tornarem “informações úteis”. Neste momento o território estaria sendo observado in loco por engenheiros, cientistas e viajantes. A quarta e última fase seria a que faz parte do século vinte e se caracteriza pela produção de mapas em grandes escalas, já inseridos em padrões cartográficos internacionais.

Para Cavenaghi essa classificação, embora pertinente, é reducionista, pois despreza, em certo sentido, em favor de um “olhar exploratório”, a riqueza de um “olhar participativo” que muitas vezes está presente no desenho dos mapas, especialmente nos da primeira fase. É como se o mapa representasse o imediatismo da necessidade, ou seja, o funcionamento do território e as formas de percorrê-lo sem grande preocupação com a precisão e detalhamento do desenho. O mapa é quase esquemático, mas nem por isso é deveria ser considerado como uma fantasia. É como se Taunay destituísse os mapas mais antigos de uma dimensão documental, de representações de realidades, que talvez não seja pertinente.

Os mapas analisados neste artigo são considerados documentos que retratam a cidade, com determinado objetivo e certa intencionalidade, em cada momento da sua história e poderiam se acomodar na classificação proposta por Taunay na terceira fase – como uma “cartografia documentária”. Entretanto, deverão também ser interpretados como relatos, descrições da cidade, como fatos social e culturalmente produzidos nos quais os elementos representados, para além de seus significados icônicos, costuram uma trama de significados e sentidos a serem decifrados. Isso permite observar, por exemplo, que os mapas mostram como o circuito turístico opera na cidade, em cada momento, ao sabor das tecnologias de transporte,



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8648561

das tramas da circulação, dos valores simbólicos da fruição dos espaços – edificados, naturais ou paisagísticos –, das situações políticas, econômicas e dos hábitos culturais. Além disso, registram um sistema de valores em relação às localidades e pontos turísticos construídos social e historicamente e que vão se alternando e modificando ao longo do tempo.

Embora não pretenda aplicar uma classificação aos mapas pesquisados o passeio pelos documentos chama a atenção para aspectos estéticos e simbólicos dos desenhos, riqueza de detalhes e informações, representação de olhares que pretendem desvendar a cidade ao viajante que não a conhece, mostrando a forma de usá-la ou de desfrutá-la. São imagens que mostram como diferentes sistemas – materiais e mentais – se articulam e determinam o apuro das informações prestadas pelos mapas, revelando a cada momento um tipo de cidade tendo em vista a construção de cidades cada vez mais submetidas à aceleração da circulação de pessoas, mercadorias, valores, sistemas de comunicação. E que, embora buscando a excelência de padrões cartográficos internacionais, os mapas ligados a guias turísticos ou para estrangeiros inserem outras dimensões representativas pertinentes ao cotidiano da cidade importantes para criar dela uma imagem capaz de torná-la um objeto de atração para viajantes e turistas. A transformação das informações prestadas por cada mapa em termos dos locais a serem visitados, dos hotéis e restaurantes, depois as boates e bares e finalmente os shopping centers, vão mostrar também padrões culturais bastante diferentes e em permanente mudança, ou seja, não apenas as localidades mudam, as centralidades se deslocam, mas também o modo de vida, o gosto e o padrão de consumo e finalmente as características de cada sociedade.

Nesta breve pesquisa os mapas não são vistos como um apoio na interpretação do cotidiano de grupos sociais, ou prova de hipóteses históricas ou etnográficas estudadas. Os mapas são vistos como documentos textuais em si mesmos e como se cada um, a partir do que representa, analisado de forma relacionada ou mesmo comparada a outros, fosse capaz de produzir uma interpretação inteligível a respeito do grupo social que o produziu e da cidade representada.

Os mapas aqui apresentados, voltados para a construção de imagens turísticas ou contendo informações a respeito de “como usar” ou usufruir a cidade, guardam um número significativo de dados sobre a história da evolução urbana e social que deve acompanhar, quando possível, a leitura desta cartografia.

Um aspecto a considerar seria a existência de momentos chaves na evolução e transformação urbanas sofridas pela cidade. Durante o período estudado algumas intervenções urbanas são marcantes como a reforma Passos no início do século (1902-1906), o Plano Agache (nos anos 1930), as reformas de caráter modernista dos anos 1960 (abertura de túneis,



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8648561

construção de viadutos e do Aterro do Flamengo) e a abordagem culturalista dos anos 1980 (projeto de revitalização da área central conhecido como “Corredor Cultural”). Sobre isso o interessante estudo de [Stuckenbruck](#) (1976) relativo aos anos 1920 permite observar que estes momentos de urbanização da cidade do Rio de Janeiro foram marcados por determinadas gestões e administrações descritas resumidamente a seguir a título de enriquecer o entendimento das representações urbanas dos mapas estudados e referentes a este período.

O primeiro momento assinalado pela autora é o período do Marquês do Lavradio, 1870, quando o Rio imperial foi alvo de uma reforma urbana. Naquele momento urbanização não era apenas um problema de reorganização do espaço físico, mas um problema também de saúde pública. Em 1874 foi constituída a primeira comissão de melhoramentos da cidade e em 1875 foi produzido um relatório assinalando o alto investimento das obras que seriam necessárias para dotar a cidade de uma melhor infraestrutura urbana e a necessidade de envolver capital de empresas privadas para realizar essas reformas. Um problema clássico para a cidade era a presença de morros e de terrenos alagados que com o adensamento urbano passaram a representar as causas principais da insalubridade advinda do meio ambiente natural, alterado pela ocupação humana.

Em 1876, as comissões que estudavam a urbanização da cidade sugeriam o arrasamento de diversos morros como o de Santo Antônio, do Castelo e do Senado, e o aproveitamento das terras dos desmontes para aterro de alagados e trechos da costa da baía da Guanabara neste que viria a ser um incessante processo de conquista de terrenos ao mar para crescimento da cidade desde o século XIX até os anos 1960 com a culminância do projeto do Parque do Flamengo na orla da praia de mesmo nome. O século XIX foi um momento em que a cidade se adaptava minimamente aos confortos e desafios da vida na cidade e a tecnologia construtiva permitia executar melhoramentos urbanos e nas moradias. As intervenções então previstas não refletiam tanto uma intenção de embelezamento da cidade, mas de saneamento, expansão da cidade nas direções norte e sul através da abertura e melhoria das ruas, abastecimento de água potável e construção de barreiras contra o mar na face da cidade que voltada para a baía da Guanabara permitia o acesso às terras localizadas na direção da zona sul da cidade.

