

Rio de Janeiro – uma cidade tra(duz)ida pelos mapas.

Introduzindo os mapas

Pesquisar mapas é como fazer o trabalho de campo de uma etnografia na qual a observação participante se traduz em um zoom mágico de 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 seqüência 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 antes ocultadas pelo mapa ou que o olhar habituado não estava apto a estranhar.

Observar mapas antigos significa torná-los familiares, ainda mais quando conhecemos as diversas localidades que representam e somos capazes de perceber o quanto parte dos espaços e lugares se transformaram no tempo. A familiaridade, no caso, vai operar como uma espécie de facilitador do trânsito entre diversas temporalidades que se justapõem no espaço das representações gráficas e bi dimensionais da cidade capturada pelos cartógrafos, assim como um ajuste na objetiva do olhar / pensamento o que possibilita realizar sobrevôos 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 dos vestígios materiais – edificados, escritos, fotografados, desenhados – e orais de sua história.

Desta forma 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 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 movimento, o relevo físico esculpido pela erosão do tempo, ou a geografia humana esculpida 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 são construídas pelos homens e depois passam a modelar ou “dar o tom” das relações humanas que se desenvolvem nos espaços urbanos. Os mapas são paisagens culturais, recortes humanos, representam intencionalidades, registram hábitos, tradições, tecnologias, valores e visões de mundo – são produtos de culturas e representações destas. Alguns mapas, depois de acabados, parecem ser fotografias de uma época, de um instante da cidade.

Como se fossem textos, desempenham diferentes papéis: podem servir para mostrar ao colonizador a posse do território, ao viajante que rumo seguir para chegar ao lugar planejado, ao turista aonde ir para desfrutar da cidade e conhecer seus atrativos, peculiaridades, exotismos, ou prestar informações práticas como a localização de serviços – agências bancárias, hotéis, agências de correios e telégrafos, terminais rodoviários, estações ferroviárias e aeroportos etc. – na cidade. Os mapas desnudam a cidade 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, se tornam documentos com uma quantidade enorme de informações latentes a serem trabalhadas.

Há mapas desenhados como parte de registros comemorativos e rememorativos das cidades, que assinalam, por exemplo, datas de celebração de aniversários de fundação. Nesse sentido funcionam como uma espécie de registro gráfico, um instantâneo do momento que se quer ver preservado como enaltecimento de sua história.

Outros ainda guardam a história, os feitos, as intenções de um determinado grupo social num instante de sua história 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 nos depararmos com as cidades vamos lidar com a hipótese de que estas seriam o resultado da sedentarização de grupos que vagavam nômades pela terra (MUMFORD, 1998) e que a partir daí criam seu próprio território modificando as relações com o meio e criando novas formas de produção, consumo, controle e defesa. Uma vez cristalizada a escolha do sítio e estabelecida a cidade esta não pára mais de se modificar em um processo contínuo de crescimento e transformação. Produto de um processo de

territorialização de grupos sociais a cidade vai se caracterizar no tempo como um organismo vivo e em permanente transformação. A própria nomenclatura tenta dar conta, de alguma forma, desse movimento contínuo das cidades que começam como vilas, se tornam cidades, viram metrópoles, que viram megalópoles, que viram conurbações.

Talvez uma forma de pensá-la seja justapor (e ler) as representações gráficas que ao longo do tempo se produziu a respeito desta cidade, os remanescentes visuais que ao lado da história servem não apenas para ilustrar, comprovar, mas para contar, da sua forma, 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 atuais. Parte significativa dessa coleção já foi trabalhada pela bibliotecária chefe da seção de iconografia, Lygia da Fonseca Fernandes da Cunha que resultou na publicação do *Álbum cartográfico do Rio de Janeiro*, séculos 18 e 19, em 1971 (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 (1981), “reportam-se apenas ao essencial no sentido de precisar a época de elaboração dos originais e informar quanto a seus autores ou editores”. Ela destaca, na apresentação do Álbum, que 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 desenvolvimento da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro bem mostram o quanto a cartografia elucidada, esclarece e apóia as informações dos cronistas”.

Os verbetes que acompanham os mapas anotados por Cunha (1981), descrevem basicamente o que o mapa mostra, procurando situar a parte representada com o restante da cidade e seus pontos mais destacados como os relevos e as construções mais antigas, assim como assinala comparações com outros da mesma época. A organizadora identifica também a autoria desses mapas e a partir daí nos informa que eles eram desenhados por engenheiros militares, oficiais da marinha, cartógrafos e gravadores.

Neste artigo procuraremos trabalhar a leitura dos mapas a partir de uma perspectiva também antropológica, o mapa como campo a ser etnografado, menos como uma comprovação, uma prova da cidade no tempo, e mais como um relato, uma representação, um discurso a ser interpretado a respeito da cidade. Às informações relatadas pelo mapa procuraremos acrescentar a densidade das dimensões simbólicas e culturais inerentes a estas representações e nem sempre mostradas, ao mesmo tempo em que procuraremos valorizar o mapa enquanto documento histórico. Tentaremos explorar o mapa como um artefato cultural, socialmente produzido. Vamos nos deter na análise das representações cartográficas relacionadas ao turismo ou às celebrações, datas comemorativas de fatos memoráveis que tiveram como palco o espaço urbano e foram documentadas nas cartografias do século XX e colecionadas no acervo da Biblioteca Nacional.

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 pela 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 pelos turistas. Segundo Castro o turista só começa a ser um tipo que se generaliza na Europa e nos Estados Unidos, em meados do século dezenove. Para que essa idéia 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. 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 que procuramos analisar os mapas selecionados para esta pesquisa – mapas ligados à construção de uma visão turística do Rio no século XX, ou seja, investigar como esse sistema integrado de significados da cidade como mercadoria turística vai sendo produzido ao longo do seu desenvolvimento. O primeiro guia para estrangeiros de 1914, apresenta uma cidade “monumental”, com ilustrações das fachadas das edificações ecléticas existentes no centro da cidade e que abrigavam funções públicas – políticas, educativas, civis. A programação cultural restringia-se aos teatros pois a cidade ainda não dispunha dos museus que mais tarde viriam a integrar o circuito turístico urbano. Os dois primeiros museus instalados na cidade foram o Museu Histórico Nacional, em 1922, e o Museu Nacional de Belas Artes, em 1938. A maneira de circular se baseava em um sistema de transporte de bondes elétricos no interior da cidade, e a navegação e as ferrovias eram os meios de comunicação com o exterior. Com o passar do tempo, o desenvolvimento urbano e a constituição de sociedades cada vez mais complexas, afetadas 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 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 em seu valor terapêutico, depois como paisagem a ser fruída, como local de prática de esportes náuticos, até conquistar este lugar de banhistas, lugar de forte sociabilidade nos bairros da cidade freqüentados por moradores locais, dos subúrbios e turistas. No desenvolvimento do artigo vamos analisar como é a construção da cidade turística a cada mapa analisado, como os valores de cada época emergem e são cristalizados como símbolos. Castro (1999) entende os guias de viagem e os folhetos turísticos como cristalizações das narrativas e imagens do turismo em determinado momento. Esta é uma das dimensões que encontramos nos mapas e guias guardados na Biblioteca Nacional. O autor observa, por exemplo, analisando um mapa turístico publicado em 1937 pelo governo federal, que os guias de viagem da década de 30 direcionavam o olhar dos turistas a percorrer a cidade a partir da Baía de Guanabara, que era o local de chegada dos navios que traziam a maior parte dos visitantes da cidade. A orientação do mapa muda a partir da localização dos principais acessos à cidade, a apreensão turística do espaço urbano é orientada pela circulação – sistema viário e meios de transporte; pelo local de chegada e os lugares que se tornaram acessíveis com o passar do tempo, como a floresta e as encostas.

O conjunto maior do acervo cartográfico existente na Biblioteca Nacional sobre o Rio de Janeiro mostra uma riqueza e diversidade de representações gráficas que parecem se relacionar 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 serão tanto mais rudimentares e primitivos quanto eram as localidades, as cidades e a própria compreensão da época mediada pelos recursos técnicos e intelectuais existentes. É importante assinalar que a despeito da grafia utilizada os desenhos eram muito 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 vai falar do 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 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 heróica 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 um esquema, mas nem por isso é uma fantasia. É como se Taunay destituísse os mapas mais antigos de uma dimensão documental, de representações de realidades, que talvez não seja correta.

Os mapas turísticos elaborados durante o século XX e 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, das tramas da circulação, dos valores simbólicos da fruição dos espaços – edificados, naturais ou paisagísticos – e dos hábitos culturais. Além disso apresentam 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 a classificação indicada por Cavenaghi (2006) ou verificar sua pertinência ao caso do Rio de Janeiro, o debate estabelecido por este autor parece interessante para se pensar os mapas cariocas. O passeio pelos mapas chama a atenção para os 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 sobre a cartografia do Rio de Janeiro do século vinte voltada para representações turísticas e de divulgação da cidade 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 ainda que 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 século XX 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, 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 infra estrutura 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.

Já 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, sendo previsto o uso destas terras para aterro de alagados e da costa da baía da Guanabara num 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 permitia executar melhoramentos urbanos e nas moradias. As intervenções então previstas não refletiam tanto uma intenção de embelezamento da cidade, mas de saneamento, escoamento e aterro das áreas alagadas, 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 das praias do Flamengo e Botafogo.

O segundo momento importante de intervenções na cidade deu-se na administração de Pereira Passos, 1902-1906, bastante presente na representação do mapa de 1914 (fig. 1) 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 uma fachada de cidade moderna, afrancesada, salubre, de acordo com os parâmetros e modelos que este prefeito encontrou no urbanismo que o Barão de Haussmann implantou em Paris onde Passos estudou. Nesta época, como na do Marques do Lavradio, as reformas urbanas encontravam-se bastante vinculadas a uma idéia de saneamento e higiene, mais forte e mais grave no período Passos, em função inclusive 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 muita 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 a das vacinas com que Osvaldo Cruz pretendia acabar com as epidemias e surtos de doenças contagiosas. Não apenas as habitações populares eram o alvo da ação saneadora do prefeito como todo um tipo de comércio de alimentos característico do período colonial, e que se alojava nos pavimentos térreos destas construções – armazéns de secos e molhados – , em quiosques ou era realizado de maneira ambulante pelas ruas. 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, agora espelhados na França, nos quais a força de trabalho escravo já não existia mais. 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 Branco ainda não demolidos pelas terceira e quarta gerações de edifícios que ali se erguem. A cidade remodelada por intervenções de embelezamento como a abertura da Avenida Central e o concurso de fachadas para sua reconstrução, a construção do Teatro Municipal como signo da pujança cultural, a construção do Mercado Público Municipal, a extinção dos quiosques de venda de alimentos e bebidas, a implementação de uma série de medidas saneadoras, era a imagem que Passos queria projetar no cenário internacional para atrair investidores capazes de apostar no potencial modernizador brasileiro e consolidar o papel 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 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 uma discussão que atravessava 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 esta população.

O acalorado debate analisado por Stuckenbruck (1976) e sobre o qual teremos chance de discorrer um pouco em seguida, 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 o período dos anos vinte e trinta do século XX 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 de caráter artístico e cultural que de certa maneira preconizava o rompimento e a reinvenção das tradições brasileiras. As elites dos anos 1920-30 se reuniam em clubes como o Jóquei, o Derby, o Country, o Gávea Golfê Clube e os engenheiros e arquitetos começavam a criar os seus clubes e as suas associações de classes. Em 1880 era fundado o Clube de Engenharia, em 1921 o Instituto de Arquitetos do Brasil. A autora relaciona a emergência do debate sobre a formação de profissionais liberais com a discussão do Plano Agache. E nesse sentido os arquitetos e engenheiros se colocavam potencialmente como os futuros urbanistas, responsáveis pelo que viria a acontecer com a cidade na complexa rede de relações que se estabelece com o advento da modernidade. A pesquisa de Stuckenbruck (1976) foi subsidiada pela leitura dos jornais de época que mostra, com certa riqueza de detalhes, os debates que vinham se travando entre os políticos, os engenheiros e os arquitetos. Uma das principais questões exploradas pela mídia dizia respeito à suspeita de que muitos prefeitos do Rio eram engenheiros e donos de empreiteiras, e que muitas das obras urbanas pudessem envolver estas empreiteiras como uma forma de enriquecimento indireto dos prefeitos engenheiros, que passariam a ganhar dinheiro com as próprias reformas propostas. 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 não são entendidas como possibilidade de enriquecimento pessoal 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.

É no bojo dessa discussão que surge o nome de Alfred Agache como profissional capaz de propor um plano de melhoria e embelezamento da cidade ao mesmo tempo em que se discutia o papel dos engenheiros e dos arquitetos frente aos desafios postos pelo desenvolvimento urbano. O debate entre os dois campos profissionais atribuía a arquitetura uma função mais ligada à arte, a estética, ao embelezamento, e a engenharia como uma profissão das ciências exatas, ou seja, o engenheiro como um profissional das ciências exatas e o arquiteto visto como um artista que se utilizava das ciências exatas para projetar e cuidar das cidades.

A idéia de se trazer um arquiteto francês para pensar o planejamento da cidade catalisa uma discussão sobre as disputas do mercado, e a questão do nacional e do estrangeiro na solução dos problemas internos brasileiros. Os arquitetos e engenheiros se dividem porque, se por um lado muitos defendiam que esse Plano deveria ser feito por brasileiros, por outro havia certa insegurança em relação à experiência que tinham para lidar com as questões urbanas e assumir essa responsabilidade. O interessante é que serão os engenheiros os defensores da vinda de um arquiteto estrangeiro como forma de sublinhar a incompetência dos arquitetos brasileiros. Essas discussões aconteciam principalmente no Rotary Club, um clube de

caráter social, que se reunia no Hotel Glória e era freqüentado por figuras ilustres de profissionais liberais. O próprio Rotary indicou uma comissão formada pelo médico João Augusto de Matos Pimenta, Francisco de Oliveira Passos, Arquimedes Memória e José Mariano Filho para que eles pudessem levar ao prefeito o pedido dos rotarianos para a organização do plano geral definitivo da remodelação da capital. Quando o urbanista francês Agache veio para o Rio de Janeiro ele imediatamente se tornou membro do Rotary Club.

O Rio de Janeiro vivia, nos anos 1920, um novo momento de demonstração e afirmação do potencial de se tornar uma metrópole moderna em expansão. É com este espírito que é pensada 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 infra estrutura urbana instalada para receber esta população. Havia uma valorização das áreas central e sul da cidade e um descaso em relação à zona norte que tomou conta dos debates através dos jornais de época forçando o poder público a dar respostas que contemplassem estas áreas da cidade. As notícias mostravam que havia distúrbios da ordem e muito quebra-quebra nos trens da Central do Brasil, brigas de rua, ruas sem calçamento, falta de água, luz e esgoto o que tornava a cidade um campo de tensões. Começavam a surgir associações de bairros nos subúrbios e Zona Norte que passaram a ter voz nos jornais e reivindicar que o subúrbio não fosse esquecido em qualquer projeto de remodelação e embelezamento da cidade. É nesse período que se começa a falar na favelização da cidade a partir de discursos cujo tom é de segregação das favelas e das populações que as habitam. O médico Matos Pimenta, que forma a comissão criada pelo Rotary para reivindicar do prefeito medidas urbanísticas, vai dizer que as favelas eram uma lepra da estética da cidade.

É interessante observar que embora essas idéias todas comesçassem a aparecer nos anos vinte, na gestão de Carlos Sampaio, 1920-1922, elas só se consolidaram e algumas delas foram adiante, como a abertura da Avenida Presidente Vargas, e uma série de projetos e medidas adotadas no período de 1937 a 1945 no governo Dodsworth / Getúlio Vargas. Isso leva Stuckenbruck (1976) afirmar que o Plano Agache se afinava muito com o ideário do Estado Novo.

Em 1927 Agache chega ao Brasil e monta um escritório com a colaboração de arquitetos modernistas brasileiros como o Affonso Eduardo Reidy e Correa Lima. Além disso os trabalhos do escritório são acompanhados de perto 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, e em função disso é acusado de plagiar no seu plano para remodelação da área da Ponta do Calabouço, o projeto do escritório Cortês e Brunhs que havia projetado no local a “porta do Brasil”. Estes momentos parecem estar ilustrados pelos mapas de 1929, 1930 (registro BN), 1932, e 1937 (figs. 2, 3, 4 e 5). As intervenções previstas no Plano Agache que se consolidaram na cidade são a implantação e construção da Praça Paris, 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 o Governo Vargas (mapa de 1951, fig. 6); as galerias cobertas de passeio 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.

Até 1929 Agache não havia apresentado nada de concreto como proposta para a cidade mas, no exterior, as revistas francesas noticiavam vários resultados do seu trabalho e da sua pesquisa no Rio de Janeiro o que incomodava profundamente os arquitetos e a sociedade, a elite carioca que tinha acesso a essas revistas. Em 1930 ele apresenta uma maquete para a cidade no IV Congresso de Arquitetura realizado no Rio de Janeiro e recebe muitas críticas.

O resultado do Plano Agache foi publicado em três volumes. No primeiro volume há uma retrospectiva da evolução urbana da cidade com uma abordagem sociológica; o segundo volume analisa as favelas e propõe a construção de conjuntos habitacionais para o operariado; e o terceiro apresenta propostas concretas para a reforma da cidade, com croquis, plantas e desenhos. O autor sugere um plano viário, suprime boa parte dos bondes no centro, e transfere para a Praça da Bandeira a saída de várias radiais que interligam a cidade e o subúrbio assim como os estados vizinhos transformando esta área num pólo de irradiação da cidade na direção da Zona Norte, Petrópolis, São Paulo, etc.

A cidade dividida em bairros é organizada segundo três funções principais: a residencial, a comercial e a industrial. O Centro é visto por Agache como uma localidade articulada principalmente pela Avenida Rio Branco e a esplanada do Castelo que deveria abrigar parte do Centro Administrativo da cidade. No que diz respeito à habitação ele propõe uma setorização segundo o poder aquisitivo da população, consagrando a separação da elite das classes trabalhadoras, a zona sul da cidade para os mais favorecidos e a zona norte para os mais pobres, as classes trabalhadoras. 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. Aparentemente o grande problema da implantação do plano Agache era o comprometimento e a responsabilidade do Estado com os altos custos da empreitada proposta. O prefeito que sucede Prado Junior é Adolfo Bergamini, que vai ficar apenas um ano na prefeitura e que cria uma comissão de avaliação do plano formada por Godoy, Henrique de Novaes, Lúcio Costa, Arquimedes Memória, Ângelo Brunhs, Raul Pederneira e José Mariano Filho, que aprovam o Plano e sugerem a formação de uma comissão de acompanhamento. Bergamini é sucedido no poder por Pedro Ernesto, 1931 - 1936, que destitui essa comissão e arquivava o plano definitivamente em 1934.

O Plano Agache embora não completamente implantado deixa marcas na cidade: de hierarquização social; de investimento em estradas de rodagem e a melhoria da ligação da cidade com outros estados; de criação de perspectivas urbanas monumentais; construção de edifícios monumentais para exercer funções públicas como os ministérios; de ordenação urbana que orienta os desenvolvimentos subseqüentes com 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 – neo-colonial, 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 em que a pasta do Ministério da Educação era ocupada por Gustavo Capanema.

Depois do Plano Agache e do Estado Novo – quando a cidade industrial e motorizada se firma como uma potência, a fase seguinte vai ser marcada pela transferência da capital para Brasília, a cidade planejada – e a reinvenção de uma imagem do Rio construída inicialmente pelo governo Carlos Lacerda (fig. 9 a e b ver folder/Mapa Turístico da Cidade do RJ) como capital cultural e do turismo no Brasil. 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.

A grande reforma urbana dos anos 1960 é o Parque do Flamengo e todo o sistema viário projetado e modificado em função da criação de grandes eixos de escoamento e chegada no centro da cidade, consagrando a visão de uma cidade submetida ao automóvel. (fig. 9 e 10)

Nos anos 1970 a Barra da Tijuca, localizada na zona Oeste da cidade, acrescenta uma nova realidade enquanto vetor de crescimento e expansão da cidade e é para lá que se pretende transferir o centro administrativo da cidade, como forma de estimular o crescimento naquela direção. Este projeto não se consolida mas serve para esvaziar a área central da cidade que vive um processo de degradação e desvalorização acentuado pela proibição do uso residencial no centro, que vai ser combatido 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 (folder dos passeios do professor Roquette). Um dos mapas turísticos estudado (Fig 16, “Rio de Janeiro Panorama Turístico Zona Sul”) apresenta uma lista de shopping centers, o que caracteriza uma tendência dos anos 1980, quando este tipo de equipamento aparece como uma forte alternativa comercial e de lazer nas cidades.