O segundo momento importante deu-se na administração de Pereira Passos, 1902-1906, bastante presente na representação do mapa de 1914 (fig. [1a-b](#)) e com intervenções que perduram até os dias atuais. O período Passos foi marcado por uma política de demolição da cidade colonial portuguesa, construindo no seu lugar as fachadas de uma cidade moderna, afrancesada, salubre, e conformada aos parâmetros e modelos que Passos encontrou



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8648561

no urbanismo francês de Haussmann⁶. Nesta época, como na do Marques do Lavradio, as reformas urbanas encontravam-se bastante vinculadas a princípios de saneamento e higiene, mais agravados no período Passos, em função do crescimento da cidade e da população. É interessante observar que os problemas da cidade enfrentados pelo Marques do Lavradio diziam respeito a uma cidade ocupada e adensada desde 1808 pela vinda da família real e toda sua corte. Uma cidade entre rural e urbana impregnada dos hábitos e modo de viver dos colonizadores e na qual os escravos desempenhavam papel bastante importante em termos de força de trabalho a movimentar a vida na cidade. Já o período Passos encontra uma cidade diversa e em muitas versões de sua história considerada como degradada e adensada pela ocupação dos escravos libertos. Não por acaso as habitações multifamiliares, as casas de cômodos, proliferavam como alternativa de moradia e ocupação dos antigos sobrados, nem sempre construídos para esta finalidade. Abrigando população de baixo poder aquisitivo e muitas vezes desempregada ou sem emprego fixo, estas casas e seus habitantes vão sofrer com a falta de manutenção e o uso inadequado. Este modelo habitacional vai receber no período Passos o nome de “cabeça de porco” e ser condenado à demolição, numa espécie de ação profilática semelhante à das vacinas com que Osvaldo Cruz pretendia acabar com as epidemias e surtos de doenças contagiosas. No entendimento do prefeito Pereira Passos o Rio de Janeiro era uma cidade que exigia o aporte de recursos financeiros internacionais para urbanizar-se e adaptar-se aos modernos meios de vida, mas para atrair os investidores precisava de mudanças radicais em sua aparência. Às demolições empreendidas por Passos sucedeu-se um processo de construção e embelezamento que ainda podemos reconhecer nos remanescentes desta arquitetura eclética espalhados pela Lapa, e pela área central da cidade, inclusive em alguns prédios da Avenida Rio Branco⁷ ainda não demolidos pelas terceira e quarta gerações de edifícios que ali se erguem. A grande reforma Passos, também divulgada nos jornais da época como “a do Bota abaixo”, tinha por objetivo consolidar a vocação de metrópole do Rio de Janeiro.

O terceiro momento em que a urbanização aflora nos discursos políticos de então, vai acontecer nos anos vinte. Segundo [Stuckenbruck](#) (1976), entre 1910 e 1930, estava em discussão no Brasil a questão do campo versus a cidade, o que fazia com que de certa forma se diluíssem as questões relativas à cidade e sua urbanização. Nos anos vinte, essa questão do urbanismo começa a aparecer de outra forma, como uma especialidade em desenvolvimento na Europa, de caráter científico e para lidar com os problemas resultantes do crescimento e da

⁶ Pereira Passos estudou em Paris na época das intervenções do Barão de Haussmann.

⁷ Antiga Avenida Central.



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8648561

transformação das cidades. Não se pretende mais apenas lidar com questões pontuais, mas a cidade como um todo e a possibilidade de planejar os desdobramentos de sua evolução.

Para essa autora no período de Pereira Passos não havia urbanismo, mas apenas intervenções pontuais orientadas por princípios higienistas e de uma ciência positiva de abrir e alargar ruas, construir praças, constituir um Código de Posturas que orientasse os padrões construtivos dos edifícios, etc. Os anos 1920 vão trazer novidades no que diz respeito à organização das classes de engenheiros e arquitetos na discussão da cidade, motivada por debates que mobilizavam as elites intelectuais da sociedade e que diziam respeito à preocupação de como a cidade vinha sendo tratada pelas diferentes gestões e a necessidade de dar uma resposta a um conjunto de questões experimentadas pela cidade que crescia velozmente em direção aos subúrbios que não estavam preparados para receber a população expulsa das áreas agora valorizadas.

O Rio de Janeiro vivia, nos anos 1920, um novo momento de demonstração do potencial de se tornar uma metrópole moderna em expansão. Com este espírito se organiza a Exposição Internacional de 1922, comemorando o Centenário da Independência do Brasil, mostrando através dos pavilhões construídos a diversidade de estilos arquitetônicos, aspectos culturais, produtos e particularidades que fizeram desta exposição um imenso mostruário das nações que participaram. Este evento, planejado na gestão Carlos Sampaio, é o álibi necessário para ratificar a decisão de arrasar o Morro do Castelo, elemento natural original do sítio de fundação da cidade colonial, cuja esplanada abrigaria a exposição de vinte e dois. Esta marcante intervenção na paisagem da cidade simboliza o acirramento do debate entre modernidade e tradição aqui representado pelo antagonismo da cidade colonial portuguesa e a modernidade do urbanismo francês, pela cisão de uma sociedade dividida entre conservadores e progressistas, entre grupos sociais amalgamados na mistura da cultura rural e urbana.

Outro aspecto que serve também para pensar a complexidade dos anos vinte e trinta no Rio de Janeiro é o crescimento da população dos subúrbios. Entre 1890 e 1930, a população do Rio de Janeiro cresceu 455%. Entre 1906 e 1920 a Zona Sul e a Lagoa, cresceram 87%, em população e nos subúrbios a população cresceu 264%. Este crescimento não planejado levou a um colapso do subúrbio que não tinha infraestrutura urbana instalada para receber esta população. É nesse período que surge a questão da favelização da cidade a partir de discursos cujo tom é de segregação das favelas e das populações que as habitam.

É interessante observar que embora essas ideias começassem a aparecer nos anos vinte, elas só iriam se consolidar e ir adiante, como a abertura da Avenida Presidente Vargas por exemplo, no período de 1937 a 1945 no governo Dodsworth / Getúlio Vargas. Isso leva



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8648561

[Stuckenbruck](#) (1976) afirmar que o Plano Agache tinha uma grande afinidade ideológica com o Estado Novo.

O acalorado debate analisado por [Stuckenbruck](#) (1976) levou a contratação do urbanista francês Alfred Agache, para elaborar o plano de remodelação da cidade, em 1927, quando era prefeito do Rio de Janeiro, Antônio Prado Junior. Socialmente este foi um período de emergência de classes de profissionais liberais que se congregavam em associações de classes e clubes sociais. Era o desdobramento do processo social de consolidação de uma elite intelectual já bastante expressivo na virada do século XIX para o século XX e que apoiou a reforma Passos. Neste momento as elites intelectuais tiveram um papel mais propositivo e de interferência na política de gestão urbana, além de estar em curso o movimento modernista internacional de caráter artístico e cultural que de certa maneira preconizava o rompimento e a reinvenção das tradições brasileiras. Em 1880 era fundado o Clube de Engenharia, em 1921 o Instituto de Arquitetos do Brasil como reflexo da consolidação de classes profissionais distintas e de certa forma é possível relacionar a emergência do debate sobre a formação de profissionais liberais com a discussão do Plano Agache. Arquitetos e engenheiros se colocavam potencialmente como os futuros urbanistas, responsáveis pelo destino da cidade na complexa rede de relações que se estabelecia com o advento da modernidade. [Stuckenbruck](#) (1976) analisando os jornais de época mostra os debates que vinham se travando entre os políticos, engenheiros e arquitetos. Uma das principais questões exploradas era a suspeita de que muitos prefeitos do Rio eram engenheiros e donos de empreiteiras, e que muitas das obras urbanas pudessem ocasionar o enriquecimento indireto destes prefeitos e suas empresas. Neste sentido a gestão de Prado Junior, 1926-1930, vai ser bem vista, em primeiro lugar por ser o prefeito paulista e não carioca, em segundo lugar porque não era engenheiro e nem dono de empresa construtora. Suas propostas têm boa aceitação porque são entendidas como idôneas e com este apoio ele procura reunir os profissionais liberais preocupados com a cidade, e levar adiante uma proposta de intervenção urbana séria e competente.

Agache chega ao Brasil em 1927 e monta um escritório com arquitetos modernistas brasileiros como o Affonso Eduardo Reidy e Correa Lima. Além disso os trabalhos do escritório são acompanhados por José Mariano Filho, Lúcio Costa e Carmen Portinho que trabalhava na prefeitura do Distrito Federal nessa época. Agache, para desenvolver seu plano, consulta muitos trabalhos e projetos desenvolvidos no Rio a respeito da cidade, como o projeto do escritório Cortês e Brunhs que havia projetado na ponta do Calabouço a "porta do Brasil". Estes momentos parecem estar ilustrados pelos mapas de 1929, 1930 (registro BN), 1932, e 1937 (figuras [2](#), [3](#), [4](#) e [5](#)).

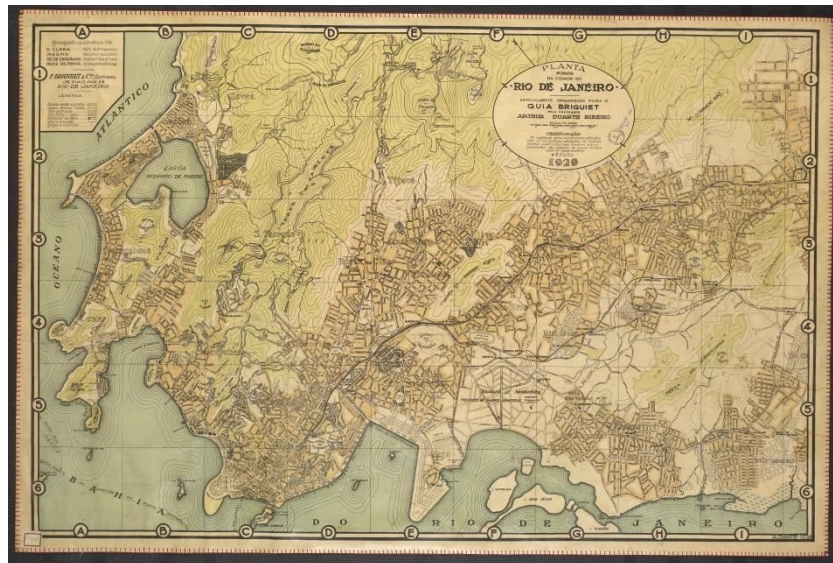


Fig.2. Planta informativa da cidade do Rio de Janeiro – especialmente organizada para o Guia Briguiet, pelo professor Arthur Duarte Ribeiro (ARC 25-6-7)



Fig.3 Planta da Cidade do Rio de Janeiro com a indicação das ruas, praças, avenidas, jardins, monumentos e edifícios públicos, organizada pela Sociedade Anônima de Viagens Internacionais (S.A.V.I.), Rua 13 de maio 64ª Rio de Janeiro” (ARC 20-13-14)



Fig.4. Planta informativa do Centro da cidade do Rio de Janeiro, especialmente organizada para o Guia Briguiet pelo professor Arthur Duarte Ribeiro. " (ARC 33-3-13)



Fig.5. "Carte touristique de la Ville de Rio de Janeiro" (sem data c.1948) (ARC 34-2-9)



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8648561

Dois destes mapas estão relacionados ao guia "Briguiet" e um deles foi editado pela Sociedade Anônima de Viagens Internacionais. Retratam a realização da Exposição do Centenário da Independência e a criação da Esplanada do Castelo. Outra grande intervenção urbana do período diz respeito à construção e reforma do cais do Porto, junto à Praça Mauá, até a região do Caju próxima de Manguinhos. Estes mapas representam a cidade especialmente no período que antecede a instalação do Estado Novo. A planta de 1929 é "informativa a respeito da cidade e especialmente organizada pelo professor Arthur Duarte Ribeiro para o Guia Briguiet". Não foi possível identificar que tipo de documento seria o guia Briguiet, pois a versão existente nos catálogos da Biblioteca Nacional encontra-se desaparecida. A impossibilidade de consultar o guia impediu de compreender o tipo e a finalidade do documento: se era um guia de informações sobre a cidade ou se era um guia turístico ou para estrangeiros nos moldes do de 1914 anteriormente analisado. O mapa da fig. 3 traz a referência da Sociedade Anônima de Viagens Internacionais que supomos ser uma instituição que antecedeu à criação do Touring e do Automóvel Clube do Brasil, duas instituições ligadas ao desenvolvimento do turismo no país, e parece ser de cerca de 1930. Essa informação permite pensar que talvez fosse um mapa para distribuição turística e para viajantes para quem as informações sobre a região portuária seriam importantes. Tem como diferencial a indicação numérica (sem legenda) do que parecem ser "monumentos e edificações públicas", além da retificação de toda a área do cais do porto até o Caju, em Manguinhos.

Os mapas ligados ao Guia Briguiet, de 1929 e 1932, ilustram mudanças que vinham ocorrendo nos bairros da cidade do ponto de vista urbano, marcam o contraste entre áreas edificadas e áreas verdes, de montanhas, praças e parques, além de situar edificações institucionais de caráter público e religiosas. O mapa de 1932 (fig. 4) tem uma escala que nos permite identificar muitas construções, algumas nomeadas e outras numeradas, e como não possui legenda supomos que estas referências faziam parte do texto do guia. Neste mapa, diferente do de 1929, encontramos a Praça Paris (na Glória), projetada por Alfred Agache, já completamente construída, além de indicar a localização de várias instituições públicas, hotéis, instituições de caráter cultural e de ensino espalhadas pelo tecido urbano, especialmente no centro da cidade.

O mapa da fig. 5 não possui data, mas mostra uma cidade transformada pela presença do Aeroporto Santos Dumont que tendo sido inaugurado em 1936 permite considerar que este mapa é posterior a esta data. No mapa encontramos lista de hotéis com endereços principalmente localizados entre o Centro e Copacabana. É um momento em que as atividades turísticas estão relacionadas a Cassinos, clubes desportivos, restaurantes, passeios ao ar livre



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8648561

em praças, parques e jardins especialmente criados para isso, ou excursões pelas belezas naturais da cidade como a praia de Copacabana, avenida Niemeyer, Jardim Botânico, Floresta da Tijuca, Corcovado, Pão de Açúcar, Quinta da Boa Vista, além de cidades próximas como Niterói e Petrópolis. O “acervo turístico” é bastante distribuído ao longo da cidade entre a zona norte e a zona sul sem acentuar a valorização de uma em detrimento da outra.

As intervenções previstas no Plano Agache e executadas na cidade são a Praça Paris (na Glória, próximo ao Centro), que aparece pela primeira vez no mapa de 1932, (fig. 4) e que no mapa de 1937 (fig. 5) aparece como indicação de local turístico a ser visitado; a abertura da Avenida Presidente Vargas cuja construção fica adiada para os anos 1940 (fig. 6a-b); as amplas galerias cobertas sob os prédios da Avenida Nilo Peçanha; os escalonamentos dos pavimentos superiores dos edifícios no centro e as melhorias das estradas Rio-Petrópolis e Rio-São Paulo.

O Plano Agache considerou em sua proposta a análise da evolução urbana da cidade e produziu uma abordagem de cunho sociológico no sentido de enfrentar a questão das favelas propondo a construção de conjuntos habitacionais para o operariado; apresentou propostas para a reforma e embelezamento da cidade, na área central; sugeriu um plano viário que previa a supressão dos bondes no centro, etc., mas de fato consagrou um projeto de estratificação e segregação social.

A cidade dividida em bairros seria organizada segundo as funções residencial, comercial e industrial. O Centro articulado principalmente pela Avenida Rio Branco e a Esplanada do Castelo deveria abrigar o Centro Administrativo da cidade. A função habitacional deveria obedecer a uma setorização segundo o poder aquisitivo da população, a zona sul da cidade para os mais favorecidos e a zona norte para os mais pobres. O plano é arquivado pela administração seguinte e é retomado pelo presidente Getúlio Vargas, na gestão de Henrique Dodsworth na Prefeitura do Distrito Federal, em 1937.