Em alguma medida os mapas escolhidos ilustram esta diversidade de momentos mostrando a ambigüidade de uma cidade que ora valoriza a presença do automóvel, ora estimula passeios à pé pelo centro, ora propõe visitar 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.

Selecionando os mapas

Figura 1a e b. “Rio de Janeiro: Central Monumental.” (AT 2-1-28)¹

Autor: Carlos Aenishänslin, Rio de Janeiro

Preço R\$3\$000.

1914 – Art. Grav. A. TRÜB & CIA, AARAU (Suíça)

Mapa que integra um Guia para estrangeiros e que é editado em frente e verso, mostrando em um dos lados a relação da cidade do Rio de Janeiro com Niterói e o fluxo marítimo na Baía da Guanabara (escala 1:22200). Nesta representação o limite norte da cidade fica estabelecido na altura do Méier e na zona sul é cortado na altura da Lagoa Rodrigo de Freitas. No outro lado da publicação é representado o “Rio de Janeiro Central Monumental” cujo limite superior chega à região da curvatura do canal no Mangue no que hoje é conhecida como Cidade Nova, região onde foi construída a Estação de Ferro da Leopoldina, que neste momento era denominada de Estação Praia Formosa. O mapa é cortado ainda na altura da Rua Barão do Flamengo, na praia de mesmo nome, e na altura da rua Pinheiro Machado que nesta época se chamava Guanabara no início do bairro das Laranjeiras que não aparece no mapa. Este mapa é uma ampliação com elevação das fachadas dos principais edifícios na cidade. A quantidade de informações prestadas nos mapas é muito grande e procura mostrar de maneira atraente uma metrópole em expansão.

Na folha de rosto da publicação o título é: “Guia prático organizado especialmente para estrangeiros por Carlos Aenishänslin. Rio de Janeiro – Distrito Federal”

A primeira ilustração do guia é um mapa que tem por título “As circunvizinhanças (sic) da Capital Federal” que se estendem no mapa até as seguintes localidades: Pirai, Barra do Pirai, Vassouras, Pati do Alferes, Teresópolis, Nova Friburgo, Lumar, Rio Bonito, Saquarema, Guaratiba. Petrópolis é assinalada graficamente com um destaque diferenciado no mapa como se fosse uma cidade “mais” importante, especialmente aos olhos dos estrangeiros afeitos a um clima mais frio. Na “Baía do Rio de Janeiro” aparecem tracejados quatro roteiros marítimos: Ilha do Governador, Paquetá, Piedade (que dá acesso a Magé, Bananal e Teresópolis) e Niterói. A localidade de Mauá, de onde se seguia para Petrópolis aparece no mapa mas não há indicação de caminho marítimo.

Um fato marcante desta cartografia é a presença do Morro do Castelo, apenas parcialmente desmontado para a abertura da Avenida Rio Branco e a rua México (ainda sem nome no mapa) e a Avenida Beira Mar como limite dos aterros até então feitos. Esta representação guarda um recorte da orla litorânea da cidade nesta época bastante diferente da que encontramos hoje e seu valor documental é significativo. A ponta do Calabouço é o local do “Antigo Arsenal de Marinha” ou “Arsenal de Guerra” que parece se confundir com o Museu Histórico Nacional, ao lado do “novo” Mercado Municipal.

Trens, navios e bondes eram os principais meios de locomoção indicados pela cartografia e texto do Guia.

¹ De um modo geral, ao transcrever as informações do Guia de 1914, mantive a grafia da época.

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

“Observação: na confecção dessa planta foram utilizados não só os melhores elementos de todas as plantas publicadas como também outros extraídos dos projetos de novos bairros além de alguns inéditos”. 1ª edição. 1929.

(no canto inferior direito há uma assinatura “A.DUARTE. 1928”)

Legenda no canto superior esquerdo com cores e limites do mapa. Subúrbios até “D. Clara – na Estrada de ferro Central”; “Magno – na linha auxiliar”; “Vicente de Carvalho – na E. de Ferro Rio d’Ouro”; “Braz de Pina – na Leopoldina Railway”. Na direção sul o mapa mostra a região do Leblon até o limite do Morro Dois Irmãos.

Este mapa, assim como os seguintes, registra a ebulição dos debates políticos e urbanos instalados neste período e consumados, no que diz respeito às remodelações urbanas, no desmonte do Morro do Castelo² e na elaboração do Plano Agache³. O desenho mostra a esplanada criada com o desmonte do Morro do Castelo, na qual as ruas estão representadas com linhas tracejadas como se fossem projetadas. As manchas verdes – representando florestas, matas e jardins – e as coloridas de rosa – representando a parte edificada, competem em área entre si. O desenho indica também a localização das igrejas. Na região entre a Santa Casa de Misericórdia, na Ponta do Calabouço, e o aterro da área que depois viria a ser o local destinado à construção do aeroporto Santos Dumont, está representado um arruamento radial com a seguinte inscrição “último arruamento aprovado”. Há várias áreas com arruamento pontilhado como se fossem áreas projetadas - “caes em construção” na região entre o final do Porto e o Caju (perto da Rodoviária Novo Rio) e sua extensão na direção do Caju; “Baixada de Manguinhos – Projeto de Bairro industrial no entorno do Instituto Oswaldo Cruz”⁴. Neste momento o Balneário da Urca já existia junto ao maciço do Pão de Açúcar e a Avenida Rui Barbosa também, entre as praias do Flamengo e de Botafogo, contornando o Morro da Viúva. Mas ainda não há o aterro da área onde foi construído o Aeroporto Santos Dumont⁵. Este mapa parece ser o mais próximo do que teria sido a intervenção urbana executada para Exposição do Centenário da Independência (1922) anterior a construção da Praça Paris na Glória, por exemplo, que foi projetada por Agache.

² O desmonte se inicia em 1920 e é concluído no decorrer desta década.

³ O urbanista francês Alfred Agache foi contratado em 1927 para elaborar o plano de remodelação e embelezamento da cidade e entregou o trabalho, conhecido como Plano Agache em 1930. A parte do plano realizada na cidade deu-se principalmente nos anos 1937-45. Em 1922, entretanto, a cidade abrigou a Exposição Internacional comemorativa do Centenário da Independência e, embora, não exista no acervo da Biblioteca Nacional mapa referente a este evento, parte dele encontra-se registrado nesta cartografia.

⁴ Segundo Lessa (2001) o Cais da Gamboa teria sido construído em 1901; o de São Cristóvão, entre 1924 e 1932; o do Caju, em 1948; e o Pier Mauá em 1952.

⁵ Aeroporto teve suas obras iniciadas em 1934 e uma primeira inauguração em 1936. A inauguração oficial só ocorreria em 1947 (Wikipédia). O projeto do aeroporto se articulava de alguma forma nos seu início ao da estação de hidroaviões, o aeroporto projetado pelos Irmãos Roberto e a estação por Atilio Correia.

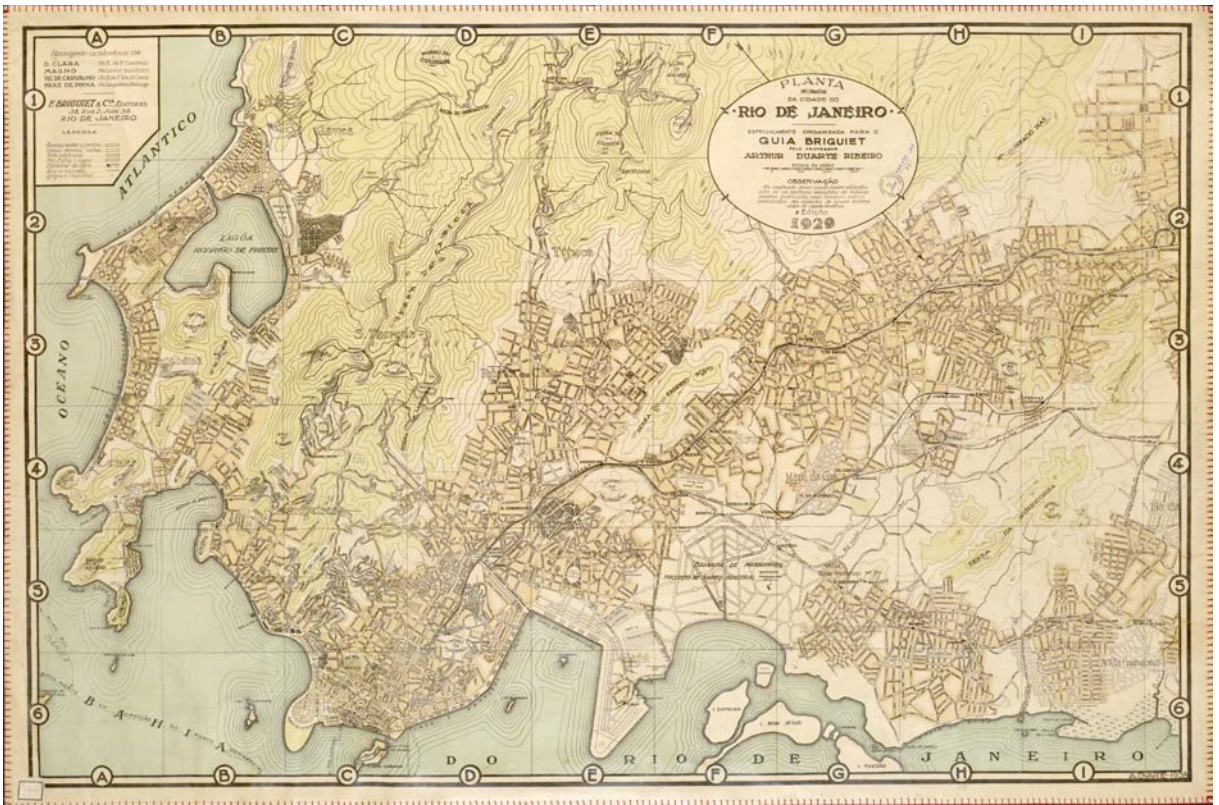


Figura 3. “Planta da Cidade do Rio de Janeiro com a indicação das ruas, praças, avenidas, jardins, monumentos e edifícios públicos, organizada pela Sociedade Anônima de Viagens Internacionais (S.A.V.I.), Rua 13 de maio 64ª Rio de Janeiro” (ARC 20-13-14)

Assinatura no canto inferior direito “F.Ruiz” – sem data⁶, este mapa é praticamente uma cópia do mapa apresentado como figura 2 (1929). Uma das diferenças diz respeito ao fato de aquele mapa ser feito para o Guia Brigueit e este ser indicado como organizado pela Sociedade Anônima de Viagens Internacionais.

Na região do Porto o mapa mostra o desenvolvimento de um projeto de retificação da orla que ia até Manguinhos passando pelo Caju que, segundo Lessa (2001) só foi realizado em 1948. O cais de São Cristóvão foi construído entre 1924 e 1932 (Lessa, 2001) e neste desenho aparece tracejado como se ainda fosse um projeto.

Sobre a representação do Morro de Santo Antonio as ruas aparecem pontilhadas com a seguinte legenda “Projeto de melhoramentos”. O desmonte deste morro só vai se efetivar em 1955, por ocasião da realização do Congresso Eucarístico na cidade, sendo possível supor como dito na análise do mapa anterior, que nos anos 1930 ou o desmonte já vinha sendo planejado dentro das obras de remodelação e embelezamento da cidade, provavelmente pelo urbanista Agache, ou havia um projeto de urbanização do morro.

Na região da ponta do Calabouço o arruamento está desenhado em linhas cheias como se a obra já tivesse sido realizada. O desenho destas ruas, de forma radial concêntrica, é diferente do representado no próximo mapa, de 1932, e a diferença nas representações gráficas é a principal causa da dúvida quanto a data deste mapa ser anterior ou posterior a 1932 (Figura 4). O mapa não tem legenda, mas com a lupa se observam números que parecem corresponder a “monumentos e edifícios públicos”.

⁶ O mapa apresenta uma inscrição à mão que parece ser um registro de entrada no documento na Biblioteca com data de 1930.

Figura 4. “Planta informativa do Centro da cidade do Rio de Janeiro, Especialmente organizada para o Guia Briguey pelo professor Arthur Duarte Ribeiro.” (ARC 33-3-13)

Obs.: “Na confecção desta planta foram utilizados não só os melhores elementos de todas as plantas publicadas, como também de outros inéditos – 1932”

Planta desenhada em escala que permite visualizar detalhes com bastante clareza. É um mapa que representa principalmente a área central da cidade incluindo parte do Morro da Viúva, no final da Praia do Flamengo, a rua Pinheiro Machado, entre Botafogo e Laranjeiras, o Catumbi, a Praça da Bandeira, o início de São Cristóvão (não incluindo a Quinta da Boa Vista) e a região do Cais do Porto até o encontro da Avenida Rodrigues Alves com Francisco Bicalho. Há numerações inseridas no mapa que indicam a referência a uma legenda não editada no mapa, sendo que a maioria das edificações consideradas importantes estão identificadas pelo nome.

Como o mapa de 1929 este é uma representação das remodelações empreendidas por ocasião da Exposição do Centenário da Independência, ilustrando com certa ênfase um “Projecto de arruamento” (sic) para o Morro de Santo Antonio que ratifica a indagação a respeito de ser um projeto para a esplanada que seria criada com o desmonte (que se consumou da década de 1950) ou apenas de urbanização do morro. Além disso insere já o desenho da Praça Paris projetada por Agache. Na região da ponta do Calabouço mostra um desenho de arruamento tracejado que não indica se foi o da exposição de 1922, algo projetado por Agache ou pelos urbanistas da época.

Na rua Marechal Floriano, por exemplo, temos a Light e o Ministério do Exterior (Itamaraty); 1º de Marco – Banco do Brasil e Correios. Na Praça XV temos o “Telegrapho” (sic) que ficava na edificação restaurada nos anos 1980 como Paço Imperial. Na Cinelândia havia o Palácio Monroe; Rua do Passeio – o Instituto de Música no lugar do Automóvel Clube do Brasil. O Syllogeu, na Lapa e a Igreja de Nossa Senhora do Carmo da Lapa; já havia o Hotel Glória (construído nos anos 1920, para a exposição do Centenário da Independência); havia o Hotel Central, na esquina da rua Barão do Flamengo com a praia; no entorno da Praça Tiradentes temos o Ministério do Tesouro (no Beco das Belas Artes), o Real Gabinete Português de Leitura, e a Escola Politécnica (largo de São Francisco). O mapa não localiza os teatros da cidade, apenas o Municipal.

O Ministério da Justiça funcionava no Solar do Barão do Rio Seco, na esquina da Praça Tiradentes com Visconde do Rio Branco.

A volta da Praça da República se localizavam: Câmara e Prefeitura Municipal, Biblioteca Municipal, Arquivo Nacional, Corpo de Bombeiros, Assistência Pública, Tribunal Militar, Departamento Nacional de Ensino, Casa da Moeda o que indica que neste momento a praça funcionava como uma espécie de centro administrativo da cidade.



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

O mapa possui uma espécie de assinatura no canto inferior esquerdo “MORE”. Impresso pela COMP. LITH. YPIRANGA – S. PAULO BRASIL RUA DOS GUSMÕES N.º 457.

É um documento com textos em francês. Mostra a área central da cidade, a zona sul até a Praia da Tijuca (depois da Gávea) e na direção Norte o limite é dado pelos bairros do Méier e Penha.

O mapa possui três legendas que indicam: 1. “Informações úteis”, como hotéis (concentrados entre o Centro e Copacabana), edificações governamentais e estabelecimentos públicos, a “feira de Amostras” na antiga ponta do Calabouço, estações e aeroportos, Museus e escritórios de informações turísticas; 2. Cassinos e restaurantes, clubes desportivos, Jardins e praças; 3. “Passeios e excursões” como a Praia de Copacabana, Avenida Niemeyer, Jockey clube, Jardim Botânico e floresta da Tijuca, Pão de Açúcar, Corcovado, Quinta da Boa Vista, Paquetá, Ilha do Governador, Niterói e Petrópolis.

O mapa indica várias igrejas até a da Penha nos subúrbios; academias, escolas e institutos de ensino e pesquisa; monumentos – várias estátuas de personagens ilustres da história brasileira, incluindo o monumento da “Amizade” (presente do povo e governo americanos no Centenário da Independência) e a estátua do Cristo Redentor.

Este mapa tem uma representação gráfica muito interessante com a cadeia de montanhas e algumas edificações representadas em perspectiva para auxiliar na localização. Algumas edificações, mais simplificadas do que o desenho do mapa de 1914, estão representadas no estilo art déco (Central do Brasil, Ministério do Trabalho), um estilo que marcou época durante o Estado Novo, o que deixa dúvidas sobre a data do mapa que foi atribuída a 1948 em função da região portuária estar toda retificada até a ponta do Caju. As embarcações e os aviões desenhados possuem detalhes que são representativos de determinada época.

Figura 6a e b. “Mapa turístico do Distrito Federal”, 1ª edição, dez. 1951. Org. e editado pelo ICCB⁷, Touring Club do Brasil e Automóvel Clube do Brasil. Preço Cr\$ 15,00. (ARC 28-1-6)

Documento impresso em frente e verso. O mapa mostra os limites do DF até Sepetiba e Santa Cruz, onde ficava o aeroporto Bartolomeu de Gusmão, Pavuna e Parada de Lucas na direção da estrada Rio – Petrópolis; e no outro lado do desenho mostra apenas a parte do Centro, Zona Sul e Zona Norte até o Maracanã.

No mapa mais geral aparecem as principais vias de acesso, estradas, “parte edificada” (área arruada e principais vias de acesso) e “outras áreas”, escala aproximada de 1:125.000

Informações diversas: estações de trem, vapores e aviões.

Fora do centro do Rio são indicados: ilha de Paquetá, Barra da Tijuca e Joá, Recreio dos Bandeirantes, Barra de Guaratiba, Sepetiba e Pedra (estas localidades eram acessadas por carro, pelo litoral ou por trem elétrico à partir da Central do Brasil e Campo Grande).

Barra da Tijuca – acesso só de carro. Este mapa possui informações interessantes sobre o modo de circular, por exemplo: o Recreio dos Bandeirantes era acessado por Cascadura e Largo da Taquara; Barra de Guaratiba, Sepetiba e Pedra por Campo Grande. Cascadura e Campo Grande eram locais de passagem importantes nos guias/circuitos turísticos.

(o epicentro da cidade para efeito de contagem das distâncias nos dois mapas era a Praça Mauá)

No verso temos uma ampliação da cidade que termina na Floresta da Tijuca e Barra da Tijuca. Além disso no canto superior esquerdo há uma outra ampliação do centro da cidade, mostrando a Avenida Rio Branco e a localização numérica de algumas edificações: 1. Banco do Brasil (na rua 1º de março); 2. Correios Geral (1º de março); 3. Telégrafos (Paço Imperial); 4. Câmara Federal (Palácio Tiradentes ao lado do Paço); 5. Ministério da Fazenda (o atual na Pres Antonio Carlos); 6. Ministério do trabalho (o atual); 7. Ministério da Educação e Saúde (Palácio Gustavo Capanema); 8. Associação Brasileira de Imprensa (atual na Araújo Porto Alegre); 9. Museu Nacional de Belas Artes; 10. Biblioteca Nacional; 11 Supremo Tribunal Federal (Centro Cultural da Justiça na Cinelândia); 12 Senado Federal (Palácio Monroe); 13. Teatro Municipal; 14. Câmara Municipal (na Cinelândia).

O grafismo do mapa procura destacar o confronto entre a cidade edificada e as matas. O pequeno mapa ampliado da área central localiza 3 agências da empresa de serviços aéreos Cruzeiro do Sul e a CBT Passagens aéreas e marítimas.

A Estação Rodoviária existente na época era a Mariano Procópio que ficava na Praça Mauá e fazia a ligação da cidade com outras localidades. Este equipamento urbano demonstra mais uma vez como a Praça Mauá funcionava como um lugar de chegada no Rio, tanto por terra quanto por mar.

Em relação aos aterros da orla o mapa mostra a região próxima ao Aeroporto Santos Dumont onde em 1955 seria o Congresso Eucarístico e depois o início do Parque do Flamengo. A Avenida Presidente Vargas já havia sido aberta.

O mapa retratava o Rio como Distrito Federal, com suas instituições públicas e principais terminais de acesso – impressiona a acessibilidade à Floresta da Tijuca, que era um dos pontos altos do turismo na cidade, com indicação dos pontos: “Mesa do Imperador”, “vista Chinesa”, “Parque da Cidade”, “Alto da Boa Vista”, “Cristo Redentor”, “Sumaré”.

⁷ Instituto Cartográfico Canabrava Barreiro.

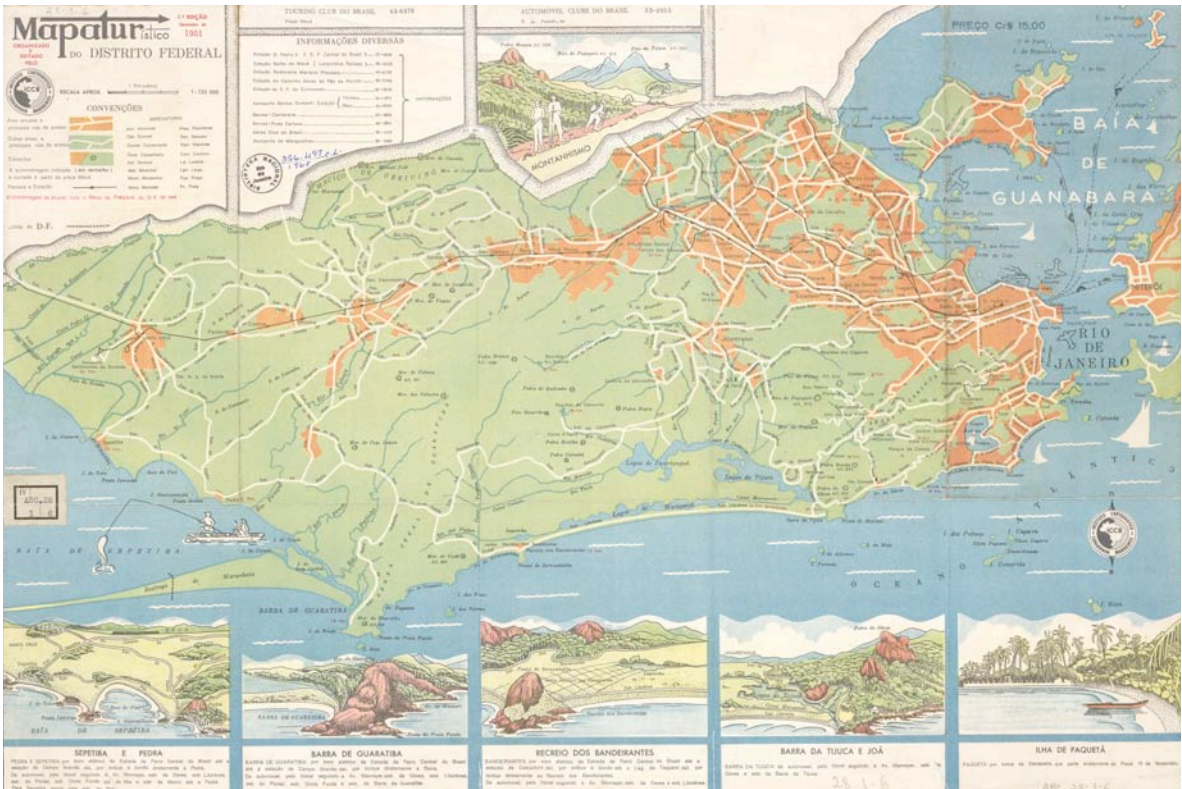


Figura 7a e b. “Tourist’s map of Rio de Janeiro” e “Map of the central part of Rio de Janeiro”, Instituto Cartográfico Canabrava Barreiros. Departamento de Turismo e Certamos da Prefeitura do DF – Rua México 104 – Edifício da ABI, Rio de Janeiro, Brasil.⁸ (ARC 5-1-029)

Mapa impresso em frente em verso com um desenho geral da cidade em um dos lados mostrando a área central, o litoral da zona sul até a Barra da Tijuca e o Itanhangá e na zona norte até o estádio do Maracanã e São Cristóvão. O mapa tem uma legenda superior esquerda na qual indica os principais passeios turísticos na cidade e inclui o Estádio do Maracanã como um dos principais passeios turísticos na cidade ao lado do Corcovado, Pão de Açúcar, Quinta da Boa Vista (Jardim Zoológico), Jardim Botânico, Floresta da Tijuca, Ilha de Paquetá e as praias.

Do outro lado do impresso esta representada a cidade ampliada desde a orla litorânea das Praças XV e Mauá até mais ou menos a altura da Praça Tiradentes e o aeroporto Santos Dumont. O desenho possui uma Legenda superior esquerda com as seguintes informações:

“Institutions and services of interest to tourists” (com telefones) – Departamento de turismo da Prefeitura do DF; Touring e Automóvel Clube do Brasil; Porto; Aeroporto; Estação rodoviária (Praça Mauá – ônibus para o interior do país); Correios; Telegrafo; Banco do Brasil; Departamento de Inspeção da Saúde (porto); Departamento de tráfego.

“Churches and important buildings” (já havia o Palácio Gustavo Capanema no qual ficava também o Museu de Arte Moderna) e ainda havia o Senado (Monroe), ou seja, é um mapa anterior à transferência da capital. Assinala apenas a Embaixada Americana no Centro. (Há um erro na legenda com a numeração do Aeroporto Santos Dumont e a agência do Telégrafo que ficava no Paço Imperial). Entre as igrejas o mapa assinala a Presbiteriana próxima à Praça Tiradentes, a igreja do Santíssimo Sacramento na Avenida Passos tinha destaque entre as igrejas, como a de Santa Luzia, Rosário, São Francisco de Paula, São José entre outras. A Catedral Metropolitana ficava na Praça XV, era a catedral original da cidade que em 1975 foi transferida para a esplanada de Santo Antonio. A avenida Presidente Vargas já estava aberta. E o único teatro indicado é o Municipal.

O Instituto Histórico ficava na esquina da rua Teixeira de Freitas com a avenida Augusto Severo; o Automóvel clube ficava no Passeio ao lado da Escola de Música. O Aterro começava a crescer na região do Aeroporto Santos Dumont na direção da Glória. Na legenda gráfica o mapa distingue “blocos edificadas” e “Igrejas e principais edifícios”, “jardins e outras áreas” e “montanhas”.

⁸ O mapa não é datado, mas possui vestígios que permitem circunscrever uma data aproximada: na Praça Mauá se encontra representado o Pier que, segundo Lessa (2001) foi construído em 1951. O mapa tem um registro da Biblioteca escrito à mão com a data de 1960, o que permite datá-lo entre 1952 e 1960. O que levou a inserir este mapa antes do de 1955 (fig.8) é o fato de que no mapa seguinte já se encontra pontilhada a Avenida Perimetral que circunda a área litorânea central e passa sobre o Mercado Municipal e a Praça XV de Novembro.

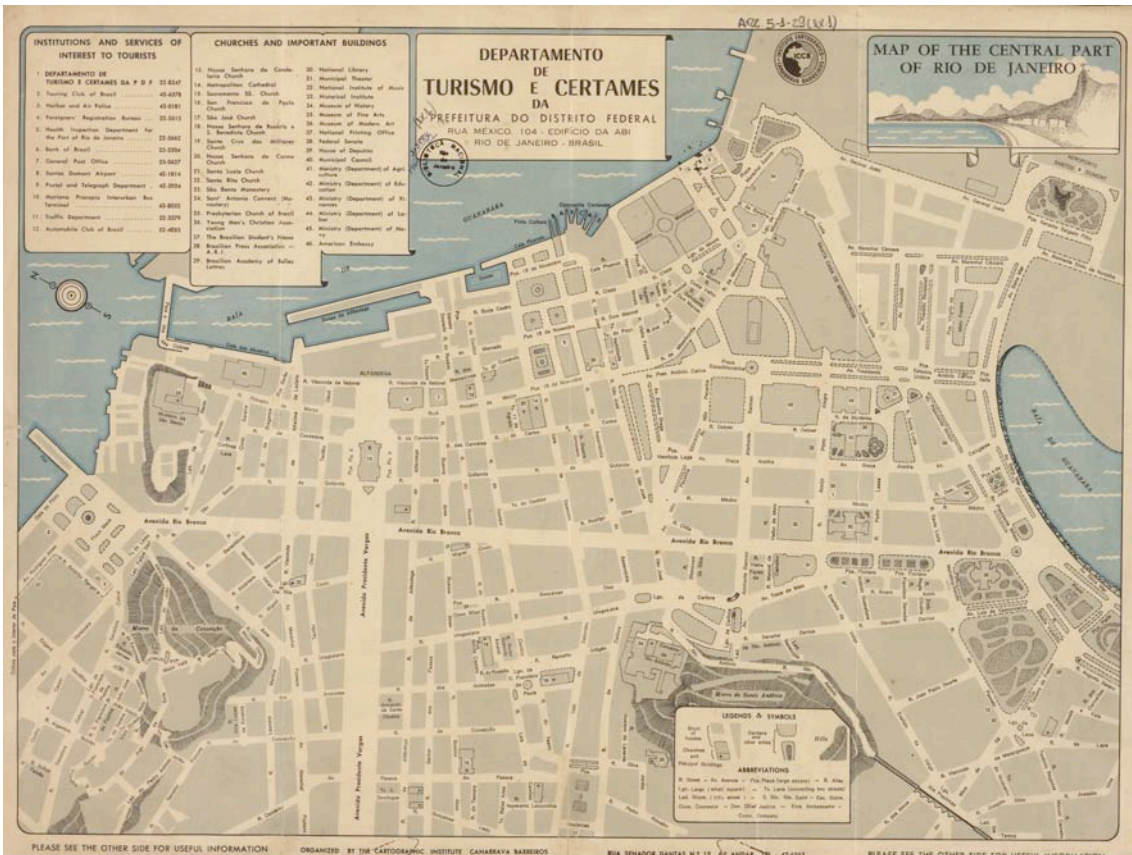


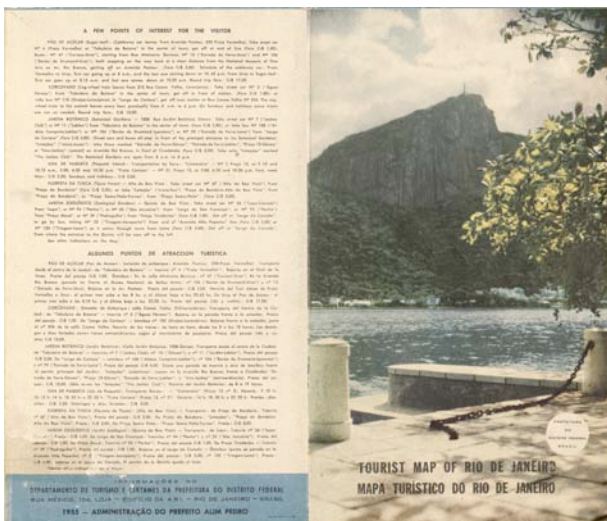
Figura 8a e b. “Tourist map of Rio de Janeiro / Mapa Turístico do Rio de Janeiro” Prefeitura do DF – Brasil. (ARC 12-4-10). “Informações no Departamento de Turismo e Certames da Prefeitura do Distrito Federal, Rua México 104, Loja – Edifício da ABI – Rio de Janeiro – Brasil – 1955 – Administração do Prefeito Alim Pedro”.⁹

Folheto dobrado, impresso nos dois lados, com uma grande quantidade de informações em escalas diferenciadas e em vários idiomas – português, inglês, espanhol, italiano e francês. Cada texto é traduzido em alguns idiomas e apenas o que trata da Floresta da Tijuca é traduzido em todos.

A ilustração principal de abertura do folheto é o Cristo Redentor fotografado a partir da margem da Lagoa Rodrigo de Freitas.

No texto “A few points of interest for the visitor” com versão em espanhol “Algunos puntos de atracción turística” são indicados os seguintes pontos: 1. Pão de Açúcar; 2. Corcovado; 3. Jardim Botânico; 4. Ilha de Paquetá; 5. Floresta da Tijuca; 6. Jardim Zoológico. Para cada ponto turístico é indicado o meio de transporte mais adequado e que nesta época se dividia entre os bondes elétricos, os ônibus, e as barcas, sendo o “Tabuleiro da Baiana” no Largo da Carioca, um terminal de bondes importante.

Há um pequeno mapa do Distrito Federal com “Pontos turísticos” – distâncias da Praça Mauá, indicando a área edificada com uma mancha amarela, rodovias e ferrovias. O texto aqui é bilíngüe – inglês/espanhol, são listados 19 pontos turísticos: 1. Recreio dos Bandeirantes; 2. Ilha de Paquetá; 3. Ilha de Brocoió; 4. Aeroporto Internacional do Galeão; 5. Praia das Polônias (Ilha do Governador); 6. Praia Grande (Ilha do Governador); 7. Ribeira; 8. Saco do Pinhão (Ilha do Governador); 9. Represa dos Ciganos (Floresta da Tijuca); 10. Represa de Camorin; 11. Freguesia; 12. Represa do Rio Grande; 13. Igreja da Penha; 14. Igreja de N. S. da Pena (Jacarepaguá); 15. Barra de Guaratiba; 16. Sepetiba; 17. Aeroporto Bartolomeu de Gusmão (Santa Cruz); Pedra Branca (Serra de Bangu).



O folheto trás informações “About Rio de Janeiro / Informes sobre Rio de Janeiro” de caráter histórico, geográfico e em relação a toponímia da cidade, assim como enaltece as belezas naturais, especialmente da Baía da Guanabara e da Ilha do Governador, assim como a costa sul da cidade.

⁹ Este guia, em termos de informações, assim como a Carte Touristique de 1937, e o Mapa Turístico de 1951, poderiam ser comparados com o Guia para estrangeiros de 1914.

O folheto possui um mapa do Centro da cidade ampliado, com o desenho perspectivado de algumas edificações e apresenta informações nas seguintes categorias: 1. Turismo – serviços como Automóvel e Touring Clube, Alfândega, etc.; 2. Agências de turismo; 3. Embaixadas; 4. Embarque e desembarque (estações); 5. Comunicações (correio, telégrafo, rádio etc.); 6. Diversos (câmara, senado, mercado, ministérios etc.); 7. Hotéis (nenhum mais na Lapa); 8. Boites (Night and day no Hotel Serrador na Cinelândia); 9. Teatros (a maioria próxima à Cinelândia, dois na Praça Tiradentes); 10. Restaurantes.

No verso do folheto há um mapa ampliado da área urbana desenhado pelo arquiteto Ricardo Menescal. Na área do centro em direção à praia do Flamengo aparece tracejada a área que depois viria a ser o aterro para o Parque do Flamengo e está indicado especialmente o aterro para o Congresso Eucarístico.

São indicadas nas legendas da “Planta urbana” – edificações de interesse público: 1. Embaixadas; 2. Embarque e desembarque (estações de barco e de ônibus/bonde – não incluía os aeroportos); 3. Comunicações – correios, telégrafos etc.; 4. Diversos – Palácios do Catete e Guanabara (sede da municipalidade), Casa da Moeda, Pronto Socorro (as informações listadas como diversos são aleatórias e de alguma forma repetem as informações que havia no mapa ampliado da área central). Edificações de caráter cultural, histórico e religiosos: 1. Monumentos; 2. Igrejas; 3. Museus; 4. Bibliotecas; 5. Esportes; 6. Pontos turísticos (distâncias à partir da Praça Mauá); 7. Floresta da Tijuca. Edificações e equipamento de caráter turístico: 1. Hotéis: Flamengo, Copacabana, Corcovado, Ilha de Paquetá; 2. Teatros; 3. Boites; 4. Bares com pista de dança; 5. Restaurantes. (observei uma concentração de hotéis e restaurantes em Copacabana)



Figura 9a e 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”.¹⁰ (ARC 31-9-18). Edição bilíngüe – português/inglês.

Folder impresso nos dois lados, com dobraduras, com design gráfico expressivo da época e diferente de todo o material pesquisado até aqui. De um lado apresenta quadriculas nas cores azul e branco, com fotografias em preto e branco, desenhos e imagens que parecem procurar traduzir a diversidade cultural carioca. O design parece transpirar os movimentos culturais da tropicália e bossa nova, assim como o modernismo em voga dos anos 1960. No verso do folder há um mapa geral colorido da cidade, desde a orla do centro e zona sul até o Recreio dos Bandeirantes e a Penha em escala 1:50.000. Com ampliações detalhadas de Copacabana, Centro da cidade e Ilha do Governador, com o aeroporto Galeão.

O Rio de Janeiro, localizado num esquema gráfico do território brasileiro aparece como “Rio sala de visitas do Brasil”, entre localidades como: Ouro Preto, Bahia, Belo Horizonte, Itatiaia, Brasília, Petrópolis, Teresópolis, Friburgo, Niterói, Maricá, Araruama, Cabo Frio e São Paulo.

O folder trás uma mensagem com fotografia do governador do Estado da Guanabara, Carlos Lacerda, com o título “Bem vindos à cidade maravilhosa”, em inglês, apresentando o Rio como o “centro intelectual do Brasil”, o que parece ser uma “resposta” à recente transferência da capital para Brasília. Há um breve histórico da cidade.

O folder apresenta lista de Restaurantes localizados nos bairros que vão do Centro até Copacabana com classificação pelo tipo /nacionalidade da cozinha. Lista de hotéis – Centro e Copacabana. Lista de bancos; de Museus (já havia o MAM no Aterro); “Templos católicos e outros”; Boates e bares; agências de turismo, companhias aéreas, a locadoras de automóveis.

Indica principais eventos: como carnaval, festas juninas, campeonato de futebol (julho-dezembro). Grande prêmio Brasil (agosto), temporada teatral (março-setembro), festa da Penha (outubro).

Em termos de ilustrações o folder apresenta a fotografia do governador, praia de Copacabana, cena de Carnaval, Vista aérea (Pão de Açúcar e Baía de Botafogo), avenida Niemeyer, Quinta da Boa Vista, Enseada de Botafogo.

Os azulejos do Palácio Gustavo Capanema aparecem num grafismo ao lado de um piso de ladrilho hidráulico e outro de pedras portuguesas, o Cristo Redentor, a Praia de Ipanema (com a Pedra dos Dois Irmãos ao fundo) e a aléia de palmeiras imperiais no Jardim Botânico. Estas imagens parecem querer traduzir uma espécie de síntese entre a tradição e a modernidade tão presentes nos debates modernistas desta época.

¹⁰ Este mapa também não tem data. Possui uma inscrição à caneta de registro na Biblioteca datada de 1963.

Há ainda um mapa da cidade na escala 1:50.000, com destaques em pequenas janelas para Copacabana, Centro da cidade e Ilha do Governador. A produção do mapa tem como autor Theo Drumond e Rudolf Riehl. Foi impresso pelos Gráficos Bloch S.A., Rio/São Paulo.

As legendas indicam: 1. “Belezas Naturais” – Pão de Açúcar, Corcovado, igreja do Outeiro da Glória, Santa Teresa – passeio de bonde, Sumaré – vista deslumbrante, Silvestre – restaurante no meio da floresta, Pico D. Marta – vista, Vista chinesa- velho quiosque oriental, vendedores de frutas, Mesa do Imperador – vista, Alto da Boa Vista – floresta da Tijuca, Pico da Tijuca, e Pedra da Gávea – alpinismo. “Parques e jardins”: Praça da República, Praça Paris, Passeio Público, Jardim Botânico, Parque da Cidade, Jardim Zoológico. O Aterro do Flamengo já está construído e estão assinalados o MAM e o Monumento aos Pracinhas. Mas não está nomeado como Praça ou Jardim, só havia a Praça Paris e a Praia do Flamengo que aparece na lista das praias que vão do Flamengo ao Recreio do Bandeirantes. A legenda indica ainda as principais “Estradas” de acesso aos lugares indicados. 2. “Monumentos, obras de arte e arquitetônicas” – algumas edificações estão desenhadas como o Maracanã, o Cristo Redentor, o Teatro Municipal; Biblioteca Nacional; Associação Brasileira de Imprensa; Museu Nacional de Belas Artes; Museu do Índio (perto do Maracanã)¹¹; Museu Nacional; Museu Histórico; Museu da República; Observatório Nacional; Capela Mayrink; Manguinhos; Palácio Guanabara; Largo do Boticário; Mosteiro de São Bento; Arcos; Pracinhas; Iate clube; Jockey clube.

Na janela do centro destaque para o Touring clube (região do porto); estação rodoviária (Praça Mauá); Alfândega (porto); Estação Pedro II (Central); Campo de Santana; Assembléia Estadual (ao lado do Paço); Cais Pharoux; Aeroporto Santos Dumont.

¹¹ O Museu é criado por Darcy Ribeiro no bairro do Maracanã em 1953 e transferido para Botafogo em 1978.



Figura 10a e b. “Rio: passeio à pé pelo Centro” – Secretaria de Turismo da Guanabara, distribuição gratuita, Maio 1964 (espanhol, português e inglês) (ARC 28-1-43)

Folheto com dobraduras impresso em frente e verso. O folheto apresenta o centro da cidade a partir de dois roteiros que partem da Secretaria de Turismo da Guanabara, localizada na Rua São José n.º 90, 19º andar.