O Plano Agache, embora não completamente implantado, deixa marcas na cidade: de hierarquização social; de investimento em estradas de rodagem e melhoria da ligação entre a cidade e outros estados; de perspectivas urbanas monumentais; da monumentalização edilícia como símbolo das funções públicas como os ministérios; e da ordenação urbana voltada para uma crescente valorização da zona sul, por exemplo, na implantação de um modelo turístico para a cidade. Na arquitetura, além dos estilos que tentavam reeditar o repertório de estilos passados – neocolonial, neo-marajoara etc. – adotava-se o *art déco* e a emergência do modernismo que entra em debate com as visitas de Le Corbusier a convite de Lúcio Costa, na gestão Vargas.



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8648561

Durante os anos 1960, a industrialização e construção de autopistas marca a cidade que se afirma em sua modernidade, ao mesmo tempo em que se concretiza o projeto de transferência da capital do país para Brasília. Neste momento o Mapa Turístico da Cidade do RJ (fig. 6 a-b ver folder), elaborado durante o Governo Carlos Lacerda, apresenta o Rio como capital cultural e do turismo no Brasil. O “Mapa turístico da cidade do Rio de Janeiro” (c. 1963) é o documento que consagra a construção da imagem de “capital cultural e turística” do Brasil, campanha devidamente assinada pelo Governador Carlos Lacerda e que afirma o “Rio [como] sala de visitas do Brasil”. Este documento é um folder, com dobraduras, edição bilíngüe português inglês, e que tem um design gráfico bastante singular dentro do universo pesquisado. Interpretamos que o estilo do folder remete, de alguma forma, ao tropicalismo e à bossa nova, procurando mostrar um Rio de Janeiro plural, na sua diversidade de riquezas naturais e culturais, ao mesmo tempo que oferece o cosmopolitismo de uma infraestrutura turística de hotéis, restaurantes, bares capazes de atender aos gostos mais exigentes. É um mapa que faz a propaganda vigorosa do potencial turístico do Rio de Janeiro e enfatiza as belezas naturais extraordinárias da cidade, ao lado de intervenções humanas ousadas como o Parque do Flamengo construído sobre um enorme aterro de parte da Baía da Guanabara. Mostra a cidade com espaços históricos valorizados através de ícones como as pedras portuguesas que recobrem as calçadas, ao mesmo tempo que ilustra as manifestações modernistas e modernizadoras como os azulejos reinventados nos painéis pintados por Portinari para adornar as grandes empenas dos pilotis do Palácio Gustavo Capanema. O documento mostra a imagem de uma cidade esculpida por diferentes temporalidades e olhares, aparentemente cindidos entre a tradição e a modernidade, mas sem fazer da cisão um conflito entre as partes, sendo a solução gráfica dada ao folder o modelo de um mosaico.

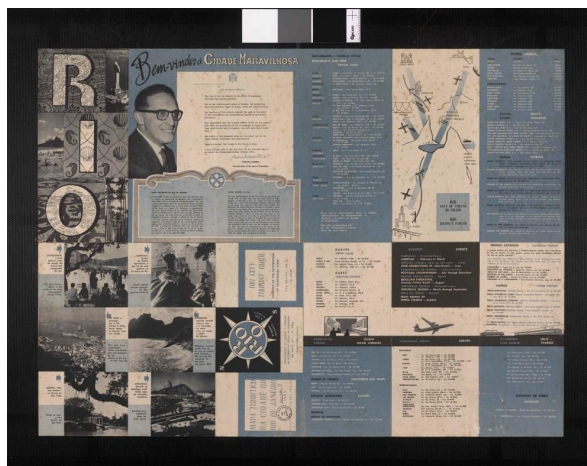




Fig.6a-b. Mapa turístico da cidade do Rio de Janeiro. Editado pelo Departamento de Turismo e Certames do Governo do estado da Guanabara – R. México 100/8 – Distribuição gratuita.⁸ (ARC 31-9-18).

Edição bilíngüe – português/inglês

O próximo mapa (fig. [7 a-b](#)) é outro folheto com dobraduras, editado em maio de 1964, em versão apresentada em espanhol, português e inglês, tendo sido elaborado pela Secretaria de Turismo da Guanabara para distribuição gratuita. O folheto explora a dicotomia entre o “Rio de ontem” e o “Novo Rio”, o primeiro representado por monumentos do Rio colonial, como o Aqueduto da Carioca na Lapa ou o Arco do Teles na Praça XV, e o segundo pelas obras de caráter urbano paisagístico de implantação do Aterro do Flamengo e a abertura do Túnel Rebouças. É interessante observar que os anos 60 inauguram a cidade automobilística aqui simbolizada pelo Aterro do Flamengo, construção de viadutos e abertura de túneis. É o advento de uma cidade rodoviária, sintonizada com o empreendimento maior da implantação de um parque industrial automobilístico, a criação de uma sociedade motorizada e cada vez mais individualista e submetida à velocidade da máquina, aquele Brasil que deveria cumprir a meta de desenvolvimento de 50 anos em cinco, preconizada pelo presidente Juscelino Kubistchek. Esse folheto sublinha a visão desenvolvimentista representada pelo automóvel, ao lado da valorização do percurso a pé pelo centro da cidade que guardava importantes remanescentes de sua história no tecido urbano em transformação. Aqui a visão cultural fica associada ao valor histórico de certas áreas e edificações no interior da cidade, ao lado de ícones do modernismo

⁸ Este mapa também não tem data. Possui uma inscrição à caneta de registro na Biblioteca datada de 1963.



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8648561

carioca implantados neste mesmo tecido urbano como os prédios da Associação Brasileira da Imprensa, o Museu de Arte Moderna, o Palácio Gustavo Capanema e o Aterro do Flamengo.

A projeção desta imagem é sublinhada pela valorização das praias em seu contraste com as montanhas e as florestas, do carnaval e do futebol, ícones que acompanham até hoje a imagem turística e cultural produzida para a cidade.

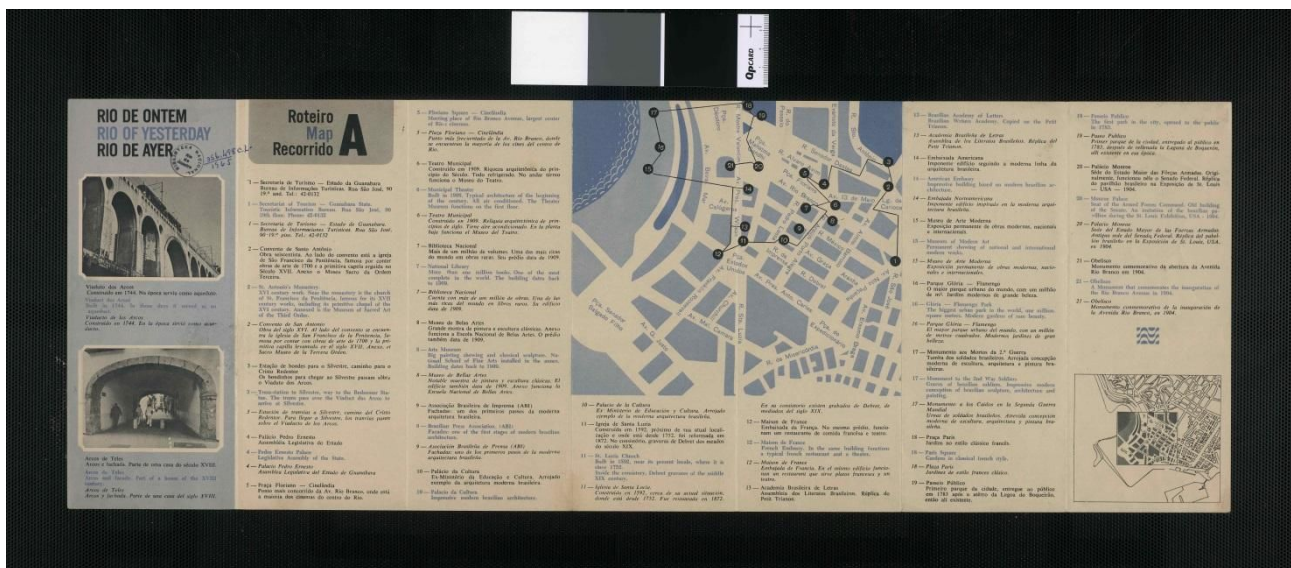


Fig. 7a-b. “Rio: passeio à pé pelo Centro” – Secretaria de Turismo da Guanabara, distribuição gratuita, Maio 1964 (espanhol, português e inglês) (ARC 28-1-43)