Rio de ontem – Roteiro A – fotografias dos Arcos da Lapa e do Arco do Teles. O roteiro passa pelo Convento de Santo Antônio, Estação dos Bondes para o Santa Teresa/Silvestre, Palácio Pedro Ernesto (Assembléia Legislativa do estado), Praça Floriano – Cinelândia, Teatro Municipal, Biblioteca Nacional, Museu Nacional de Belas Artes, Associação Brasileira de Imprensa – “um dos primeiros passos da moderna arquitetura brasileira” (sic), Palácio da Cultura (ex MEC), Igreja de Santa Luzia, Maison de France, Academia Brasileira de Letras – réplica do petit Trianon, Embaixada americana, MAM, Parque Glória-Flamengo – “maior parque urbano do mundo com um milhão de m²”, Monumento aos mortos da 2º guerra, Praça Paris, Passeio Público Palácio Monroe (sede do Estado Maior das Forças Armadas, originalmente Senado, réplica do pavilhão brasileiro na Exposição de Saint Louis – USA, 1904), Obelisco.

Novo Rio – Roteiro B (verso do folder) – fotografias do Parque Glória – Flamengo e das obras de abertura do Túnel Rebouças.

O roteiro passa pela Igreja de São José, Praça Tiradentes, Departamento de Correios e Telégrafo, (antigo Palácio Imperial), Praça XV, Museu de Caça e Pesca, Arco do Teles, Igreja de Nossa Senhora do Carmo, Catedral Metropolitana, Rua do Ouvidor, Gonçalves Dias, Uruguaiana e 7 de setembro – “antigas ruas da cidade, hoje transformadas em dinâmico centro comercial”, Igreja de São Francisco de Paula, Escola de Engenharia, Igreja da Lampadosa (construída em 1774, objetos de arte e obras de entalhe), Avenida Presidente Vargas, Igreja da Candelária, Museu Banco do Brasil (esquina da avenida Rio Branco com Presidente Vargas), Caixa de Amortização (Marechal Floriano com Rio Branco), Mosteiro de São Bento, Praça Mauá.

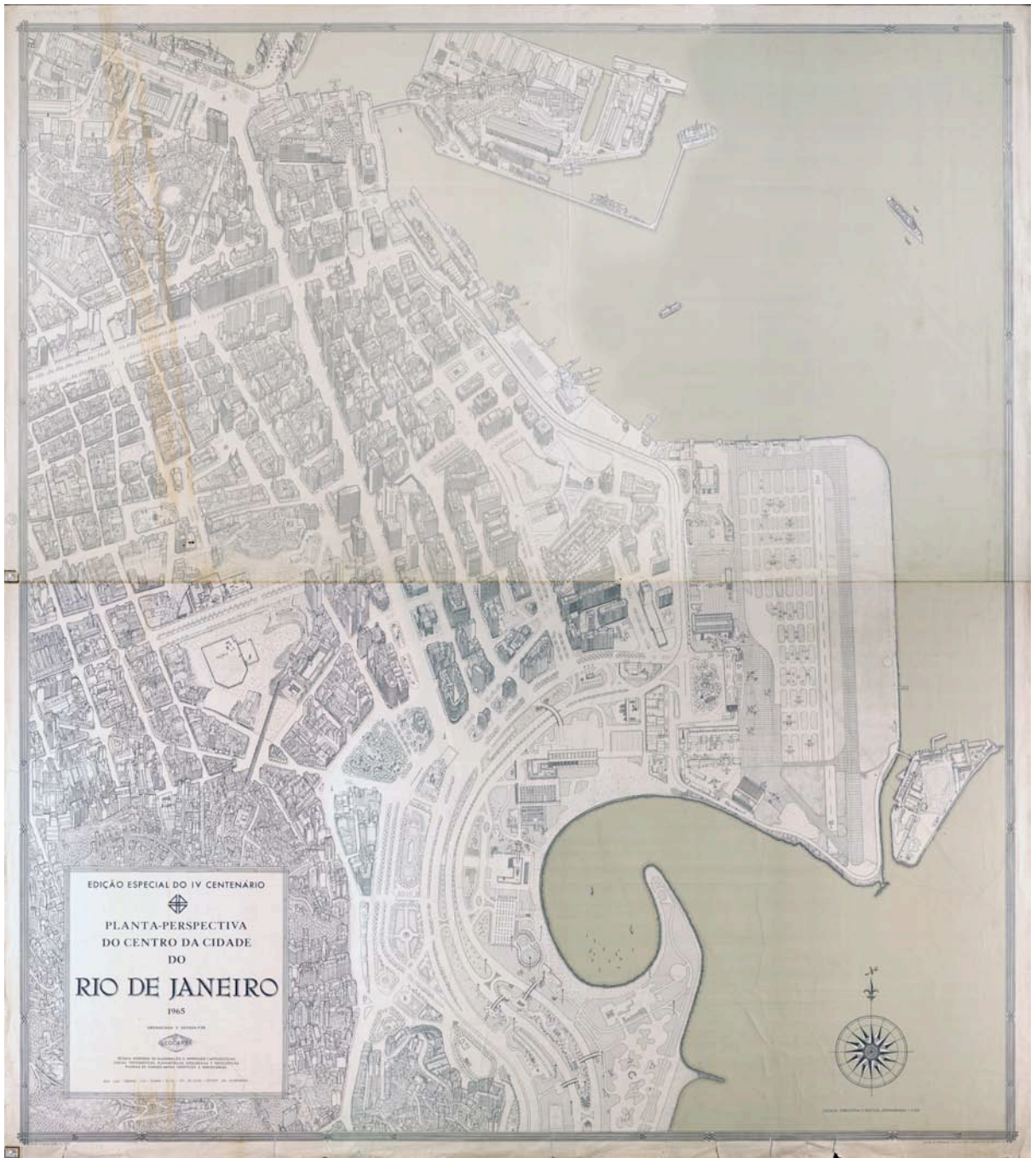
Interessante neste documento é a apresentação de uma dicotomia entre o novo e o antigo. O centro fica dividido pela Rua São José nas direções Cinelândia e Praça Mauá existindo no interior de cada percurso elementos novos ao lado de outros mais antigos, especialmente no Roteiro B que mostra o Parque do Flamengo e os edifícios modernistas construídos na esplanada do Castelo. Outro aspecto interessante diz respeito a possibilidade de percorrer a cidade a pé ao mesmo tempo em que a “febre” rodoviária se implantava na cidade.

Figura 11a e b. “Edição especial do IV Centenário”. “Planta perspectiva do centro da cidade do Rio de Janeiro – 1965 – organizada e editada por Geocarta (técnica moderna de elaboração e impressão cartográficas, cartas topográficas, planimétricas, geológicas, e pedológicas, plantas de cidades, mapas turísticos e rodoviários) – Rua Luiz Câmara, 114 – Olaria – ZC 22 – tel.: 30 4152 – Estado da Guanabara”. (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)

O mapa está dividido em duas folhas. Não possui nenhum tipo de legenda a não ser as informações acima transcritas, e mostra a cidade a partir da representação perspectivada de imóvel por imóvel desde a Glória (na altura do Edifício Milton na Rua do Russel) até a Praça Mauá, início da avenida Rodrigues Alves. E na direção Norte até quase o Campo de Santana (excluído).

Não há nome de ruas ou de edificações. Apenas o desenho que é como uma fotografia aérea da cidade. Ainda havia o Sylogeo na esquina do Passeio Público. A rua do Lavradio ainda se encontrava íntegra com edificações nos dois lados. A avenida Chile já estava aberta e terminava no Largo da Carioca, mas não havia os edifícios da Petrobrás, Caixa Econômica e BNDES, nem a Catedral Metropolitana (inaugurada apenas em 1975).

O desenho mostra o Aterro do Flamengo sem a marina da Glória (edificação do clube), o Palácio Monroe, o Paço Imperial antes da restauração, prédio da Mesbla no Passeio, Mec e o prédio da Vale do Rio Doce. Ainda não havia o prédio novo da ABL. O Largo da Carioca era uma praça cortada por ruas. Na esquina da rua Senador Dantas vê-se a laje de cobertura do “tabuleiro da baiana”, ponto terminal dos bondes na cidade. Este mapa é um documento diferente, é como se fosse uma fotografia da cidade em 1965. A forma de homenagear a cidade no aniversário de 400 anos é o desenho preciso do que ela era neste momento, uma ilustração da cidade. A imagem da realidade é o próprio “objeto do desejo”.



EDIÇÃO ESPECIAL DO IV CENTENÁRIO

⊕

PLANTA-PERSPECTIVA
DO CENTRO DA CIDADE
DO

RIO DE JANEIRO

1965

PROJETO: J. FERREIRA FERREI

EDITORA: ARQUITECTURA E URBANISMO S.A. - RUA DO MARANHÃO, 111 - 20090-000 - RIO DE JANEIRO - RJ



Figura 12a e b. “Rio de Janeiro – mapa turístico editado pelo Touring Club do Brasil”. “Bureau” de informações do Touring Club do Brasil, Rio de Janeiro, tel.: 243 6578” (ARC 34-7-18) (c.1970)

Mapa impresso em frente e verso.

Frente: desenho geral da cidade até o Alto da Boa Vista e a Barra da Tijuca, assinalados vários pontos, com todos os nomes de ruas. Nesta representação o Museu do Índio está localizado ao lado do Maracanã. Neste mapa já existe a Rodoviária Novo Rio¹². Os morros estão praticamente todos nomeados o que é uma novidade em termos de informação. O registro das informações escritas no mapa tem uma diferença entre letras que parecem ser do padrão desenhado por normógrafo e outras inscrições à mão livre como se o mapa fosse um rascunho no qual as informações estivessem sendo construídas.

¹² A Rodoviária Novo Rio é planejada por Lacerda e inaugurada em 1965, após sua gestão.



RIO DE JANEIRO
MAPA TURISTICO EDITADO PELO
TOURING CLUB DO BRASIL

"BUREAU" DE INFORMACOES DO
TOURING CLUB DO BRASIL
RIO DE JANEIRO

TEL. 243 6578



Verso:

Metade da folha – planta ampliada da Ilha de Paquetá, com 17 pontos assinalados, mostrando o potencial de uso e desfrute da Ilha localizada no interior da Baía da Guanabara.

Outra metade da folha – planta ampliada do Centro – aqui já havia o “trevo dos estudantes” na chegada das auto pistas do Aterro na cidade.

O mapa assinala o MEC, o Palácio Monroe¹³, a Nova Catedral¹⁴ mas ainda não tinha a Avenida República do Paraguai. A Perimetral já estava indicada em linha tracejada e o Restaurante Albamar estava nomeado. O documento apresenta uma enorme lista de hotéis (48) sendo 13 na cidade, 2 na Glória, 5 no Flamengo, 20 em Copacabana, 5 em Ipanema Leblon, e 3 na Avenida Niemeyer. Ainda havia hotéis na Lapa (centro da cidade) como o Bragança (Mem de Sá, 117), o Nice (Riachuelo 201), Marialva (Gomes Freire, 430), Pouso Real (Resende 35). Junto à Cinelândia havia uma concentração de hotéis também.

Os desenhos são assinados por WG. Entre o Museu Histórico e o Museu da Imagem e do Som havia uma construção indicada como Ministério da Agricultura que havia sido construída por ocasião da Exposição internacional de 1922 e depois foi demolida. A bolsa de valores está indicada na praça XV.

¹³ Demolido em 1976 por ocasião das obras do Metropolitano do Rio de Janeiro.

¹⁴ Cuja pedra fundamental foi lançada em 1964 e que teria sido inaugurada nos anos 1970.

Figura 13a e b. “Mapa turístico do Rio de Janeiro – 1974 – RIOTUR” (ARC 18-1-57). Impresso em frente e verso, colorido.

Fotografia de abertura da Praia do Flamengo – mostra o plantio dos jardins com as espécies projetadas no paisagismo de Burle Marx.

Frente: “Rio de Janeiro – escala 1:50.000” Editor: J. Paulini.

A Avenida Perimetral e a Ponte Rio-Niterói¹⁵ já estavam construídas. O Museu do Índio permanecia junto ao Maracanã. A Nova Catedral na Lapa já está representada e as avenidas República do Paraguai e Chile no seu entorno já existentes. O aterro era nomeado como Parque do Flamengo.

O mapa possui uma legenda interessante e que se refere aos três mapas representados: um na frente (escala 1:50.000), e dois no verso (escalas 1:26.666 e 1:10.000)

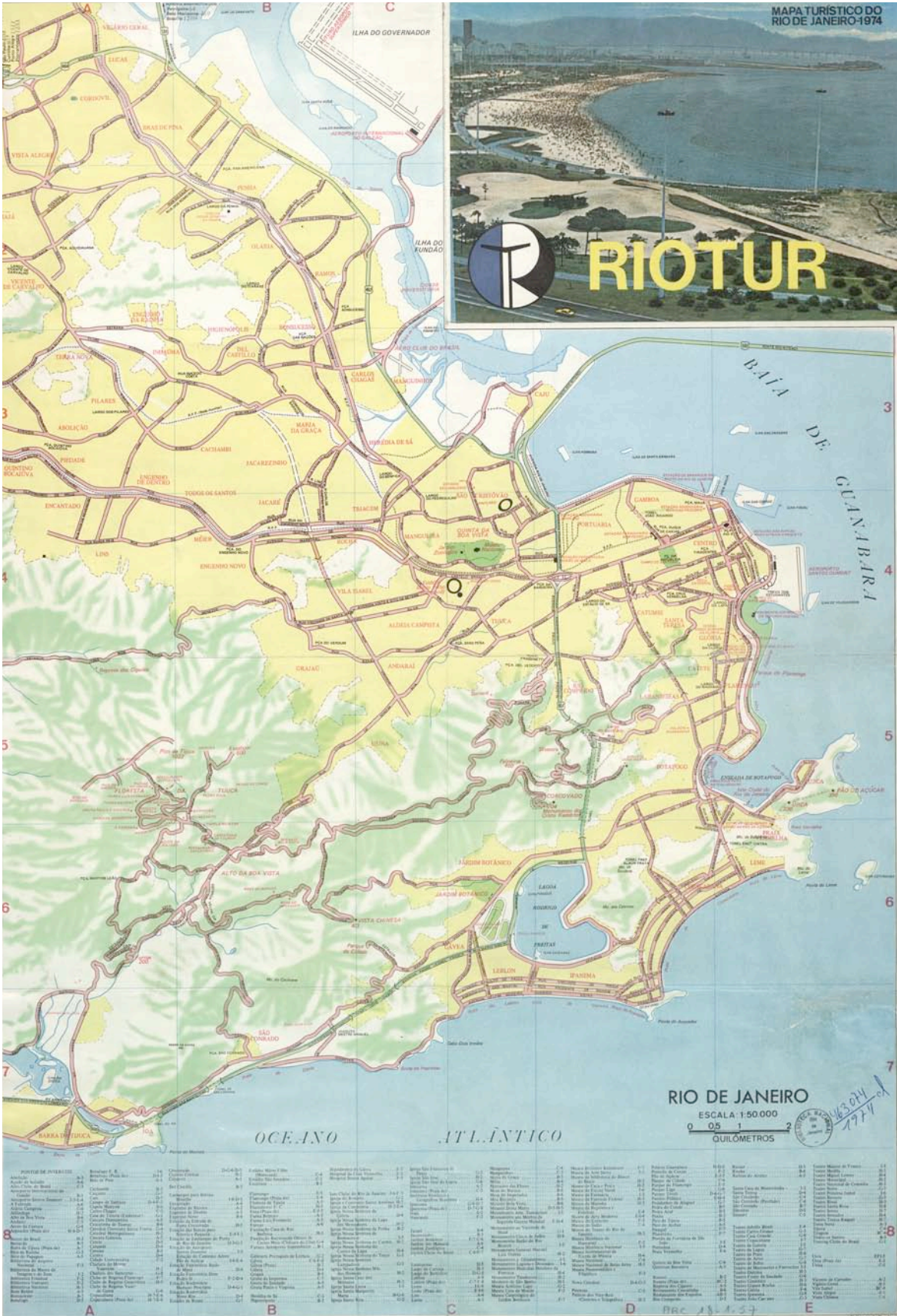
Indica como “Pontos de interesse” – todos os bairros da cidade inclusive toda a Zona Norte (não nomeia a Lapa, em especial mas o Centro como um todo – Gamboa, Portuária, Quinta da Boa Vista, São Cristóvão, Tijuca, Catumbi, Santa Teresa e Glória – são os bairros limítrofes com o Centro).

Indica bibliotecas, clubes, estações (barcas, rodoviárias, estrada de ferro, portuária – perto do píer Mauá), estádios, hospitais (Cruz Vermelha e Souza Aguiar), Igrejas (só católicas), Monumentos, Museus, Teatros.

Não há indicações de restaurantes, hotéis, bancos etc.

Na Ilha do Governador indica a área onde deverá ser construído o aeroporto supersônico. Na Lagoa Rodrigo de Freitas indica o local onde ficava o parque de diversões “Tivoli Parque”.

¹⁵ Ponte, inaugurada no dia 4 de março de 1974.



Verso: Zona Sul. Esc. 1:26.666 – neste desenho o arruamento aparece bem definido por causa da escala e todos os locais indicados na legenda que acompanha o mapa da frente do folheto estão assinalados e nomeados. O limite do mapa é dado pelo Cosme Velho, Laranjeiras e Botafogo e vai até a Gávea.

O outro mapa, ampliado em escala 1:10.000, representa o centro da cidade.

Na planta 1:50.000 a avenida Perimetral está desenhada com a configuração que tem hoje passando a volta do Morro de São Bento. Na planta ampliada do Centro em escala 1:10.000 este mesmo trecho da avenida elevada não está representado, mas as avenidas Gal Justo, Alfredo Agache e Presidente Kubitschek que desembocavam na Avenida Presidente Vargas o que dá a impressão de ser um momento de transição em que a avenida estava sendo construída. A igreja existente no Convento de Santa Teresa está nomeada como “catedral”. E a “Nova Catedral” está assinalada na esplanada de Santo Antonio.

Este mapa tem a peculiaridade de mostrar a dimensão cultural e patrimonializada da cidade, localizando teatros, museus, igrejas, instituições públicas importantes e monumentos (estátuas) ao longo da cidade.



Figura 14a e b. J. Paulini “Rio Turístico” (ARC 31-5-10) J. Paulini – Rua Senador Dantas, 75 – loja J – Edifício Christian Barnard Rio – Brasil
Esc.: 1:81000
Rio – Guanabara – 1974¹⁶

Documento impresso nos dois lados.

Frente: “Guanabara turístico” com identificação de ruas por quadrante.

Na região da Baixada de Jacarepaguá o mapa destaca a implantação do “Futuro Centro Metropolitano”

A legenda existente indica “localidades”, “logradouros”, “pontos de interesse” – sendo muito parecido com a lista do mapa anterior (18-1-57) editado pelo mesmo editor.

Este mapa tem uma legenda de símbolos que assinalam os seguintes atrativos e equipamentos de turismo e lazer: praia, cinema, teatro, museu, biblioteca, esportes, TV, rádio, correio, monumentos, escola de samba, ponto turístico, jornal, igreja, camping.

Verso: “Rio – cidade maravilhosa” – textos em inglês e português.

Aqui temos quatro detalhes de mapas com os seguintes títulos:

1. Centro-Portuária – (São Cristóvão-Maracanã) – esc. 1:20.000
2. Barra da Tijuca – Alto da Boa Vista – esc. 1:26.666
3. Flamengo-Botafogo – (Laranjeiras-Urca) – esc. 1:20.000
4. Copacabana-Ipanema – (Leblon-Lagoa) – esc. 1:20.000

Deste lado do folheto encontram-se todos os tipos de informações tradicionais de um guia turístico: aeroportos, companhias aéreas, táxi aéreo, companhias de navegação, barcas, estradas de ferro, ônibus interestaduais, ônibus de turismo, consulados, clubes, estações de rádio, TV, jornais, correio e telégrafo, telégrafo internacional, agência de turismo, antiquários, auto locadoras, galerias de arte, cinemas de arte¹⁷, outros cinemas, hotéis, restaurantes (enumerados segundo tipo de culinária), bares e boates.

Pequenos textos destacam os seguintes aspectos: carnaval, Maracanã, Quinta da Boa Vista, Barra da Tijuca, Jardim Botânico, Alto da Boa Vista, Copacabana, Pão de Açúcar, Corcovado, Largo do Boticário e Parque do Flamengo.

¹⁶ Além desta data o mapa possui uma inscrição á mão do registro feito na Biblioteca com data de 1975.

¹⁷ Este é o primeiro guia que apresenta informações sobre cinemas.



Figura 15. “Mapa guia de turismo RIO”¹⁸ (ARC 32-1-38)

A cidade está separada entre zonas Norte, Centro e Sul e na legenda estão listados os seguintes pontos:

Zona Norte: 1. Maracanã, 2. Quinta da Boa Vista, 3. Museu Nacional, 4. Jardim Zoológico, 5. Ponte Rio-Niterói, 6. Ilha de Paquetá

Zona Centro: 7. Mosteiro de São Bento, 8. Igreja da Candelária, 9. Ex-Catedral Metropolitana, 10. Museu Histórico Nacional, 11. Museu Nacional de Belas Artes, 12. Nova Catedral Metropolitana, 13. Arcos, 14. MAM, 15. Monumento aos mortos da 2ª guerra, 16. Parque do Flamengo, 17. Museu da República

Zona Sul: 18. Museu do Índio (rua das Palmeiras), 19. Pão de Açúcar, 20. Lagoa Rodrigo de Freitas, 21. Jockey Clube, 22. Jardim Botânico, 23. Parque da cidade, 24. Largo do Boticário, 25. Mirante Dona Marta, 26. Cristo Redentor, 27. Alto da Boa Vista, 28. Cascatinha (floresta), 29. Mesa do Imperador, 30. Vista Chinesa.

¹⁸ Mapa sem data. Localiza o Museu do Índio no bairro de Botafogo o que indica ser posterior a 1978. O mapa possui inscrição à mão do registro na Biblioteca com data de 1986.



Figura 16. “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)

É um mapa perspectivado que dá a idéia de um panorama – uma espécie de foto aérea sem qualquer detalhe edilício – os volumes perspectivados são massas brancas sem detalhe das edificações. Mostra a cidade a partir do mar da zona sul e corta no limite dos bairros da Penha e Madureira, na Zona Norte, e Jacarepaguá e Barra da Tijuca na Zona Oeste.

O desenho está dividido em quadrantes o que permite localizar todos os elementos indicados na legenda inclusive os logradouros.

Legenda:

Informações úteis: EMBRATUR (Copacabana – rua Barata Ribeiro)

Transportes: Aeroporto Internacional, Santos Dumont, Terminal Rodoviário Novo Rio, Estação da Barcas.

Passeios: Pão de Açúcar, Corcovado, Floresta da Tijuca, Mirante Dona Marta, Vista Chinesa, Mesa do Imperador, Mirante das Canoas, Mirante do Pasmado, Excelsior (?), Gruta da Imprensa, Joá, Ponta do Arpoador, Furnas.

Praias; parques; elementos relacionados à história da cidade: Museu da República, Chácara do Céu, Igreja da Glória, Mosteiro de Santo Antonio, Mosteiro de São Bento, Arcos da Lapa; esportes; outros: Riocentro, Museu Nacional, MAM, Monumento aos mortos da 2ª guerra, planetário, Rua Marques de Sapucaí (passarela do samba), Teatro Municipal, Catedral São Sebastião, Candelária; shopping centers; hotéis; logradouros.

Interessante o aparecimento de shoppings como uma novidade em termos de informações turísticas.



Figura 17a e b. “Projeto Roteiros Culturais” (1986) Visitas guiadas, pelo professor Carlos Roquette ao patrimônio cultural carioca. “Rio Cultural” (ARC 3-13-29)

O folder apresenta várias inscrições: “Espanhol na ABE, vagas limitadas, Informações: 240-4715 (horário comercial)”

Abaixo da publicidade sobre o curso de espanhol tem um selo: “Associação Brasileira de Educação (fundada em 1924) – Av. 13 de maio 23/12º – Fundação Getúlio Vargas Tel.: 240 4715 – Caixa Postal 1471 – Rio de Janeiro Brasil CEP 20031”

“Programação mensal – para recebê-la pelo Correio, sem qualquer compromisso, telefone 322 4872 (24 horas por dia)”

“E ainda:

Paço Imperial, Teatro Municipal, Jardim Botânico A e B, Museu Chácara do Céu, Museu do Açude.

Obs.: com exceção da primeira, todas as instituições acima foram incorporadas ao projeto por iniciativa de suas respectivas diretorias.”

O folder é impresso nos dois lados apresentando toda a programação de visitas guiadas pelo centro, Santa Teresa e Jardim Botânico, com data, horário e local de encontro, bem como a descrição dos 17 percursos a serem feitos. Possui um mapa do centro da cidade em cinza e branco, apenas com as ruas assinaladas e com setas em vermelho marcando os 11 percursos pelo centro.

PROGRAMAÇÃO MENSAL – PARA RECEBÊ-LA PELO CORREIO, SEM QUALQUER COMPROMISSO, TELEFONE 322-4872 (24 HORAS POR DIA).

GRUPOS FECHADOS
 A PEDIDOS, O PROF. CARLOS ROUETTE ORGANIZARÁ PASSESOS PALESTRAS E CURSOS, EM QUALQUER DIA E HORÁRIO, PARA QUALQUER NÚMERO DE PARTICIPANTES, FICANDO A AUDIÊNCIA LIMITADA AO GRUPO QUE ASSIM O DESEJAR

OBS: PALESTRAS E CURSOS COM PROJEÇÃO DE SLIDES
 MAIORES INFORMAÇÕES PARA OS PEDIDOS: 322-4872

CORRESPONDÊNCIA: RUA SANTA CLARA 110/904
 COPACABANA – RIO – CEP: 22041

ENGLISH SPOKEN **ON PARLE FRANÇAIS**

IMPRESSO

**ESPANHOL NA A B E:
 VAGAS LIMITADAS
 INFORMAÇÕES: 240-4715
 (HORÁRIO COMERCIAL)**

**ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EDUCAÇÃO
 Av. 13 de Maio, 2311/2º – Fundação Getúlio Vargas
 Telefone: 240-4715 – Casa Postal: 1.471
 Rio de Janeiro, RJ – Brasil – CEP: 20031**

PROJETO ROTEIROS CULTURAS
 (VISITAS GUIADAS, PELO PROF. CARLOS ROUETTE, AO PATRIMÔNIO CULTURAL CARIOCA)

E AINDA:
 PAÇO IMPERIAL
 TEATRO MUNICIPAL
 JARDIM BOTÂNICO A e B
 MUSEU DA CHÁCARA DO CÉU
 MUSEU DO AÇÚCAR

OBS: Com exceção da primeira, todas as instituições acima foram incorporadas ao Projeto por iniciativa de suas respectivas diretorias.

No verso do folder temos:

“Participe dos Roteiros Culturais” e uma foto em preto e branco do sobrado da “Società Italiana de Beneficenza...” que fica na Praça da República, ao lado da sede do Corpo de Bombeiros – o prédio não está identificado.

“Duração máxima de cada passeio: 2 horas. Rio de Janeiro, evolução urbana, história, arte, arquitetura, preservação do Patrimônio, e muito mais...”

“Conheça com o professor Carlos Roquette, o Rio que a maioria desconhece.”

“Primeiro passeio realizado em 17 de julho de 1983”

“Programação maio 1986”

“Inscrições por passeio:

- no próprio local de partida;
- pede-se chegar alguns minutos antes da hora marcada;
- Apenas Cz\$ 20,00 por participante”

PARTICIPE DOS ROTEIROS CULTURAIS



Duração máxima de cada passeio: 2 horas.

RIO DE JANEIRO

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

E 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

DIÁ 10 - SÁBADO - 10:30 HORAS

RIO COLONIAL (A)

Fundado em 1564, o Rio de Janeiro é a primeira cidade do Brasil, a primeira cidade planejada e a primeira cidade do Brasil. Foi fundada por Tomé de Sousa, primeiro governador-geral do Brasil, em 1564, no local onde hoje se encontra o Centro Histórico de Rio de Janeiro. A cidade foi planejada em um plano em forma de "T", com o Rio de Janeiro ao longo do eixo principal e o Rio de Janeiro ao longo do eixo secundário. A cidade foi planejada em um plano em forma de "T", com o Rio de Janeiro ao longo do eixo principal e o Rio de Janeiro ao longo do eixo secundário.

PARTEIDA - Rua Santa Clara, 1001
NOTÍCIO - Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, 1001
FINAL - Praça XV

DIÁ 10 - SÁBADO - 13:30 HORAS

PAÇO IMPERIAL

Construído pelo imperador do Brasil, D. Pedro II, o Paço Imperial foi o palácio de verão da família imperial brasileira. Foi construído em 1820, no local onde hoje se encontra o Centro Histórico de Rio de Janeiro. O paço foi construído em um plano em forma de "T", com o Rio de Janeiro ao longo do eixo principal e o Rio de Janeiro ao longo do eixo secundário.

PARTEIDA - Monumento ao General Osório (Praça XV)
NOTÍCIO - Avenida Brasil, 1001
FINAL - Avenida Brasil, 1001

DIÁ 10 - SÁBADO - 16:30 HORAS

RIO COLONIAL (B)

Algo que não é apenas o Rio de Janeiro, mas também o Rio de Janeiro. Foi fundada por Tomé de Sousa, primeiro governador-geral do Brasil, em 1564, no local onde hoje se encontra o Centro Histórico de Rio de Janeiro. A cidade foi planejada em um plano em forma de "T", com o Rio de Janeiro ao longo do eixo principal e o Rio de Janeiro ao longo do eixo secundário.

PARTEIDA - Rua Santa Clara, 1001
NOTÍCIO - Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, 1001
FINAL - Praça XV

DIÁ 11 - DOMINGO - 10:30 HORAS

LARGO E RUA DA CARNEIA

O Largo e Rua da Carneia são dois dos pontos mais importantes do Centro Histórico de Rio de Janeiro. O largo foi construído em 1564, no local onde hoje se encontra o Centro Histórico de Rio de Janeiro. A rua foi construída em 1564, no local onde hoje se encontra o Centro Histórico de Rio de Janeiro.

PARTEIDA - Rua Santa Clara, 1001
NOTÍCIO - Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, 1001
FINAL - Praça XV

DIÁ 11 - DOMINGO - 13:30 HORAS

PRACA TIRADENTES E ARREDORES

O Largo de São Francisco é um dos pontos mais importantes do Centro Histórico de Rio de Janeiro. Foi construído em 1564, no local onde hoje se encontra o Centro Histórico de Rio de Janeiro. O largo foi construído em um plano em forma de "T", com o Rio de Janeiro ao longo do eixo principal e o Rio de Janeiro ao longo do eixo secundário.

PARTEIDA - Rua Santa Clara, 1001
NOTÍCIO - Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, 1001
FINAL - Praça XV

DIÁ 11 - DOMINGO - 16:30 HORAS

LARGO DE SÃO FRANCISCO E ARREDORES

O Largo de São Francisco é um dos pontos mais importantes do Centro Histórico de Rio de Janeiro. Foi construído em 1564, no local onde hoje se encontra o Centro Histórico de Rio de Janeiro. O largo foi construído em um plano em forma de "T", com o Rio de Janeiro ao longo do eixo principal e o Rio de Janeiro ao longo do eixo secundário.

PARTEIDA - Rua Santa Clara, 1001
NOTÍCIO - Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, 1001
FINAL - Praça XV

DIÁ 11 - SÁBADO - 10:30 HORAS

JARDIM BOTÂNICO (A)

O Jardim Botânico de Rio de Janeiro é um dos pontos mais importantes do Centro Histórico de Rio de Janeiro. Foi construído em 1564, no local onde hoje se encontra o Centro Histórico de Rio de Janeiro. O jardim foi construído em um plano em forma de "T", com o Rio de Janeiro ao longo do eixo principal e o Rio de Janeiro ao longo do eixo secundário.

PARTEIDA - Rua Santa Clara, 1001
NOTÍCIO - Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, 1001
FINAL - Praça XV

DIÁ 11 - SÁBADO - 13:30 HORAS

JARDIM BOTÂNICO (B)

O Jardim Botânico de Rio de Janeiro é um dos pontos mais importantes do Centro Histórico de Rio de Janeiro. Foi construído em 1564, no local onde hoje se encontra o Centro Histórico de Rio de Janeiro. O jardim foi construído em um plano em forma de "T", com o Rio de Janeiro ao longo do eixo principal e o Rio de Janeiro ao longo do eixo secundário.

PARTEIDA - Rua Santa Clara, 1001
NOTÍCIO - Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, 1001
FINAL - Praça XV

DIÁ 12 - DOMINGO - 10:30 HORAS

TEATRO MUNICIPAL

O Teatro Municipal de Rio de Janeiro é um dos pontos mais importantes do Centro Histórico de Rio de Janeiro. Foi construído em 1564, no local onde hoje se encontra o Centro Histórico de Rio de Janeiro. O teatro foi construído em um plano em forma de "T", com o Rio de Janeiro ao longo do eixo principal e o Rio de Janeiro ao longo do eixo secundário.

PARTEIDA - Rua Santa Clara, 1001
NOTÍCIO - Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, 1001
FINAL - Praça XV

DIÁ 12 - DOMINGO - 13:30 HORAS

RIO PRIMEIRA REPUBLICA

O Rio Primeira República é um dos pontos mais importantes do Centro Histórico de Rio de Janeiro. Foi construído em 1564, no local onde hoje se encontra o Centro Histórico de Rio de Janeiro. O rio foi construído em um plano em forma de "T", com o Rio de Janeiro ao longo do eixo principal e o Rio de Janeiro ao longo do eixo secundário.

PARTEIDA - Rua Santa Clara, 1001
NOTÍCIO - Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, 1001
FINAL - Praça XV

DIÁ 12 - DOMINGO - 16:30 HORAS

PASSEIO PÚBLICO E LAPA

O Passeio Público e Lapa são dois dos pontos mais importantes do Centro Histórico de Rio de Janeiro. Foi construído em 1564, no local onde hoje se encontra o Centro Histórico de Rio de Janeiro. O passeio público foi construído em um plano em forma de "T", com o Rio de Janeiro ao longo do eixo principal e o Rio de Janeiro ao longo do eixo secundário.

PARTEIDA - Rua Santa Clara, 1001
NOTÍCIO - Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, 1001
FINAL - Praça XV

DIÁ 24 - SÁBADO - 10:30 HORAS

RIO IMPERIAL

O Rio Imperial é um dos pontos mais importantes do Centro Histórico de Rio de Janeiro. Foi construído em 1564, no local onde hoje se encontra o Centro Histórico de Rio de Janeiro. O rio foi construído em um plano em forma de "T", com o Rio de Janeiro ao longo do eixo principal e o Rio de Janeiro ao longo do eixo secundário.

PARTEIDA - Rua Santa Clara, 1001
NOTÍCIO - Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, 1001
FINAL - Praça XV

DIÁ 24 - SÁBADO - 13:30 HORAS

PRACA CRUZ VERMELHA E ARREDORES (A)

O Largo de São Francisco é um dos pontos mais importantes do Centro Histórico de Rio de Janeiro. Foi construído em 1564, no local onde hoje se encontra o Centro Histórico de Rio de Janeiro. O largo foi construído em um plano em forma de "T", com o Rio de Janeiro ao longo do eixo principal e o Rio de Janeiro ao longo do eixo secundário.

PARTEIDA - Rua Santa Clara, 1001
NOTÍCIO - Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, 1001
FINAL - Praça XV

DIÁ 24 - DOMINGO - 10:30 HORAS

MORRO DA COQUELA

O Morro da Coqueila é um dos pontos mais importantes do Centro Histórico de Rio de Janeiro. Foi construído em 1564, no local onde hoje se encontra o Centro Histórico de Rio de Janeiro. O morro foi construído em um plano em forma de "T", com o Rio de Janeiro ao longo do eixo principal e o Rio de Janeiro ao longo do eixo secundário.

PARTEIDA - Rua Santa Clara, 1001
NOTÍCIO - Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, 1001
FINAL - Praça XV

DIÁ 25 - DOMINGO - 10:30 HORAS

RUA LARGA E ADIACÊNCIAS

O Largo e Rua da Carneia são dois dos pontos mais importantes do Centro Histórico de Rio de Janeiro. Foi construído em 1564, no local onde hoje se encontra o Centro Histórico de Rio de Janeiro. O largo foi construído em um plano em forma de "T", com o Rio de Janeiro ao longo do eixo principal e o Rio de Janeiro ao longo do eixo secundário.

PARTEIDA - Rua Santa Clara, 1001
NOTÍCIO - Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, 1001
FINAL - Praça XV

DIÁ 27 - SÁBADO - 14:30 HORAS

MUSEU DA CIÊNCIA DO CÉU

O Museu da Ciência do Céu é um dos pontos mais importantes do Centro Histórico de Rio de Janeiro. Foi construído em 1564, no local onde hoje se encontra o Centro Histórico de Rio de Janeiro. O museu foi construído em um plano em forma de "T", com o Rio de Janeiro ao longo do eixo principal e o Rio de Janeiro ao longo do eixo secundário.

PARTEIDA - Rua Santa Clara, 1001
NOTÍCIO - Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, 1001
FINAL - Praça XV

DIÁ 27 - SÁBADO - 16:30 HORAS

MUSEU DO AQUÍ

O Museu do Aquí é um dos pontos mais importantes do Centro Histórico de Rio de Janeiro. Foi construído em 1564, no local onde hoje se encontra o Centro Histórico de Rio de Janeiro. O museu foi construído em um plano em forma de "T", com o Rio de Janeiro ao longo do eixo principal e o Rio de Janeiro ao longo do eixo secundário.

PARTEIDA - Rua Santa Clara, 1001
NOTÍCIO - Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, 1001
FINAL - Praça XV

DIÁ 27 - SÁBADO - 10:30 HORAS

INSCRIÇÕES POR PASSEIO:

No próprio local de partida.
- Pode-se chegar alguns minutos antes da hora marcada.
- Apenas R\$ 20,00 por participante.

CORRESPONDÊNCIA: Rua Santa Clara 110/904

COPACABANA - RIO - CEP 22041

INFORMAÇÕES 24 HORAS POR DIA: 322-4872

Figura 18. “Rio Pôster do centro da cidade – urban center”. “Revista Direção – PubliMap – editora Ltda. Rua da Constituição, 63 – 3º andar – CEP 20060 Tels.: 221-4930 e 221-4884 – Rio de Janeiro – RJ”. “Perspectiva isométrica – projeção conforme de Gauss – modificação no plano horizontal, variação vertical de 1º 5’ 0” – Direitos autorais reservados © Victor A. de Castro – Gráfica Lord Fone 270 6262.” (ARC 32-5-32)

Perspectiva isométrica da área central igual a editada no IV Centenário da cidade, incluindo trecho de Santa Teresa, Catete, Rua do Russel na Glória, cais do porto, rua Barão de Tefé na Saúde e Avenida Presidente Vargas até a altura da Rua Alexandre Mackenzie.

O desenho não possui data – é um registro gráfico rico da cidade sem qualquer texto. Mostra como uma fotografia aérea como a cidade estava naquele momento. O CIEP¹⁹ localizado na rua do Lavradio já existia, o casario em frente, na mesma rua, que foi demolido para criar o terreno onde foi construído o Tribunal do Trabalho ainda estava íntegro, o desenho mostra as estações do metrô²⁰, o CIEP da rua do Catete não estava construído.

¹⁹ Centro Integrado de Educação Pública, projeto educacional do antropólogo Darcy Ribeiro, criado durante o governo Leonel Brizola e implantado nos dois mandatos 1983-1986 e 1991-1994.

²⁰ O metrô é um projeto viário implantado nos anos 1980. A estação da Carioca, no centro, foi inaugurada em 1981.