Em 1965 o Rio de Janeiro comemorou quatro séculos de vida e um mapa registra este momento de forma criativa e muito ilustrativa (fig. 8 a-b). Este documento representa o centro da cidade e foi organizado e editado pela Geo Carta e impresso pelo IBGE. É um desenho que possui pouca informação escrita, mas detalha todas as edificações como se fosse uma fotografia aérea da cidade. O grande atrativo desse documento é o desenho de todas as edificações em perspectiva, numa representação aérea bastante singular. Este tipo de representação lembra o “Mapa arquitetural do Rio de Janeiro” de 1874⁹ que mostrava “o levantamento das fachadas do quadrilátero central da cidade, verdadeiro retrato do Rio imperial de 1874” (Costa, 1995). Para Lúcio Costa a descoberta deste mapa se insere na busca de informações sobre a cidade, às vésperas da República, o que antecede à “febre renovadora do ‘Rio civiliza-se’” quando “era preciso estar-se à cata de fotografias e desenhos para reconstituir mentalmente o que poderia ter sido de modo a preencher as grandes lacunas da primitiva trama urbana, - e eis que

⁹ A Biblioteca Nacional possui um exemplar deste mapa que foi também reproduzido no Álbum cartográfico do Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX) organizado por Lygia Cunha (1971).

acontece uma das tais coisas 'impossíveis' segundo a velha canção: o antigo centro da cidade de repente ressurgiu, figurado de corpo inteiro com suas fachadas perfiladas ombro a ombro, casa por casa, rua por rua, a revelar-nos a unidade arquitetônica e urbanística que para sempre se perdeu." ([Costa](#), 1995: 374). Assim são os mapas, registros de uma vivência das cidades desaparecidas.

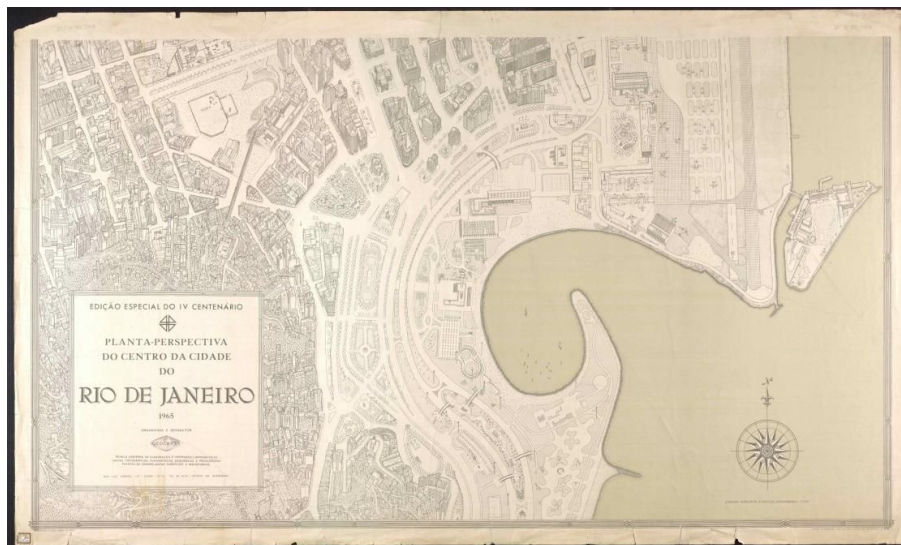


Fig.8a-b. Edição especial do IV Centenário. Planta perspectiva do centro da cidade do Rio de Janeiro – 1965 – organizada e editada por Geocarta. (Impresso no serviço geográfico do IBGE) (Direito de reprodução total ou parcial reservados por Geocarta S.A.) Escalas horizontal e vertical aproximadas – 1:2500. (ARC 33-12-38)

Nos anos 1970 a Barra da Tijuca, localizada na zona Oeste da cidade, surge como vetor de crescimento e expansão da cidade e é para lá que se pretende transferir o centro administrativo da cidade. Este projeto não se consolida, mas serve para esvaziar a área central da cidade que vive um processo de degradação e desvalorização acentuado também pela proibição do uso residencial no centro, na perspectiva de um planejamento funcional baseado na separação estrita das funções ao longo do tecido urbano. Esta lógica será combatida a partir dos anos 1980 quando a cidade passa a ser alvo de novas propostas urbanas, agora de caráter cultural, como a revitalização das áreas denominadas de Corredor Cultural (fig. 10 a-b). O conceito de revitalização partia, grosso modo, da consideração de desperdício da infraestrutura instalada para uma cidade que a rigor se mantinha em funcionamento no horário comercial restrito de 8 às 18 horas. Os mapas que representam estes momentos são os descritos a seguir.

No mapa "Rio de Janeiro – panorama turístico Zona Sul" (fig. 9) a cidade é representada a partir de um observador situado no mar da zona sul, de frente para o continente. As massas edificadas são postas em contraste com as praias, as montanhas, as áreas verdes e os parques e praças. É uma planta ordenada segundo quadrantes o que permite localizar com maior facilidade as edificações de interesse e os logradouros. Nesta representação as praias têm especial destaque como atração turística, ao contrário dos mapas anteriores. Há indicações dos lugares históricos na cidade, museus e igrejas, clubes e hotéis. A outra novidade é a indicação da localização de vários shoppings centers nos diferentes bairros, mas principalmente na zona sul, o que caracteriza um novo aspecto do apelo turístico fortemente marcado pela atividade de consumo.