Figura 19. “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”

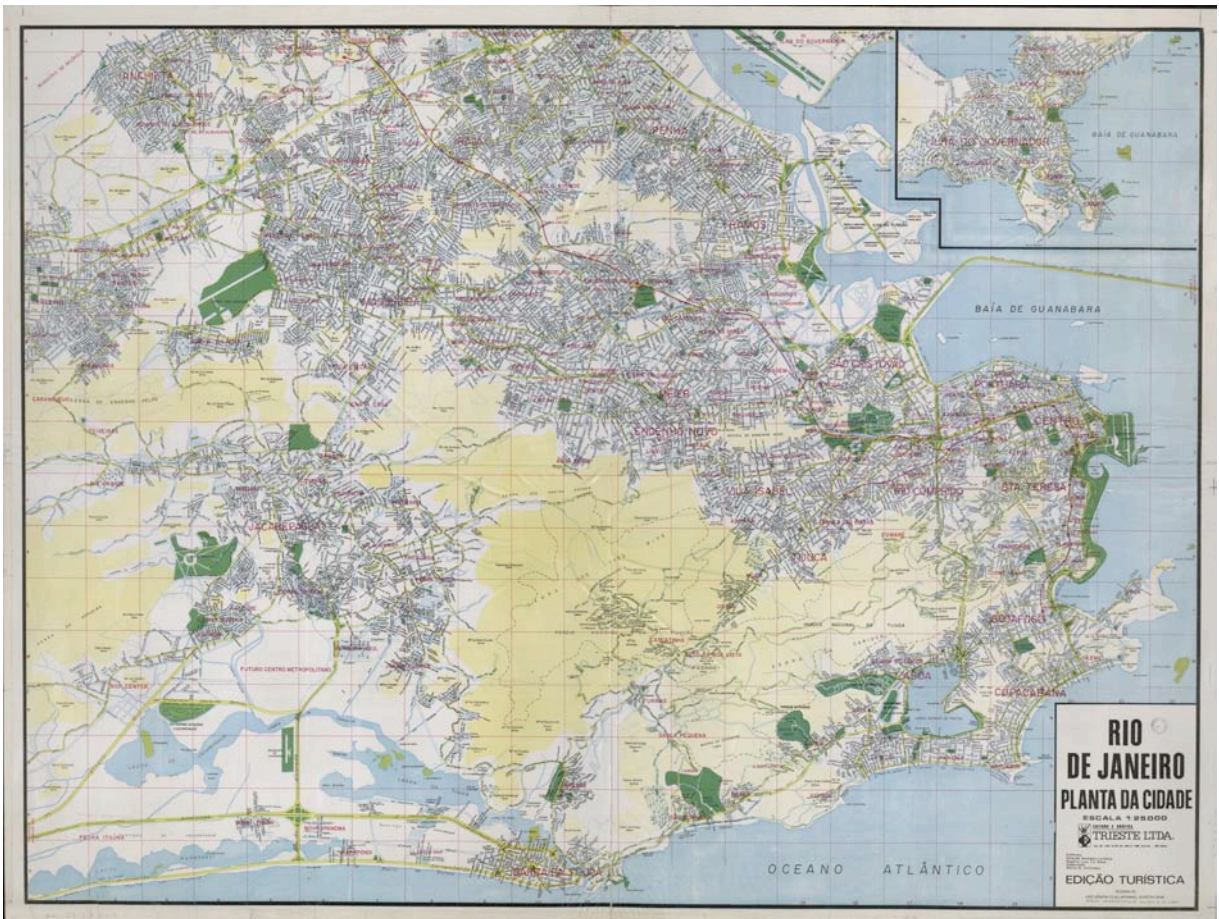
“Edição Turística”

Desenho de : José Nonoya Filho, Nataniel Alves da Silva, Manoel Salvador da Silva, Valdeci B. de Lima.”²¹ (ARC 33-3-6/7)

O mapa tem coordenadas horizontais (1-22) e verticais (A-Q) Assinala estações de metro entre a Tijuca e Botafogo. Estácio – Linha 2 – até Coelho Neto mas a linha de trem segue, o mapa é interrompido na região de Acari. Na área de Jacarepaguá o mapa indica um terreno em branco com a seguinte inscrição “Futuro Centro Administrativo” entre Curicica e Gardênia Azul. Os bairros estão nomeados com escalas diferentes de letras (tamanhos de fonte diferenciados, ex.: Barra da Tijuca – grande; Itanhangá – pequeno; Copacabana – grande; Ipanema – pequeno; Centro – grande; Castelo e Lapa – pequeno; etc.)

Todas as ruas estão nomeadas e o mapa possui muita informação escrita sendo quase ilegível em certas localidades. Representa o subúrbio com o mesmo rigor que a Zona Sul e o Centro. Possui detalhe ampliado da Ilha do Governador.

²¹ Segundo a Editora Trieste, este mapa deve do período entre 1990 e 1992 quando o mapa foi registrado na BN.



Comentando os mapas

O texto se deixa orientar por uma linha do tempo não retilínea e um pouco imprecisa na medida em que as datas dos documentos as vezes escapam e são perseguidas pela lupa de um detetive que vasculha e tenta conectar as anotações de registro no acervo da Biblioteca feitas à mão nos mapas, os fatos, os acidentes geográficos, as intervenções urbanas, as localizações no tempo e no espaço dos acontecimentos e das arquiteturas procurando reconstituir o percurso de sentidos que se perderam no tempo e ficaram incrustados nas representações cartográficas estáticas que serviam para induzir e conduzir viagens e viajantes.

O primeiro mapa é o chamado “Rio de Janeiro central monumental” que integra o Guia prático organizado especialmente para estrangeiros por Carlos Aenishänslin. Editado no início do século XX (1914) é um mapa que representa o Rio de Janeiro do século dezanove, na fase chamada de Belle Époque tropical pelo historiador Jeffrey Needell (1993) que em sua pesquisa procura traçar um quadro da sociedade carioca do final do século XIX, analisando especialmente as elites intelectuais da época.

A respeito da representação gráfica o mapa é muito bem acabado e possuiu um apuro gráfico interessante: representação em elevação (fachadas ou perspectivas) das edificações mais importantes e destacadas como informação a ser fornecida aos estrangeiros para quem o guia se destina. Além disso as ruas são representadas como bulevares, nos moldes do urbanismo francês do final do século XIX, com arborização nos dois lados, o que indica uma preocupação com o tratamento paisagístico das ruas, para além das fachadas que também compunham o décor urbano. Este mapa, editado em frente e verso, apresenta aproximações com a cidade que tentam mostrar a relação com municípios e cidades vizinhas. A representação em escala ampliada da área central da cidade recebe a designação de “monumental” e os desenhos das edificações representadas em sua monumentalidade sublinham este sentido o que remete o observador a um outro tipo de dimensão que seria a de lugar de memória. Na verdade os desenhos ilustrativos inseridos nos mapas (ícones, fachadas, transportes etc.) remetem o documento para uma outra dimensão, são espécies de humanizações dos desenhos, e servem para revelar hábitos, modos de viver e usar a cidade.

Esse mapa e o guia são preciosidades do ponto de vista da representação da capital federal e parecem incorporar o espírito romântico da belle époque francesa nos desenhos que os ilustram, apresentando uma quantidade grande de informações para uma pessoa que chegando no Rio de Janeiro precisasse se locomover e quisesse conhecer os lugares turísticos, ou simplesmente circular pela cidade. São fornecidas informações quanto às localizações de consulados, agências de correio, bancos, estações ferroviárias, marítimas e terrestres que faziam o transporte tanto dentro da cidade quanto para as cidades e estados vizinhos como Minas e São Paulo. O guia presta informações a respeito das festas nacionais e os 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 Corcovado, 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 aquário da cidade. O guia relaciona estátuas, monumentos localizados no centro da cidade, igrejas, hospitais, cemitérios e teatros. Os teatros se localizavam, principalmente, no entorno da Praça Tiradentes, nesse início do século vinte. Este documento informa ainda que nesta época as atividades esportistas que se destacavam eram o automobilismo, o futebol, o remo e o turfe. O futebol era ainda pouco incipiente nesta época, talvez a coisa mais forte ainda fossem as corridas de cavalo de inspiração européia e que instalaram na cidade, da zona norte à zona sul, alguns hipódromos.

Esta representação cartográfica da cidade possui dois mapas em escala menor mostrando a cidade como um todo e um outro que é uma ampliação só do “centro monumental” com os desenhos das fachadas das casas, e que pelo fato de ter uma escala mais ampliada permite observar e incluir um maior número de informações. O mapa ampliado não é apenas uma representação gráfica ou geográfica da cidade, ele vai mostrar como a Cidade podia ser usada, quais os lugares mais importantes dentro dessa cidade, os lugares públicos, os lugares que prestavam serviço, os lugares que podiam ser visitados etc. O Rio era uma cidade principalmente marítima, ou seja, o estrangeiro, o turista, o viajante chegavam pelo mar, de navio, o que vai sublinhar 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. Já Petrópolis, outra cidade serrana, era 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 inter urbano se baseava no sistema ferroviário que era bem desenvolvido e atuante, atingindo mesmo os pontos mais distantes da cidade. Nessa época havia uma articulação estreita 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, feita por meio de túneis que interligavam estas duas áreas da cidade.

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

Sobre as atividades culturais basicamente ligadas aos teatros, 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 que ficava na Carioca e que foi o lugar de encontro da elite do século XIX como mostram os relatos dos cronistas de época. Além disso esse mapa assinala a localização de várias escolas ao longo do tecido urbano provavelmente em função da monumentalidade da edificação já que se trata de uma informação menos importante para um turista ou viajante de passagem pelo Rio. Se confrontarmos as informações deste mapa com os relatos dos cronistas de época, poderemos perceber como o centro era o lugar mais importante da cidade. Era para aí que convergiam as principais funções da cidade, era aí que turistas e viajantes chegavam e partiam para o conhecimento e o reconhecimento do restante da cidade. É interessante comparar com o que acontece hoje, quando os turistas além de não chegarem mais pelo cais do porto, ficam principalmente hospedados na região das praias da zona sul da cidade: Copacabana, Ipanema, Leblon, Barra da Tijuca. Atualmente há um processo de revitalização de hotéis no centro da cidade, principalmente para atendimento de um segmento de pessoas que vêm trabalhar na cidade, empresários, funcionários de empresas localizadas no centro e que se hospedam nesses hotéis, mas não o turista, quer dizer, com raras exceções, o turista com outro perfil, que é aquele que gosta de experimentar o modo de vida local e que não vem apenas em busca das atrações comercializadas pelas empresas de turismo e agências de viagem.

Os próximos três mapas foram selecionados por estarem relacionados a um guia denominado de “Briguiet” e um deles ter sido editado pela Sociedade Anônima de Viagens Internacionais. Além disso retratam importante momento da história da cidade, o de realização da Exposição comemorativa do Centenário da Independência, quando se consumou a decisão de arrasar o Morro do Castelo, e são contemporâneos da vinda do urbanista Alfred Agache especialmente contratado para fazer um plano urbano para a cidade. Uma das grandes intervenções urbanas do período diz respeito à construção e reforma do cais do Porto 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, como o próprio título indica, 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 não permitiu 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 por nós pesquisado. Por outro lado também não conseguimos identificar o papel da Sociedade Anônima de Viagens Internacionais (SAVI) que assina o mapa que supomos ser de c. 1930 – “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” – senão como uma instituição que deve ter antecedido à criação do Touring e do Automóvel Clube do Brasil, duas instituições ligadas ao desenvolvimento do turismo no Brasil.

Os mapas ligados ao Guia Briguiet, de 1929 e 1932, ilustram as mudanças que vinham ocorrendo nos bairros da cidade do ponto de vista urbano, marcam o contraste entre as áreas edificadas e as áreas verdes, de montanhas, praças e parques, além de situar várias edificações institucionais de caráter público

e religiosas. O mapa de 1932 – “Planta informativa do Centro da cidade do Rio de Janeiro, Especialmente organizada para o Guia Briguiet pelo professor Arthur Duarte Ribeiro.” – tem uma escala maravilhosa o que nos permite identificar muitas construções, algumas nomeadas e outras numeradas, e como não possui legenda imaginamos que estas referências deviam fazer 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 organizado pela Sociedade Anônima de Viagens Internacionais tem como diferencial a localização através de números (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. Essa autoria permite pensar que talvez fosse um mapa para distribuição a turistas, a pessoas que vinham conhecer o Rio de Janeiro.

A “Carte Touristique de la Ville du Rio de Janeiro” 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. Este documento apresenta informações turísticas como 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 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.

O “Mapa Turístico do Distrito Federal” tem a sua primeira edição em dezembro de 1951 e é organizado e editado pelo ICCB²², o Touring Clube do Brasil e Automóvel Clube do Brasil. Em relação aos anteriores este documento representa uma institucionalização do turismo que começa a ser agenciado por instituições criadas com esta finalidade. O mapa tem impresso um preço, o que indica que era comercializado. É uma representação da cidade na qual também é valorizado o contraste entre as áreas edificadas, com seus monumentos e instituições, e as áreas de paisagem natural que serão sempre um forte apelo turístico na cidade. Neste momento os limites começam a se estender na direção da zona oeste. Aparece pela primeira vez como local a ser visitado, o Museu Nacional de Belas Artes e a Biblioteca Nacional, além da estação rodoviária na Praça Mauá que parecia catalisar a função de centro articulador dos transportes marítimo e terrestre na cidade.

O mapa explora particularmente a fruição das belezas naturais concentradas na Floresta da Tijuca que atravessa a cidade de Norte a Sul com vários pontos de interesse turístico e dos quais a vista aérea da cidade é sublinhada. (não aparece o Cristo Redentor?)

O “Tourist Map of Rio de Janeiro”, de 1955, tem como ícone a imagem do Cristo Redentor que se consagrou como uma das mais importantes representações turísticas da cidade. Este mapa tem duas diferenças em relação ao anterior: a presença do aeroporto do Galeão junto à Ilha do Governador e a valorização do largo da Carioca como centro articulador dos transportes urbanos com o terminal de bondes conhecido como “tabuleiro da Baiana”. Representa um estágio mais avançado da exploração dos recursos turísticos e da produção de uma imagem turística da cidade. São agregadas informações relativas a agências turísticas, boates, restaurantes, monumentos, igrejas e museus. As informações estão segmentadas e ordenadas em legendas bastante completas, o que demonstra o desenvolvimento de um turismo mais profissional e organizado. A ilustração de um dos desenhos é feita pelo arquiteto Ricardo Menescal o que mostra a preocupação com determinado tipo de informação e sua ilustração.

É interessante registrar que este documento, assim como o mapa anterior de 1951 e o posterior de 1952/1960 são produzidos no período que antecede a transferência da capital federal para Brasília. Mostram a construção de uma nova imagem para o Rio, diante da perda da dimensão político/administrativa que até então encerrava. E a saída será tornar-se uma referência cultural e turística dentro do país e no Exterior.

O “Map of de Central Part of Rio de Janeiro”, elaborado pelo Instituto Cartográfico Canabrava Barreiros e o Departamento de Turismo e Certames da Prefeitura foi elaborado entre 1952 e 1960 e tem como novidade a inclusão do Estádio do Maracanã como referência turística na cidade, inserindo o futebol

²² O ICCB é o Instituto Cartográfico Canabrava Barreiros, um geógrafo que representou a cidade do Rio de Janeiro nos anos 50.

como uma das manifestações culturais, ao lado do carnaval, mais marcantes do Brasil. Os demais elementos como as principais instituições de turismo, as igrejas mais importantes, etc. se repetirão a exemplo do que já vinha sendo divulgado como valor turístico desde a “Carte Touristique...” (c. 1948). O mapa indica “blocos edificadas, igrejas, principais edifícios, jardins e outras áreas e montanhas.”

A idéia de separar estes mapas tão próximos de uma mesma época, é observar o que acontecia no Rio de Janeiro nos anos de 1960, final dos anos 50 e início de 60, quando a capital se transferiu para Brasília, essa virada do Rio de Janeiro que deixa de ser o Distrito Federal e se transforma, vamos dizer assim, através de uma grande campanha publicitária, na capital turística do Brasil.

O “Mapa turístico da cidade do Rio de Janeiro” (c. 1963) é o documento que consagra a transferência da capital e no qual se expressa de modo claro a construção da imagem de “capital cultural e turística” do Brasil, campanha devidamente assinada pelo Governador Carlos Lacerda que diz ser o “Rio 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 design gráfico, que parece remeter de alguma forma ao tropicalismo e à bossa nova, procura acompanhar a tentativa de mostrar um Rio de Janeiro plural, na sua diversidade de riquezas naturais e culturais, ao mesmo tempo que oferece o cosmopolitismo de uma infra estrutura 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 que acabava de deixar de ser a capital. O documento enfatiza as belezas naturais extraordinárias da cidade, ao lado das intervenções humanas ousadas como a Parque do Flamengo construído sobre um enorme aterro de parte da Baía da Guanabara. Mostra uma cidade na qual os espaços históricos vão sendo valorizados como a tradição cultural das pedras portuguesas que recobrem as calçadas ao lado de manifestações modernistas e modernizadoras como os azulejos reinventados nos painéis pintados por Portinari para adornar as grandes empenas do pilotis do Palácio Gustavo Capanema. O documento mostra a construção da imagem de uma cidade esculpida por diferentes temporalidades e olhares, aparentemente cindidos entre a tradição e a modernidade, mas sem fazer da cisão um descarte ou anulação de uma das partes o que parece bastante característico de um design gráfico que remete a uma espécie de mosaico.

“Rio passeio a pé pelo Centro” é um folheto com dobraduras, editado em maio de 1964, em uma versão apresentada em espanhol, português e inglês, tendo sido elaborado pela Secretaria de Turismo da Guanabara para distribuição gratuita. O folheto explora como atração a dicotomia entre o “Rio de ontem” e o “Novo Rio”, representados por monumentos do Rio colonial, como o Aqueduto da Carioca na Lapa ou o Arco do Teles na Praça XV, e as obras de caráter urbano paisagístico de implantação do Aterro do Flamengo ou a abertura do Túnel Rebouças. É interessante observar que os anos 60 são os anos de transformação, do ponto de vista urbano de uma cidade automobilística aqui simbolizada pela construção do Aterro do Flamengo, a idéia de construir viadutos e abrir túneis. É o advento de uma cidade rodoviária, sintonizada com o empreendimento maior da implantação de um parque industrial voltado para a produção de automóveis, a criação de uma sociedade motorizada e cada vez mais individualista e submetida à velocidade da máquina, aquele Brasil cuja performance esperada era de um desenvolvimento de 50 anos em cinco, preconizada pelo presidente Juscelino Kubistchek. Esse folheto recupera e acrescenta à uma visão desenvolvimentista representada pelo automóvel, a idéia do percurso a pé pelo centro da cidade valorizando os aspectos históricos remanescentes no tecido urbano em transformação. Este é o documento no qual esta visão quase patrimonial aparece com maior clareza e como potencial de atração turística para o centro da cidade. Aqui a visão cultural fica claramente associada ao valor histórico de certas áreas e edificações no interior da cidade, ao lado de ícones do modernismo carioca implantados neste mesmo tecido urbano como os prédios da Associação Brasileira da Imprensa, o Museu de Arte Moderna, o Palácio Gustavo Capanema, alguns monumentos e o Aterro do Flamengo já citado.

O mapa “Edição especial do IV Centenário. Planta perspectiva do centro da cidade do Rio de Janeiro – 1965” representa o centro da cidade e foi organizado e editado pela Geo Carta, segundo uma técnica considerada como moderna para a época de elaboração e impressões cartográficas, cartas topográficas, planimétricas, geológicas e pedológicas, plantas de cidades, mapas turísticos e rodoviários. A impressão foi feita no Serviço Geográfico do IBGE. Esse desenho possui pouquíssima informação escrita, mas detalha todas as edificações como se fosse uma fotografia aérea da cidade. O grande atrativo desse documento é o próprio desenho, ou seja, a representação aérea da cidade, uma visão impossível a não ser a partir de um desenho. Este tipo de representação lembra o “Mapa arquitetural do Rio de Janeiro” de 1874²³ que mostrava “o levantamento das fachadas do quadrilátero central da cidade, verdadeiro retrato

²³ 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).

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 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, espécie de registros de uma vivência das cidades desaparecidas.

“Rio de Janeiro – mapa turístico editado pelo Touring Club do Brasil” (c.1970) é um mapa bastante detalhado da cidade com indicação e designação de todos os morros da cidade o que é uma novidade em termos de informação. Outro dado novo é a construção da “Rodoviária Novo Rio” no entroncamento das avenidas Francisco Bicalho e Rodrigues Alves, que substituiu a Rodoviária Mariano Procópio na Praça Mauá. Este documento apresenta no verso dois detalhes ampliados: um do centro da cidade com uma lista de hotéis localizados entre o centro e a Avenida Niemeyer, passando por toda a orla da zona sul; e a Ilha de Paquetá como um lugar especial, de belezas naturais, favorável à prática de esportes náuticos e com praias propícias para o banho, características que com o tempo e a poluição da Baía da Guanabara se perderam. O documento não possui data impressa mas alguns signos como a Nova Catedral, localizada na esplanada de Santo Antonio e inaugurada em 1970 permite considerar que o mapa teria sido posterior a esta data e ao mesmo tempo anterior a 1976 pois ainda registra a presença do Palácio Monroe, na Cinelândia.

“Mapa turístico do Rio de Janeiro” (1974) apresenta a cidade em três versões de mapas com escalas diferenciadas: um mapa geral da cidade de norte a sul, um detalhe ampliado da zona sul e outro da área central da cidade. Do ponto de vista urbano a grande novidade é a presença da ponte Rio-Niterói, inaugurada em 1974. São fornecidas informações a respeito de bibliotecas, clubes, estações de transportes, estádios, hospitais, igrejas, museus, monumentos e teatros. Não há listas de hotéis, restaurantes, bancos etc., o que mostra um direcionamento turístico voltado para o potencial cultural, paisagístico e de lazer local.

“Rio turístico” (1974) é um mapa editado por J. Paulini, também responsável pela edição do mapa anteriormente comentado. Os dois mapas são inclusive do mesmo ano, mas esta outra versão parece ser mais abrangente no sentido de identificar todos os logradouros em uma representação gráfica ordenada segundo eixos cartesianos que vão formar quadrantes de localização. Além das ruas o mapa presta informações de caráter cultural a respeito de cinemas, museus, bibliotecas e teatros; de caráter comercial como restaurantes, boates, bares; de serviços como transportes, bancos, agências de correio etc. Este documento divide a cidade em quatro grandes regiões mostrando uma segmentação que vai consagrar a divisão e valorização das áreas central e sul da cidade em detrimento da zona Norte e dos subúrbios no que diz respeito à construção de roteiros turísticos. Estas áreas são: Centro (até São Cristóvão); Barra da Tijuca e Alto da Boa Vista; Flamengo até Urca, incluindo Botafogo e Laranjeiras; Copacabana até Leblon, incluindo Lagoa. Além disso destaca aspectos como o carnaval, o Maracanã, Pão de Açúcar, Largo do Boticário e Parque do Flamengo entre outros considerados importantes pontos turísticos na cidade. “Mapa guia de turismo RIO”²⁴ é um documento que não tem data mas as informações nele inseridas permitem supor que seja posterior a 1978 e anterior a 1986. O mapa divide a cidade em três zonas e em cada um indica pontos turísticos a serem visitados. Na Zona Norte destaca o Maracanã, o Parque da Quinta da Boa Vista com o Zoológico e o Museu Nacional, a Ponte Rio-Niterói e a Ilha de Paquetá. No Centro indica edificações de caráter histórico, religioso e culturais são listadas ao lado de exemplares da arquitetura moderna, monumentos comemorativos (estátuas) e o Parque do Flamengo. O Centro do Rio se destaca pela concentração de Museus, teatros, espaços destinados à funções culturais e de lazer e este mapa vai demonstrar isso. Na Zona Sul indica parques com ênfase nos espaços ao ar livre como a Lagoa, Pão de Açúcar, Cristo Redentor, Jardim Botânico etc. É interessante observar que a orla da zona sul, tão freqüentada por turistas, não é oferecida como alternativa turística da zona sul da cidade neste momento, mas sim a Floresta da Tijuca e o Alto da Boa Vista, com seus diversos percursos e vários mirantes.

No mapa “Rio de Janeiro – panorama turístico Zona Sul” 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

²⁴ Mapa sem data. Localiza o Museu do Índio no bairro de Botafogo o que indica ser posterior a 1978. O mapa possui inscrição à mão do registro na Biblioteca com data de 1986.

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 deste mapa é a indicação da localização de vários shopping centers nos diferentes bairros, mas principalmente na zona sul, o que caracteriza um novo aspecto do apelo turístico fortemente marcado por uma atividade de consumo.

“Projeto Roteiros Culturais” (1986), visitas guiadas pelo professor Carlos Roquette ao patrimônio cultural carioca existente principalmente no Centro da cidade. Mostra a cidade a partir de roteiros relacionados a fatos históricos, personagens ilustres, momentos da história da cidade que permaneceram guardados em edificações, praças, ruas, etc. Os roteiros são percorridos à pé e guiados pelo professor Roquette, que recheia os arquivos de pedra da cidade com a história da vida que nele se desenvolveu. Este projeto acompanha todo um processo de revitalização urbana e cultural implantada na cidade pela Prefeitura nos anos 1980 e denominado de “Corredor cultural”. Este projeto previa a revitalização de vários trechos da cidade nos quais toda a infra estrutura instalada (água, luz, esgoto, gás, telefone, museus, teatros, cinemas etc.) era desperdiçada porque se mantinha em uso apenas durante o horário comercial – de 8 às 18 horas. 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. O “Rio Pôster do centro da cidade – urban center” é uma versão atualizada da planta perspectivada comemorativa do IV centenário da cidade, de 1965 e anteriormente analisada. Este documento também não possui data mas é posterior à implantação do sistema de transportes do Metrô na cidade.

“Rio de Janeiro – Planta da cidade, esc. 1:25.000, Editores e gráfico Trieste LTDA.(...)”. “Edição Turística”. 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. 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. 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.

Os mapas e suas representações gráficas

Os mapas estudados podem ainda ser analisados de forma breve através das características dos desenhos e do tipo de informação gráfica que possuem. Neste sentido há mapas muito ricos e elaborados e com um apuro gráfico que chama a atenção, resultando numa representação da cidade que permite fazer inúmeras leituras. É o caso do mapa de 1914 – “Rio de Janeiro: Central Monumental” que integra o Guia prático organizado especialmente para estrangeiros por Carlos Aenishänslim – que apresenta uma mistura de informações topográficas e cadastrais representando as edificações para as quais quer chamar a atenção através da elevação das fachadas ou de suas perspectivas ao lado das manchas esverdeadas dos morros, praças e parques. É um documento produzido intencionalmente para fornecer informações a um estrangeiro que esteja conhecendo a cidade e neste sentido apresenta elementos gráficos (ao lado do texto contido no guia) valiosos pois permitem identificar os locais visualmente. Do ponto de vista urbano as ruas são representadas como bulevares, nos moldes do urbanismo francês do final do século XIX, com uma arborização pontilhada nos dois lados de inúmeras vias entrelaçadas ao longo do tecido urbano, o que pode ser lido como uma preocupação com o tratamento paisagístico das ruas, para além das fachadas que também compunham este décor. Além disso são representadas em vermelho e preto as linhas do transporte ferroviário de bondes e trens que circulam pela cidade. É um documento que apresenta desenhos em diversas escalas da cidade, fornecendo tipos de informações também diferenciadas em função da aproximação gráfica obtida. O desenho ampliado da área central da cidade recebe a designação de “monumental” e os desenhos das edificações representadas em sua monumentalidade sublinham este sentido. A escala mais geral por sua vez vai privilegiar a relação com localidades mais distantes como Niterói, Paquetá, Petrópolis, Teresópolis, o trânsito marítimo pela Baía da Guanabara, etc.

Os mapas de 1929 – “Planta informativa da cidade do Rio de Janeiro especialmente organizada para o Guia Briguiet, pelo professor Arthur Duarte Ribeiro” –, 1932 – “Planta informativa do centro da cidade do Rio de Janeiro. Especialmente organizada para o Guia Briguiet pelo professor Arthur Duarte Ribeiro” – e o mapa sem data (c. 1930) – “Planta da cidade do Rio de Janeiro com 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” –, ilustram as modificações urbanas na cidade decorrentes da grande intervenção urbana do desmonte do Morro do Castelo, da Exposição do Centenário da Independência localizada nas proximidades do morro do Castelo, dos debates que levaram a contratação do arquiteto francês, Alfred Agache, para planejar a remodelação da cidade.

Uma análise comparativa entre o mapa de 1914 (fig. 1) e o mapa de 1929 (fig. 2), mostra como o segundo privilegia informações cadastrais e urbanística em relação à cidade que procura apresentar em uma escala bastante ampliada que alcança as regiões do subúrbio carioca, sem destacar qualquer parte da cidade ou edificações. O mapa de 1929 mostra a delimitação das “florestas, matas e jardins” colorida em um tom de verde, o que são “campos, terrenos e rochas” deixado em branco, a “parte edificada” como uma massa colorida em um tom de rosa, a indicação de “mar, baía e lagos” colorido em azul, “estradas de ferro”, “rios e canaes” (sic), as “igrejas e capellas”. Este desenho é a primeira representação cartográfica do universo pesquisado que apresenta um sistema de coordenadas verticais e horizontais que formam uma quadrícula orientada entre números e letras. A quantidade de informações escritas deste o nome dos bairros, passando pelos nomes de ruas, avenidas e praças, até a designação das edificações é bastante densa e só pode ser lida a partir do uso de recursos de ampliação física como lupa, ou dos fantásticos recursos da tecnologia digital que a reprodução através de scanner dos mapas em alta resolução permitiu.

O mapa de c.1930 (fig. 3) como o anterior, possui uma representação mais cadastral e urbana da cidade, centrada na representação em duas cores das ruas sem a preocupação de indicar as massas edificadas, mas assinalando os acidentes geográficos como morros, lagoas e mar. Este mapa valoriza a representação das modificações nos espaços urbanos, distinguindo entre linhas cheias e tracejadas o que é existente e o que está projetado, no arruamento do Morro de Santo Antônio, na Ponta do Calabouço indicando a progressão dos aterros que criariam o terreno onde posteriormente seria edificado o Aeroporto Santos Dumont, a localização do novo e o antigo prado do Jockey clube (importante esporte da época) entre a Triagem e a Gávea, entre outras várias informações. Este desenho também se encontra orientado segundo uma quadrícula de eixos cartesianos que esquadriham a cidade neste caso mostrada num recorte territorial bem menor que o anterior.

O mapa de 1932 (fig. 4) apresenta o mesmo tipo de representação gráfica que os anteriores, ou seja é mais voltado para as informações cadastrais e urbanas, em uma escala maravilhosa de desenhos, que permite identificar muitas construções e o distingue dos anteriores. Este desenho não está esquadrihando segundo eixos cartesianos e possui um recorte do território da cidade menor, basicamente circunscrito à área central até as imediações dos bairros de São Cristóvão e Flamengo, apresentando especial destaque para as praças localizadas neste recorte urbano e que são coloridas em verde. Chama a atenção o fato de que não é privilegiada a representação dos morros que estão nomeados mas não são destacados por cores. Este desenho é o que nos pareceu mais se aproximar das reformas propostas pelo urbanista Alfred Agache no período.

A “Carte touristique de la Ville de Rio de Janeiro” (fig.5) possui informações topográficas, cadastrais e turísticas, representadas sobre uma quadrícula ordenada horizontal e verticalmente entre algarismos arábicos e romanos. Esta quadrícula vai ser a responsável pela localização dos pontos indicados nas legendas existentes no documento que é ricamente ilustrado a cores. Possui, como o mapa de 1914 (fig. 1), elevações das edificações mais importantes, com desenhos mais esquemáticos e simplificados. Podemos perceber no desenho das edificações a influência do estilo art decô que no Rio de Janeiro se expressou durante o Estado Novo, um momento marcado pela transição entre a tradição e a modernidade experimentada desde o advento da semana de 22, que inaugurou o movimento modernista nas artes e na arquitetura no Brasil. Além do estilo arquitetônico, do ponto de vista urbano este mapa registra a presença do aeroporto Santos Dumont sendo anterior à abertura da Avenida Presidente Vargas, projetada por Alfred Agache, construída por Getúlio Vargas e tendo sido inaugurada em 1942. Encontramos a estação de ferro da Central do Brasil representada em sua nova roupagem no estilo art decô e portando a torre de base quadrada com relógios monumentais nas suas quatro faces para serem vistas de todos os lugares da cidade, elemento investido de um grande valor simbólico na vida dos trabalhadores que deslocados para habitar os subúrbios passaram a ter na estação de trem a porta de entrada e saída da cidade-lugar de trabalho. Além da representação da Central do Brasil chama a atenção o desenho do Ministério do Trabalho também em estilo decô e importante ícone da política trabalhista do governo Vargas.

Nos anos 1950-60, por ocasião da elaboração e gestação do projeto político de transferência da capital para Brasília, até a consumação desta transferência temos seis mapas, sendo cinco de caráter turístico e um de caráter comemorativo dos 400 anos de fundação da cidade: “Mapa turístico do Distrito Federal, 1ª edição” (fig. 6) (1951), “Tourist’s map of Rio de Janeiro” e “Map of the central part of Rio de Janeiro” (fig. 7 a e b) (c. 1953), “Tourist map of Rio de Janeiro” e “Mapa turístico da cidade do Rio de Janeiro” (fig. 8 a e b) (1955), “Mapa Turístico da cidade do Rio de Janeiro” e “Rio City Tourist Guide” (fig. 9 a e b) (c. 1963), “Rio: passeio à pé pelo Centro” (fig. 10 a e b) (1964), “Edição especial do IV Centenário” (fig. 11) (1965). Este conjunto de mapas turísticos editados em outros idiomas além do português, e com ilustrações fotográficas sobre as belezas naturais, as manifestações culturais e o patrimônio histórico da

cidade, mostram uma mudança na política de turismo para o Rio de Janeiro que com a perda do status de capital federal vai assumir o papel de capital cultural e do turismo no Brasil.

O “Mapa turístico do Distrito Federal, 1ª edição”, (fig. 6) de 1951, tem um charme gráfico especial com destaque para a maneira de grafar o título destacando com negrito e aumento da fonte as letras da seguinte forma: “MAPATURístico. Assim o que se lê ao olhar o documento é a palavra “Mapatur do Distrito Federal”. Além disso o documento impresso em frente em verso apresenta mapas em escalas diferenciadas o que fornece variados graus de informações dependendo da aproximação obtida. O que se percebe nos desenhos é uma valorização das belezas naturais representadas por pequenas ilustrações de algumas paisagens que funcionam como uma espécie de fotografia de regiões como a Floresta da Tijuca, as praias, Sepetiba e Barra de Guaratiba, Recreio dos Bandeirantes e Barra da Tijuca e Ilha de Paquetá. Os mapas apresentados neste documento chamam a atenção para o contraste entre áreas urbanizadas e de paisagem natural. O documento possui informações cadastrais referentes ao arruamento na cidade que procura enfatizar as principais vias de acesso destacando a implantação do ponto zero da cidade na Praça Mauá a partir do qual todas as distâncias são medidas e informadas ao turista. Do ponto de vista gráfico o desenho ampliado da cidade, incluindo a floresta da Tijuca apresenta detalhes interessantes, tanto em termos da representação da topografia e das áreas verdes como floresta e praças, quanto do cadastro das áreas urbanizadas, edificações e meios de transportes, que mostram uma preocupação com as informações veiculadas no documento, assim como a hierarquia do que era importante neste momento, na cidade, como informação turística. Destacamos a representação do Maciço da Tijuca e de como esta área verde permeia o território da cidade, unindo a Zona Norte à Zona Oeste e atravessada por uma malha de caminhos bastante expressiva. Na Zona Norte a localização da Quinta da Boa Vista com o Jardim Zoológico representado por uma arara e garças simbolizam uma fauna singular e que tratada em forma de síntese ganham a força de ícones representativos da brasilidade local. Ao lado da Quinta, como não poderia deixar de ser, está representado o estádio do Maracanã, outro símbolo do culto nacional do futebol, para sempre sintetizado por esta arquitetura monumental e brutalista do estádio. Em termos de informações turísticas os mapas destacam a prática do montanhismo, de esportes náuticos na lagoa Rodrigo de Freitas e na Baía de Guanabara, da pesca da região de Sepetiba, e os meios de transporte representados por navios na região do porto, aviões junto ao Aeroporto Santos Dumont e Galeão, barcas junto à Praça XV, e o trem junto à Estação D. Pedro II (Central do Brasil). Na área central o desenho ilustra as elevações ainda existentes com a ocupação das igrejas – São Bento, Santo Antônio, Outeiro da Glória – além de já representar a Avenida Presidente Vargas aberta entre 1942 e 1943²⁵. A riqueza deste documento é, num certo sentido, o esforço de representar através de desenhos uma síntese da cidade e seus aspectos turísticos.

O mapa editado entre 1952 e 1960 – “Tourist’s map of Rio de Janeiro” e “Map of central part of Rio de Janeiro” (fig. 7a e 7b) – é uma cópia menos colorida e em inglês do anterior. As cores predominantes são cinza, preto e branco para a cidade e as montanhas, e o azul para o mar, o que produz uma versão diferente a respeito da cidade. Além disso os lados “a” e “b” do documento representam o Rio segundo duas escalas resumidas com recortes diferentes do anterior embora a base do desenho seja a mesma: uma da área central da cidade, planimétrica e mostrando principalmente a área entrecruzada pelos eixos da Avenida Rio Branco e Presidente Vargas, com a localização de várias edificações e monumentos; e outra que inclui a Floresta da Tijuca até o Itanhangá, na Barra da Tijuca, e o Alto da Boa Vista.

O “Tourist map of Rio de Janeiro” / “Mapa turístico do Rio de Janeiro” (fig. 8 a e b) é diagramado para ser dobrado como um folder e é o primeiro documento a inserir na capa uma fotografia com a vista do Corcovado e Cristo Redentor à partir da Lagoa Rodrigo de Freitas. De certa forma este documento consagra, através da fotografia impressa a cores, o que vai se tornar o ícone da representação turística da cidade, ao lado do Pão de Açúcar, que é a estátua do Cristo Redentor e a paisagem da Lagoa Rodrigo de Freitas. É interessante observar que nas duas versões anteriormente analisadas a estátua encontrava-se devidamente representada.

O documento apresenta a cidade segundo três escalas diferentes de mapas: um bastante esquemático chamado “Planta do Distrito Federal” com indicação das rodovias e ferrovias que fazem as ligações com outros estados e municípios e a área edificada; outro sobre “Mapa do centro da cidade” com o desenho em perspectiva das principais edificações localizadas na área central e uma convenção gráfica que assinala a localização de edificações segundo diferentes funções de interesse para o turista como hotéis,

²⁵ “Planejada a partir de 1940 (Decreto-lei n.º 2.722) para ser a mais larga avenida das cidades brasileiras, foi inaugurada em 10.11.1942, em seu primeiro trecho, correspondente a segmento entre a Rua Uruguaiana e o Campo de Santana. O último, chegando até a Igreja da Candelária, foi concluído em novembro de 1943.” (p. 18) Cavalcanti, Nireu de Oliveira. Rio de Janeiro – Centro histórico 1808-1998. Marcos da Colônia. Rio de Janeiro, 1998. Dresdner Bank Brasil S.A. GMT Editores. Anima Projetos Culturais LTDA.

instituições de turismo, igrejas, museus, monumentos, restaurantes etc.; e um terceiro, de autoria do arquiteto Ricardo Menescal, e que mostra a cidade até o limite do início da Barra da Tijuca e do Alto da Boa Vista, bastante parecido com o recorte do desenho geral do documento anterior (fig. 7a). A riqueza desta representação gráfica, elaborada por um arquiteto, está na bossa dos desenhos esquemáticos e sintéticos utilizados para representar a diversidade dos aspectos turísticos da cidade. A orla, por exemplo, está representada pelo desenho de guarda sóis coloridos; navios, aviões e barcos a vela flutuam sobre as áreas azuis do mar e das lagoas; telhados vermelhos sobre manchas brancas ilustram as edificações pitorescas espalhadas pela Serra da Carioca e Floresta da Tijuca. Este impresso no conjunto de informações gráficas e escritas que apresenta é o que mais se assemelha ao “Guia para estrangeiros” de 1914 e à “Carte Touristique” de c. 1937.

O documento seguinte “Mapa turístico da cidade do Rio de Janeiro” e “Rio City tourist guide” (fig. 9 a e b), editado durante o governo Carlos Lacerda, é o segundo documento analisado a utilizar fotografias como ilustrações das atrações turísticas e mesmo de detalhes gráficos, além de mapas e informações escritas. Mostra manifestações culturais como o carnaval, além de paisagens como a praia de Copacabana cheia de pessoas, a avenida Niemeyer, a aléia de palmeiras imperiais do Jardim Botânico, uma visão aérea da estátua do Cristo Redentor, outra visão aérea da enseada de Botafogo à partir do Cristo, detalhes de pisos de pedra portuguesa a ladrilhos hidráulicos ao lado dos azulejos pintados por Portinari para o Palácio Gustavo Capanema, um novo ícone, agora representativo da arquitetura modernista brasileira. O padrão gráfico é, como o documento anterior, de um folder com dobraduras o que permite um manuseio mais fácil para quem o utiliza como guia pela cidade. Este documento é o que apresenta de forma mais explícita a construção da imagem de “cidade maravilhosa” para o Rio que no folder é chamado de “sala de visitas do Brasil”. A síntese de Brasil representada no folder destaca Niterói, Marica, Araruama e Cabo Frio, São Paulo, Brasília, Belo Horizonte e Ouro Preto, e Bahia. Do ponto de vista de informações turísticas é mais completo que o anterior e insere uma classificação mais especializada na exploração do potencial turístico distinguindo principalmente as “belezas naturais” e os “monumentos, obras de arte e arquitetônicas”. Em termos das representações cartográficas há um mapa mais geral da cidade muito parecido com a base do desenho elaborado pelo arquiteto Ricardo Menescal (fig 8 b) embora numa escala menor, e dois pequenos detalhes (fig. 9 b): um do centro da cidade com a representação das fachadas dos principais edifícios e monumentos, e outro da praia de Copacabana apresentado como bairro mais populoso da cidade e de intensa vida noturna.