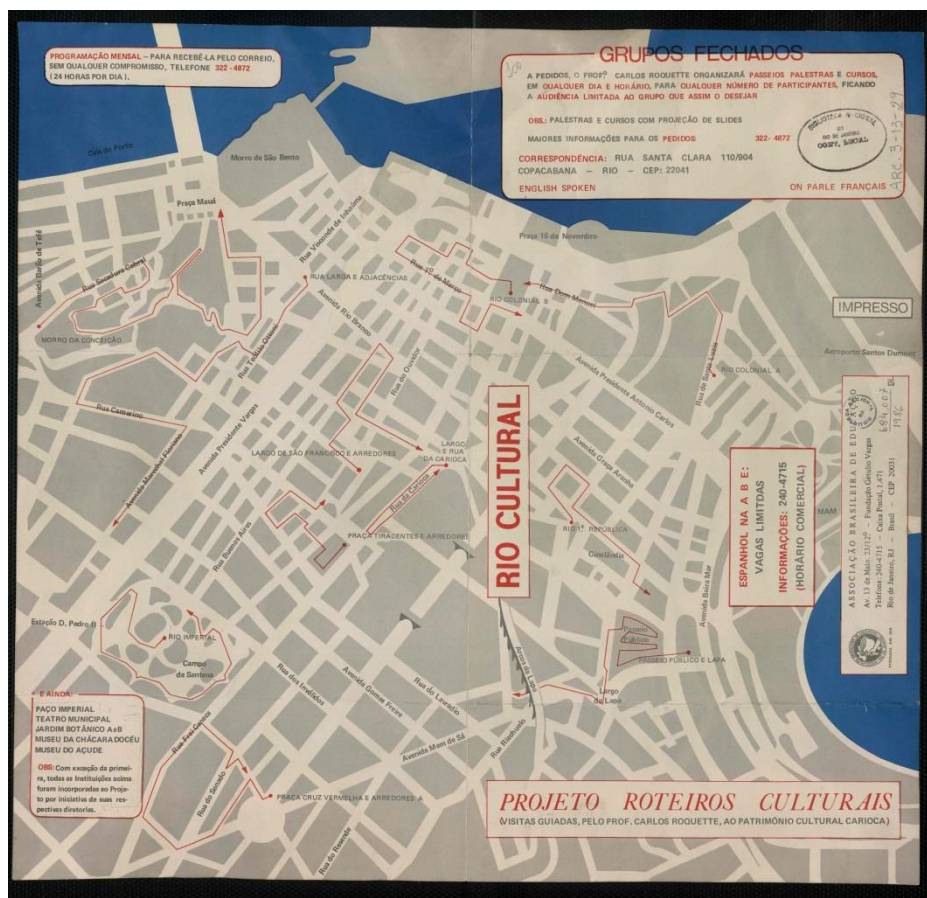


Fig. 9 "Rio de Janeiro – panorama turístico Zona Sul" Friedwart Kraus FK. Copyright by: TOURO edições e publicações Ltda. N. Friburgo RJ Brasil C.P. 460 (ARC 32-3-9)



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8648561

“Projeto Roteiros Culturais” (fig. 10), visitas guiadas pelo professor Carlos Roquette ao patrimônio cultural carioca existente principalmente no Centro da cidade. Mostra a cidade a partir de roteiros percorridos à pé relacionados a fatos históricos, personagens ilustres, momentos da história da cidade que permaneceram guardados em edificações, praças, ruas, etc. Este projeto acompanha todo um processo de revitalização urbana e cultural implantada na cidade pela Prefeitura nos anos 1980 e denominado de “Corredor cultural” e que previa a revitalização de vários trechos da cidade nos quais toda a infraestrutura instalada (água, luz, esgoto, gás, telefone, museus, teatros, cinemas etc.) era desperdiçada porque se mantinha em uso apenas durante o horário comercial. Este projeto previa a instalação de usos que fizessem com que cidade funcionasse além do horário comercial, com atividades culturais e de lazer, além de estudar a possibilidade de retomada do uso residencial na área central, proibido durante vários anos e responsável pelo real esvaziamento da cidade.





DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8648561

PARTICIPE DOS ROTEIROS CULTURAIS

Chargue máxima de cada passeio: 2 horas.

RIO DE JANEIRO

• Evolução Urbana
• História
• Arte
• Arquitetura
• Preservação do Patrimônio

É muito mais...

Conheça, com o Prof. Carlos Roquette, o Rio que a maioria desconhece.

PRIMEIRO PASSEIO REALIZADO EM 17 DE JULHO DE 1983

PROGRAMAÇÃO MAIO 1986

DIA 10 - SÁBADO - 10:00 HORAS

RIO VISUALIZA 1

É possível em 100 minutos ver o Rio de Janeiro do alto, em um avião, e também conhecer a vida e os hábitos de quem vive lá. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado.

DIA 11 - DOMINGO - 10:00 HORAS

PARQUE VISITAÇÕES E ARQUITETURA

Organização Centro de Estudos de História, Arquitetura e Urbanismo, que tem realizado um curso de arquitetura, desde 1968, com o propósito de ensinar, conscientemente, os conceitos de arquitetura, desde os conceitos básicos até os mais avançados. A partir da arquitetura do Rio de Janeiro, serão abordados os conceitos de arquitetura, desde os conceitos básicos até os mais avançados. A partir da arquitetura do Rio de Janeiro, serão abordados os conceitos de arquitetura, desde os conceitos básicos até os mais avançados.

DIA 12 - SÁBADO - 10:00 HORAS

PARQUE VISITAÇÕES 2

Visão panorâmica aérea do Rio de Janeiro. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado.

DIA 13 - DOMINGO - 10:00 HORAS

PARQUE VISITAÇÕES 3

Visão panorâmica aérea do Rio de Janeiro. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado.

DIA 14 - SÁBADO - 10:00 HORAS

PARQUE VISITAÇÕES 4

Visão panorâmica aérea do Rio de Janeiro. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado.

DIA 15 - DOMINGO - 10:00 HORAS

PARQUE VISITAÇÕES 5

Visão panorâmica aérea do Rio de Janeiro. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado.

DIA 16 - SÁBADO - 10:00 HORAS

PARQUE VISITAÇÕES 6

Visão panorâmica aérea do Rio de Janeiro. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado.

DIA 17 - DOMINGO - 10:00 HORAS

PARQUE VISITAÇÕES 7

Visão panorâmica aérea do Rio de Janeiro. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado.

DIA 18 - SÁBADO - 10:00 HORAS

PARQUE VISITAÇÕES 8

Visão panorâmica aérea do Rio de Janeiro. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado.

DIA 19 - DOMINGO - 10:00 HORAS

PARQUE VISITAÇÕES 9

Visão panorâmica aérea do Rio de Janeiro. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado.

DIA 20 - SÁBADO - 10:00 HORAS

PARQUE VISITAÇÕES 10

Visão panorâmica aérea do Rio de Janeiro. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado.

DIA 21 - DOMINGO - 10:00 HORAS

PARQUE VISITAÇÕES 11

Visão panorâmica aérea do Rio de Janeiro. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado.

DIA 22 - SÁBADO - 10:00 HORAS

PARQUE VISITAÇÕES 12

Visão panorâmica aérea do Rio de Janeiro. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado.

DIA 23 - DOMINGO - 10:00 HORAS

PARQUE VISITAÇÕES 13

Visão panorâmica aérea do Rio de Janeiro. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado.

DIA 24 - SÁBADO - 10:00 HORAS

PARQUE VISITAÇÕES 14

Visão panorâmica aérea do Rio de Janeiro. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado.

DIA 25 - DOMINGO - 10:00 HORAS

PARQUE VISITAÇÕES 15

Visão panorâmica aérea do Rio de Janeiro. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado.

DIA 26 - SÁBADO - 10:00 HORAS

PARQUE VISITAÇÕES 16

Visão panorâmica aérea do Rio de Janeiro. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado.

DIA 27 - DOMINGO - 10:00 HORAS

PARQUE VISITAÇÕES 17

Visão panorâmica aérea do Rio de Janeiro. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado.

DIA 28 - SÁBADO - 10:00 HORAS

PARQUE VISITAÇÕES 18

Visão panorâmica aérea do Rio de Janeiro. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado.

DIA 29 - DOMINGO - 10:00 HORAS

PARQUE VISITAÇÕES 19

Visão panorâmica aérea do Rio de Janeiro. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado.

DIA 30 - SÁBADO - 10:00 HORAS

PARQUE VISITAÇÕES 20

Visão panorâmica aérea do Rio de Janeiro. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado. O passeio é realizado em um avião de linha, com um piloto experiente e um guia especializado.

INSCRIÇÕES POR PASSEIO

- No próprio local de partida.
- Pedir que charge alguns minutos antes da hora marcada.
- Apenas R\$ 20,00 por participante.

CORRESPONDÊNCIA: Rua Seta Clara 110/104
COPACABANA - RIO - CEP 22041

INFORMAÇÕES 24 HORAS POR DIA: 322-8972

ARC 3-13-29

Fig. 10 a-b "Projeto Roteiros Culturais" (1986) Visitas guiadas, pelo professor Carlos Roquette ao patrimônio cultural carioca. "Rio Cultural" (ARC 3-13-29)

O mapa "Rio de Janeiro - Planta da cidade" (fig. 11) está organizado segundo dois eixos que quadriculam toda a malha urbana da cidade permitindo localizar rua por rua dentro de cada bairro assim como algum tipo de equipamento urbano como igrejas, teatros etc. Segundo os editores este mapa é do início dos anos 1990 e possui informações detalhadas, quase como um guia de ruas, de toda a cidade. O mapa é uma versão diferenciada de guia turístico pois não apresenta lista com informações turísticas, mas apenas a localização das ruas e dos bairros, permitindo um acesso viário geral a toda a cidade.

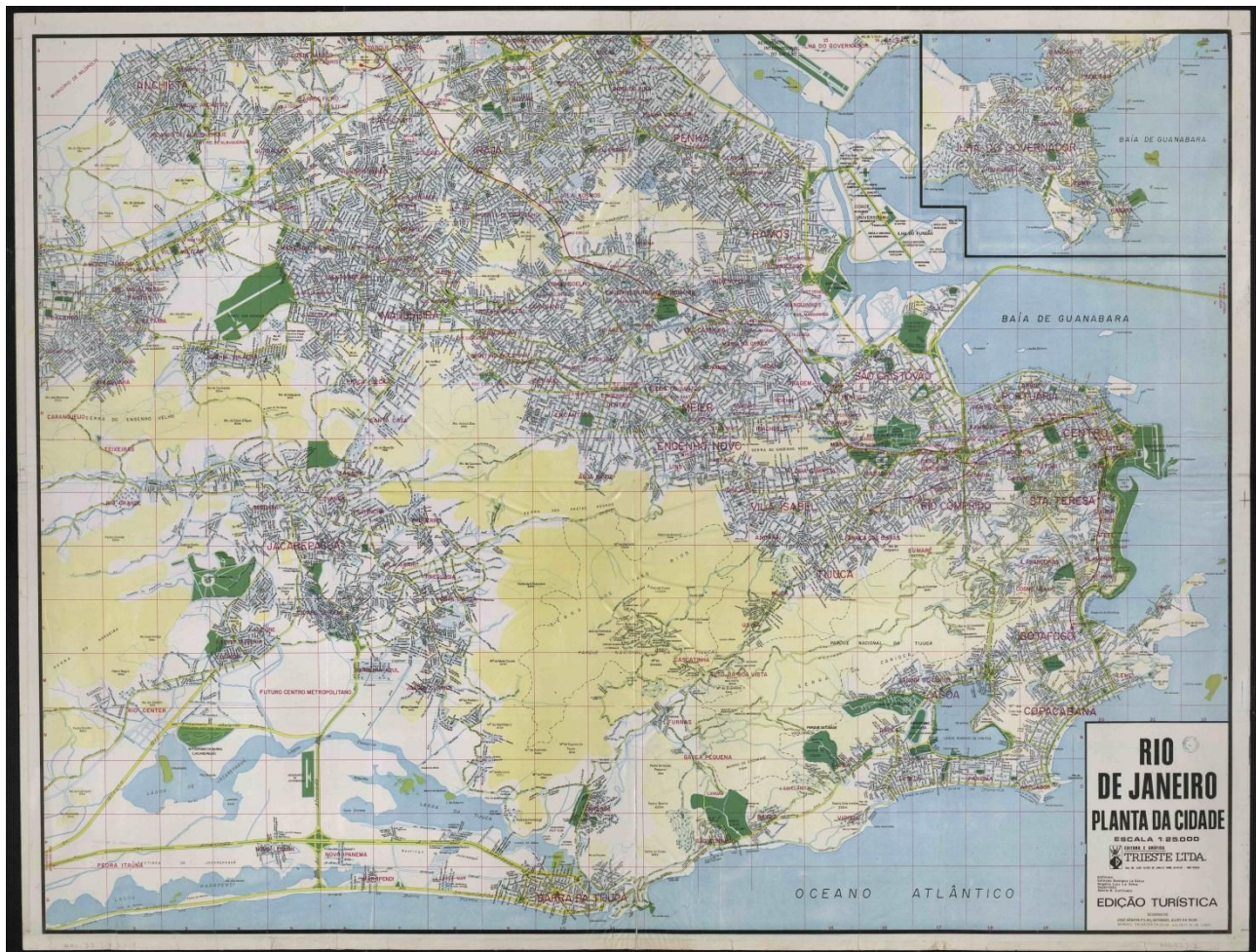


Fig. 11 "Rio de Janeiro – Planta da cidade, esc. 1:25.000, Editores e gráfico Trieste LTDA. Rua Dr. João Alves de Lima, 72, Fone: 924529, São Paulo. Editores: Estevão Domingos La Selva, Rogério Luiz La Selva. Supervisão: Darcio N. Curticuro "Edição Turística" Desenho de : José "Nonoya Filho, Nataniel Alves da Silva, Manoel Salvador da Silva, Valdeci B. de Lima." ¹⁰ (arc 33-3-6/7)

Em alguma medida os mapas estudados ilustram uma diversidade de momentos mostrando a ambiguidade de uma cidade que ora valoriza a presença do automóvel, ora estimula passeios a pé pelo centro, ora propõe revisitar a cidade antiga ora espreitar a cidade nova que se avizinha, em um momento oferece as belezas naturais e em outro oferece o conforto e a segurança dos shopping centers, como uma espécie de miríade de imagens de uma metrópole cada vez mais singular e globalizada.

¹⁰ Segundo a Editora Trieste, este mapa deve do período entre 1990 e 1992 quando o mapa foi registrado na BN.



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8648561

2. Conclusão

A cartografia de uma cidade permite vislumbrar uma quantidade significativa de informações – óbvias ou sutis – a respeito da organização urbana e social, dos estilos de vida relacionados à infraestrutura e equipamentos urbanos, dos modismos e neste caso específico da imagem da cidade projetada no cenário turístico ao longo do tempo.

Neste sentido a cartografia oferece material interessante a respeito dos símbolos e valores utilizados para representar (ou construir?) as imagens de “cartão postal” que o Rio de Janeiro assume ao longo do tempo, assim como da seleção das localidades consideradas como pontos turísticos a serem visitados e conhecidos na cidade como descrevemos ao longo do artigo.

Os mapas descrevem como o espaço foi sendo organizado, guardam edificações que foram demolidas, mostram a transformações de funções e hábitos, o deslocamento das centralidades, símbolos e significados que foram consagrados por cada momento histórico, político e social.

É interessante observar como o documento de 1914 ([fig. 1](#)) está relacionado com o século XIX e o período de afrancesamento da cidade; como os mapas dos anos 1920-30 ([fig. 2 e 4](#)) ainda refletem uma sociedade muito atravessada pelas contradições da passagem de uma sociedade rural para uma sociedade urbana, que desejava se libertar do jugo das influências portuguesas, que buscava entrar no cenário internacional como uma metrópole americana promissora, e o quanto os grupos sociais desta elite ainda se mantinham como herdeiros das elites do século XIX. Os anos 1930-50 ([fig. 3 e 5](#)), já influenciados pelas políticas do Estado Novo e pela emergência do modernismo nas artes plásticas, serão marcados por uma espécie de consolidação de imagem pública da cidade moderna e preparada para acolher o turismo como uma das várias possibilidades do seu desenvolvimento econômico. Perspectiva que vai ganhar importância frente à perda do lugar de capital federal nos anos 1960 ([fig. 6, 7 e 8](#)), quando incorpora a imagem de capital cultural e turística do país. Ao lado disso os documentos pesquisados vão mostrando a adaptação urbana da cidade aos novos modelos de desenvolvimento impostos pelas novas tecnologias, principalmente dos transportes.

Os anos 1970-90 ([fig. 9, 10 e 11](#)) serão marcados pela inserção de valores culturais entre as mercadorias turísticas a serem oferecidas e todo o potencial histórico que a cidade preservou passa então a ser valorizado e explorado por esta rentável indústria, ao lado das belezas naturais e do comércio.

Além disso podemos observar que no início do século XX os mapas focavam a área central da cidade onde boa parte da infraestrutura para receber visitantes encontrava-se



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8648561

instalada. Com o passar do tempo os subúrbios vão surgindo na cartografia e uma grande ênfase é dada à floresta da Tijuca o que faz com que este eixo de interesses se desloque para o interior, as zonas norte e oeste da cidade, ainda que a orla venha sofrendo sucessivas valorizações em função da exploração dos recursos naturais das praias e orla. Observa-se que a costa da cidade era inicialmente vista como um grande porto, lugar de chegada de mercadorias e pessoas, e que com o tempo assume as funções de lazer, prática de esportes náuticos e a representação de forte significado para a indústria turística, sendo para as praias da zona sul que se desloca o importante contingente de hotéis, bares e restaurantes.

Os mapas mostram como a indústria turística se desenvolve com o surgimento de instituições públicas e privadas responsáveis pela criação, gestão e desenvolvimento de políticas nesta área, desde a ação inicial do Touring Club do Brasil e do Automóvel Clube, até a Riotur e a Embratur, empresas ligadas aos governos municipal e federal. Surgem as agências de turismo, as empresas aéreas, os projetos culturais voltados para o turismo. São dados que os mapas registram, informam e ilustram como fontes inesgotáveis e permanentes de pesquisa, interpretação e tra(du)ção da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro.

Referências

- ABREU, Maurício de A. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. 3ª edição. Rio de Janeiro, Iplan Rio, Prefeitura do Rio, [1987]1997.
- BENCHIMOL, J. L. **Pereira Passos: um Haussmann tropical**. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro / Secretaria Municipal de Cultura, (Coleção Biblioteca Carioca v. 11), 1990.
- BENJAMIN, Walter. **Obras escolhidas I: magia e técnica, arte e política**. 3ª edição. São Paulo, Editora Brasiliense, 1987.
- . **Obras Escolhidas III: Charles Baudelaire, um lírico no auge do capitalismo**. 2ª edição. São Paulo, Editora Brasiliense, 1991.
- . **Obras Escolhidas II: rua de mão única**. 4ª edição. São Paulo, Editora Brasiliense, 1994.
- BERNARDES, Lysia M. C. & SOARES, Maria Therezinha de Segadas. **Rio de Janeiro – cidade e região**. Biblioteca carioca, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1987.
- BOLLE, Willi. **Cultura, patrimônio e preservação – Texto I**. In, Arantes, Antonio Augusto (org.). Produzindo o passado. São Paulo, Condephaat, Editora Brasiliense.
- . 2000. **Fisiognomia da metrópole moderna**. São Paulo, Fapesp/Edusp, 1984.



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8648561

- CASTRO, Celso. **Narrativas e imagens do turismo no Rio de Janeiro**. In G. Velho (org.). Antropologia urbana – cultura e sociedade no Brasil e em Portugal. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, 1999.
- CAVENAGHI, Airton José. **O território paulista na iconografia oitocentista: mapas, desenhos e fotografias. Análise de uma herança cotidiana**. In Anais do Museu Paulista, v. 14, n.º 1, jan-jun 2006, São Paulo, USP.
- COSTA, Lucio. **Registro do uma vivência**. São Paulo, Empresa das Artes, 1995.
- CUNHA, Lygia da Fonseca Fernandes. (org. e texto) **Álbum cartográfico do Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)**. Ministério da Educação e Cultura, Biblioteca Nacional, Divisão de publicações e divulgação, 1971.
- GEERTZ, Clifford. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro, LTC Editora, 1989.
- GERSON, Brasil. **História das ruas do Rio: e da sua liderança na história política do Brasil**. 5ª edição remodelada e definitiva. Rio de Janeiro, Lacerda Editores, 2000.
- GOMES, Renato Cordeiro. **Todas as cidades, a cidade: literatura e experiência urbana**. Rio de Janeiro, Rocco, 1994.
- LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Campinas/SP, Editora da Unicamp, 1990.
- LESSA, Carlos. **O Rio de todos os Brasis**. 2ª edição. Rio de Janeiro, São Paulo, Editora Record, 2001.
- MAGNANI, José Guilherme & TORRES Lilian de Lucca. (orgs.). **Na metrópole: textos de antropologia urbana**. 2. edição. São Paulo, Edusp, [1996] 2000.
- MENESES, Ulpiano T. Bezerra. **Fontes visuais, cultura visual, História visual**. Balanço provisório, propostas cautelares. Revista Brasileira de História. São Paulo, 2003.
- MUMFORD, Lewis. **A cidade na história**. São Paulo, Martins Fontes, 1998.
- NEEDELL, Jeffrey. **Belle époque tropical**. São Paulo, Companhia das letras, 1993.
- NORA, Pierre. 1992. **Les lieux de mémoire**. Paris, Seuil, 1992
- O'DONNELL, Julia Galli. **No olho da rua: a etnografia urbana de João do Rio**. Dissertação de mestrado apresentada ao PPGAS do Museu Nacional da UFRJ. Rio de Janeiro, 2007.
- REBELO, Marques de., & Bulhões, Antonio. **O Rio de Janeiro do bota-abixo**. Rio de Janeiro, GMT Editores, 1997.
- RIO, João do. **A alma encantadora das ruas**. São Paulo, Companhia das Letras. 1997 [1909].
_____. **Vida vertiginosa**. São Paulo, Martins Fontes, 2006 [1911].
- ROSSO DEL BRENNNA, Giovanna (org.). **O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão**. Rio de Janeiro, Index, 1985.



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8648561

SEGALA, Lygia. **Ensaio das Luzes sobre um Brasil Pitoresco**: o projeto fotográfico de Victor Frond. Tese de Doutorado – Museu Nacional. Rio de Janeiro, 1998.

SIMMEL, Georg. **A metrópole e a vida mental**. In Otávio G. Velho (org.). O fenômeno urbano. Rio, Zahar, 1979.

STUCKENBRUCK, Denise C. **O Rio de Janeiro em questão**: o Plano Agache e o ideário reformista dos anos 20. Rio de Janeiro, IPPUR, 1976.

VELHO, Gilberto. **A utopia urbana**. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editores, 1973.

_____. **O desafio da cidade**. Rio de Janeiro, Editora Campus, 1980.

_____. (org.) **Antropologia urbana**. Cultura e sociedade no Brasil e em Portugal. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editores, 1999.

VELHO, Otávio Guilherme (org.). **O fenômeno urbano**. 4. edição. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editores, 1979.