Em 1964 a cidade é apresentada em outro folder horizontal, “Rio – passeio a pé pelo Centro” dividido em “Rio de ontem” (fig. 10 a) e “Novo Rio” (fig. 10 b). O folder utiliza como recursos gráficos fotografias e mapas que procuram expressar a síntese da construção turística ou cultural proposta com a novidade de sugerir roteiros a serem percorridos a pé, em meio ao desenvolvimento automobilístico da cidade experimentado nos anos 1960. Os ícones do passado são representados por fotografias do “Viaduto do Arcos”²⁶ e dos “Arcos do Teles” na Praça XV. Enquanto que o “Novo Rio” é representado por imagens do “Parque Glória – Flamengo”²⁷ e das obras de abertura do “Túnel Rebouças”, elemento estratégico de ligação da zona norte à zona sul. As informações escritas em português, inglês e espanhol, referem-se a edificações consideradas importantes do ponto de vista histórico e são acompanhadas de pequeno verbete a respeito de sua importância.

No IV Centenário da cidade foi elaborada a “Planta-perspectiva do centro da cidade do Rio de Janeiro” (fig. 11 a e b) na qual a força das informações reside no detalhamento gráfico cadastral da cidade. Um novo mapa deste tipo será confeccionado nos anos 1980 e eles possuem uma relação muito próxima com o “Mapa arquitetural do Rio de Janeiro” de 1874 que pretendia registrar a cidade a partir da representação dos arruamentos, das quadras e das fachadas das edificações que ocupavam estas áreas, como já tivemos oportunidade de expor a comparação anteriormente no item “Comentando os mapas”. Este tipo de mapa permite observar o crescimento, a densidade, a verticalização da cidade, mas, sobretudo, os detalhes das edificações que aparecem como se tivessem sido retirados de uma fotografia aérea da cidade, um verdadeiro instantâneo.

O próximo documento, “Rio de Janeiro – mapa turístico editado pelo Touring Club do Brasil” (fig. 12 a e b) possui uma base cartográfica muito parecida com aquelas dos anos 1960 até agora analisadas, entretanto, algumas informações como a inserção da Nova Catedral na esplanada de Santo Antonio e o

²⁶ Aqui utilizamos a nomenclatura do próprio documento no qual o Aqueduto da Carioca, hoje conhecido como “Arcos da Lapa” aparece como “viaduto”, sendo que a foto ilustra particularmente esta função pois registra o momento de passagem do “bondinho” de Santa Teresa.

²⁷ Fotografia do Aterro do Flamengo, com as pistas, jardins e o monumento dos Pracinhas em primeiro plano e o Pão de Açúcar ao fundo.

desenho pontilhado da Avenida Perimetral circundando o Morro de São Bento nos permitem supor que esta representação seria do início dos anos 1970. Impresso nos dois lados o desenho que ilustra a fig. 12 a mostra o contraste entre as áreas verdes que se estendem desde Santa Teresa até as Pedras Bonita e da Gávea, com as áreas urbanas situadas nos baixios da cidade, entre o mar e as montanhas sendo muito parecido com as ilustrações das figs. 7 a e 8 b em uma escala um pouco mais ampliada. O desenho é praticamente de duas cores com ênfase no relevo das montanhas e elevações que são coloridas de verde. No lado da fig 12 b do documento estão representados a área central da cidade com uma lista extensa de hotéis ao longo da cidade e da zona sul, assim como um mapa ampliado da Ilha de Paquetá e suas potencialidade turísticas destacadas em um desenho que mostra uma costa propícia para banhos de mar (estão representados banhistas na praia), pesca e esportes náuticos. O detalhe ampliado do centro assinala exaustivamente as edificações de interesse turístico com função pública como Ministérios, Correios, Bancos; com função cultural e religiosa, sendo interessante observar a tipologia das letras empregadas na identificação dos edifícios que variam entre registros tipográficos e manuscritos o que dá a impressão de que algumas informações teriam sido inseridas de forma complementar e inacabada. Outro aspecto interessante é que as praias da zona sul, em outros mapas assinaladas pelo ícone do guarda sol colorido, neste desenho são assinaladas pelo ícone de uma mulher de biquíni.

O “Mapa Turístico do Rio de Janeiro”, de 1974 (fig. 13 a e b) é uma produção da Riotur²⁸. O documento colorido e impresso nos dois lados se divide entre uma representação geral da cidade na escala 1:50.000 (fig 13 a) e outras duas ampliações (fig 13 b) do centro da cidade na escala 1:10.000 e da zona sul na escala 1:26.666. A fig. 13 a representa um mapa colorido contendo informações cadastrais e topográficas organizadas segundo eixos cartesianos que permitem localizar o conjunto de informações existentes em uma extensa legenda localizada na parte inferior do mapa. As informações designadas como “Pontos de interesse” nesta legenda estão listadas em ordem alfabética e remetem-se aos quadrantes alfa numéricos do mapa. Estas informações misturam a designação de bairros, edificações de caráter cultural, monumentos, clubes, praias, praças, parques e jardins, elementos que conformam a constelação de bens edificados e naturais de interesse turístico para a época. Além do mapa há uma fotografia que ilustra o documento e refere-se ao Parque do Flamengo visto à partir do Morro da Viúva. As representações referentes aos detalhes do centro da cidade e da zona sul operam como se fossem aproximações do objeto e detalham a localização de grande parte do equipamento e infra estrutura turísticos desta área misturando o patrimônio cultural edificado aos bens e serviços oferecidos a turistas em trânsito pela cidade.

O “Rio Turístico” de 1974, editado por J. Paulini é um documento colorido, impresso em frente e verso (fig. 14 a e b), apresentado em formato de folder com dobraduras e que contém vasta informação cadastral, topográfica e geograficamente referenciada de acordo com o “meridiano do observatório nacional”, tipo de informação que aparece pela primeira vez nos mapas analisados, além de fotografias, textos informativos e a lista de todos os logradouros do município. Os mapas são representados em vários desenhos de escalas variadas e com informações complementares, desde a localização rua por rua em todos os bairros referenciados por um sistema cartesiano alfa numérico até detalhes de diferentes regiões como “Centro-portuária” que engloba os bairros de São Cristóvão e Maracanã, “Flamengo-Botafogo” que engloba os bairros de Laranjeiras e Urca, e “Copacabana-Ipanema” que inclui os bairros do Leblon e Lagoa. Estes detalhes ampliados da cidade, voltados para a zona sul mostram com maior riqueza de informações o potencial turístico de cada área e os desenhos estão entremeados com fotografias e informações textuais que sublinham a ênfase dada a estes aspectos. Novamente o Rio é chamado de a “Cidade maravilhosa” e a manifestação cultural do carnaval aparece ao lado das belezas naturais das praias, do Pão de Açúcar, Corcovado, Jardim Botânico, Alto da Boa Vista, além do Maracanã considerado a maior e mais bela praça de esportes do mundo, especialmente construído para a Copa de 1950. As informações escritas que acompanham este desenhos ampliados listam a infra estrutura turística da cidade ao lado de galerias de arte, cinemas, teatros, hotéis e restaurantes separados segundo a culinária típica que oferecem. Este documento talvez seja o que melhor representa uma versão acabada do século XX de como a indústria turística melhor oferecia o Rio de Janeiro – cidade mercadoria.

O “Mapa Guia de Turismo” sem data (fig 15) é uma representação colorida e restrita da cidade que vai até o Leblon e as regiões de São Cristóvão e Maracanã na direção norte da cidade. Possui informações cadastrais e de caráter turístico bastante simplificadas especialmente se comparado ao documento anterior. Divide os pontos de interesse turísticos da cidade entre zona norte, centro e sul. Ilustra a base cadastral com ícones como “mulheres de biquíni” e guarda sóis ao longo da orla; barcos à vela, barcas e navios nas regiões de mar, lagoa e baía; trilhos de trem; museus, igrejas, parques e praças. As

²⁸ “A RIOTUR – Empresa de Turismo do Município do Rio de Janeiro S.A. – sociedade de economia mista, é o órgão executivo da Secretaria Especial de Turismo e tem por objeto a implementação da política de turismo do Município do Rio de Janeiro, formulada pela Secretaria, em consonância com as diretrizes e os programas ditados pela Administração Municipal.” Texto retirado do site da empresa existente na Internet em 2009. <http://www.rio.rj.gov.br/riotur/pt/pagina/?Canal=2>

informações que constam da legenda e são numeradas possuem uma coloração que distingue igrejas, museus, parque e praças, e uma espécie de conjunto que engloba o patrimônio cultural edificado ou paisagístico da cidade.

O “Rio de Janeiro – panorama turístico zona sul” é um desenho em perspectiva ligeiramente aéreo da cidade a partir do mar da zona sul. Representa a cadeia de montanhas e sua relação com o mar e as áreas planas edificadas da cidade. O desenho está esquadrihado por um sistema cartesiano alfa numérico ao qual se remete uma extensa legenda de bens e serviços. A representação gráfica é bastante rica de informações e interativa já que utiliza este recurso tridimensional da representação do território. A novidade que chama a atenção do ponto de vista das informações oferecidas é a inclusão de lista dos shopping centers da cidade como um item a mais nos serviços e infra estrutura turísticos.

Em 1986 o Rio de Janeiro é reinventado em uma nova representação que o coloca no cenário turístico de caráter cultural. São os roteiros culturais de visitação das áreas mais antigas da cidade realizados pelo professor e pesquisador Carlos Roquette – “Projeto Roteiros Culturais” (fig. 17 a e b). Nos anos 1980 a Prefeitura do Rio de Janeiro cria o projeto Corredor Cultural de caráter urbanístico e que visava principalmente a revitalização de corredores históricos no interior do centro antigo da cidade. Esta revitalização era pensada principalmente como um movimento de manutenção de usos que fizessem a cidade ser ocupada além do horário comercial. Os roteiros culturais, por sua vez, permitiam visitar os lugares mais antigos e mesmo ligados a fundação da cidade, conhecer a arquitetura e o urbanismo remanescente destes períodos e recheiar estes cenários de fatos e personagens que por ali transitaram ou viveram. É, vamos dizer assim, o momento em que os documentos mostram uma forte inflexão na direção culturalista de abordagens das questões urbanas e de um turismo voltado para o conhecimento da evolução urbana, história, arte, arquitetura, patrimônio e cultura locais e não apenas de simples fruição dos pontos de interesse turístico e das paisagens estáticas consagradas. Os roteiros estão inserido numa base cadastral com as principais ruas assinaladas e uma programação que se estende por vários dias e horários.

O documento “Rio – pôster da cidade” sem data, é uma representação perspectivada do centro da cidade, muito semelhante àquela elaborada em 1965 e sobre a qual não há muito o que falar, pois é uma repetição de uma registro quase fotográfico aéreo da cidade em detalhes impressionantes, representando, se analisado comparativamente, uma atualização dos dados desenhados em 1965.

O último desenho analisado é uma edição turística do “Rio de Janeiro – planta da cidade”, dos anos 1990. É um documento cadastral da cidade bastante completo e sem legenda informativa de caráter turístico. O desenho é todo referenciado por uma quadrícula alfa numérica e representa o município inteiro com nome e localização de todas as ruas no próprio desenho. É um perfeito guia de bairros e ruas.

Um item que merece ser destacado e analisado em um desdobramento desta pesquisa é a respeito da autoria dos mapas, editor e impressão pois a partir daí pode-se estabelecer relações entre a biografia pessoal, profissional ou institucional de alguns destes autores, os marcos de desenvolvimento das técnicas de registro cartográfico, assim como um pequeno panorama da institucionalização das políticas de turismo no Rio de Janeiro.

Em termos deste tipo de informações destacamos as seguintes: o mapa de 1914 (fig. 1a e b), desenhado por Carlos Aenishänslin e impresso por “Art. Grav. A. Trüb & Cia, AARAU (Suíça)”; os de 1929 (fig. 2) e de 1932 (fig. 4), são desenhados pelo professor Artur Duarte Ribeiro para o Guia Briguiet; o de c. 1930 (fig. 3) é assinado no canto inferior direito por F. Ruiz e é organizado pela Sociedade Anônima de Viagens Internacionais; a “Carte Touristique de la ville de Rio de Janeiro” (c. 1948) (fig. 5) tem uma assinatura no canto inferior esquerdo “More” e é impressa pela Comp. Lith. Ypiranga, São Paulo, Rua dos Gusmões n.º 457; o Mapaturístico do Distrito Federal de 1951 (fig. 6a e b) é organizado e editado pelo Instituto Cartográfico Canabrava Barreiro, Touring club do Brasil e Automóvel clube do Brasil; o “Tourist map of Rio de Janeiro” e “Map of the central part Rio de Janeiro” de 1953 (fig. 7a e b) editado pelo Departamento de Turismo e Certames da Prefeitura do DF, organizado pelo ICCB; o folheto “Tourist map of Rio de Janeiro / Mapa turístico do RJ” de 1955 (fig. 8a e b) editado pelo mesmo Departamento que o anterior e impresso pelos Gráficos Bloch (não é mais o ICCB), além disso o desenho de um dos mapas que apresenta a Planta urbana da cidade (fig. 8b) é de autoria do arquiteto Ricardo Menescal; o “Mapa turístico da cidade do Rio de Janeiro” (c. 1963) (fig. 9a e b) editado pelo Departamento de Turismo e Certames do Governo do Estado da Guanabara; o “Rio, passeio e pé pelo centro” editado em maio de 1964 (fig. 10a e b) pela Secretaria de Turismo da Guanabara, produzido por Theo Drumond e Rudolf Riehl e impresso pelo Gráficos Bloch S.A. – Rio – São Paulo; a “Edição especial do IV Centenário” “Planta-perspectiva do Centro da Cidade do Rio de Janeiro” (1965) (fig. 11a e

b), organizada e editada pelo Geocarta, impresso no Serviço Gráfico do IBGE; o “Rio de Janeiro – mapa turístico editado pelo Touring Club do Brasil” (c. 1970) (fig. 12a e b); o “Mapa turístico do Rio de Janeiro – 1974, Riotur” (fig. 13a e b) e editado por J. Paulini; o “Rio Turístico / Guanabara Turístico” (1974) (fig. 14a e b), editado por J. Paulini; o “Mapa Guia de Turismo RIO” (entre 1978 e 1986) não tem indicação de autor nem de editor, no canto inferior esquerdo tem a seguinte informação: “Otávio, tel: 232 6529”; o “Rio de Janeiro Panorama Turístico Zona Sul” (c. 1980) (fig. 16, copyright by Touro Edições e Publicidade LTDA, Nova Friburgo e desenhado por Friedwart Kraus; o “Projeto Roteiros Culturais” organizado por Carlos Roquette em 1986 (fig. 17a e b), tem um selo da “Associação Brasileira de Educação” em um dos lados do folder; o “Rio Pôster do Centro da Cidade – urban center”, Revista Direção, Publimap Editora Ltda, Perspectiva isométrica, projeção conforme Gauss, Direitos autorais reservados copyright Victor A. de Castro, Gráfica Lord; e finalmente o mapa “Rio de Janeiro, Planta da cidade, Edição Turística”, editores: Estevão Domingos La Selva e Rogério Luiz La Selva, supervisão: Darcio N. Curticuro, desenho de: José Nonoya Filho, Nataniel Alves da Silva, Manoel Salvador da Silva e Valdeci B. de Lima, editado pela Editora e gráfica Trieste em São Paulo. Em contato com a gráfica Trieste por email recebi a informação de que o mapa deve ter sido editado em data próxima à inscrição de registro que recebeu na Biblioteca Nacional, ou seja, entre 1990 e 1992.

Antes da conclusão – cidades invisíveis

Os textos dos cronistas de época, observados como relatos densos (GEERTZ, 1989), explorados como uma pesquisa de campo feita sobre livros e documentos que contam as histórias da cidade lembram, em muitos momentos, as histórias contadas por Marco Pólo ao Imperador Kublai Khan, no livro *Cidades invisíveis* de Ítalo Calvino. São relatos a respeito da vivência e a memória que cada cronista conservou da cidade, espécie de versões históricas e porque não afetivas do que cada um garimpa e guarda nos bolsos ao transitar por diferentes mundos dentro da cidade. No livro de Calvino a estratégia do imperador para governar os mundos distantes e ausentes, por isso talvez invisíveis, das cidades que compunham seu reinado era se abastecer dos relatos do viajante, arquivar informações na memória a respeito destas cidades para melhor possuí-las, torná-las próximas e presentes e, portanto, governáveis ou dominadas. As crônicas e histórias do Rio de Janeiro são aqui vistas, como os mapas, como uma possibilidade de posse e conhecimento no tempo e no espaço do que foi e do que é a cidade nesta superposição as vezes indecifrável de camadas.

A cidade de Needell (1993) pertence ao período do Segundo Reinado (1840-89) e da República Velha (1889-1930), a um momento por ele designado como da “Belle époque tropical”, marcado por influências europeias vindas da França e, embora sua pesquisa alcance até aproximadamente 1914, permite lançar um olhar sobre as representações cartográficas dos anos 1920-30 e estabelecer paralelos entre a elite por ele estudada e todo o início da discussão do Plano Agache, tão bem analisada por Stuckenbruck (1996). Os dois autores de alguma forma falam de uma cidade atravessada e talvez até modelada por uma elite – intelectual – que desempenha papéis diferentes marcados pelas circunstâncias de cada época. Nos anos 1920-30 os debates sobre a cidade se davam junto às elites reunidas em clubes como o Rotary e aqueles que agrupavam os profissionais liberais. Era uma elite intelectual principalmente formada por médicos, engenheiros, arquitetos, advogados, políticos, escritores e jornalistas, e se encontrava em franco debate o papel dos profissionais diretamente ligados ao métier do urbanismo – engenheiros e arquitetos, cujos papéis começavam a se delinear com maior clareza e tentando separar a engenharia como uma área mais tecnológica, da arquitetura como uma área mais ligada às artes. Um pouco diferente da anterior, mais relacionada como o Segundo Reinado, a elite dos anos 1930 vai fazer a passagem para o modernismo nas artes plásticas e na arquitetura brasileira o que de alguma forma se expressa na cartografia estudada, nas representações gráficas e mesmo nos elementos selecionados como representativos da cidade na construção de uma imagem para consumo turístico.

A cidade da virada do século XIX para o XX, fulgura na perspectiva de elites intelectuais formadas principalmente por duas escolas: o Colégio Pedro II para homens, e o Colégio Sion para as mulheres. Observa-se o caráter europeizante da educação no Colégio Sion, para as moças, e clássico no Colégio Pedro II, para os rapazes. Esta distinção será aos poucos amalgamada nos casamentos desta classe que em seus salões domésticos, francamente abertos à construção de redes políticas, entoará um coro de apoio aos planos de modernização e embelezamento da cidade formulados no início do século XX, comprometidos com a construção da aparência social e urbana de projetar no cenário internacional o Rio de Janeiro como uma metrópole moderna.

No plano social as elites da época tinham por hábito freqüentar clubes e teatros no afã de se tornarem uma projeção espelhada da Europa que tanto admiravam e procuravam imitar nos projetos residenciais e urbanísticos, nos modos de vestir e consumir produtos, realizando de fato a transição entre o campo e a cidade, substituindo cada vez mais uma aristocracia rural por uma burguesia urbana emergente que

almejava ser aristocrata. Um marco desta representação é o movimento de frequentar o Teatro Lírico localizado no Largo da Carioca, que reunia a elite em seus concertos musicais, óperas e peças de teatro, e que vai desaparecer nos anos trinta depois de vir perdendo gradativamente sua função para o Teatro Municipal inaugurado no início do século XX.

É um momento no qual os salões dos clubes e teatros, assim como os salões residenciais funcionavam como estruturadores das redes políticas e sociais, baseadas nas famílias, e que a partir daí passavam a interferir nos rumos políticos da cidade. “No ambiente agradável dos salões, pode-se observar tanto as mudanças na composição da elite quanto determinadas características permanentes da elite carioca e de seu mundo”. (Needell, 1993: 130). Neste sentido a mulher passa a ter um papel mais destacado por força da vida social e das reuniões nos salões domésticos usadas também para tornar público o status e padrão de vida de cada família, importante moeda de trocas de uma sociedade fundada nas aparências.

Em termos da composição social era uma sociedade misturada em sua origem entre pessoas que vinham diretamente da cidade e outras que traziam a herança de pertencerem a famílias rurais. Uma elite que escolhia como lugar de moradia principalmente o centro – na Lapa, e a zona sul – especialmente Flamengo, Catete, Botafogo e Laranjeiras. Além de congregar a função residencial o centro era o local de concentração dos clubes, teatros, cafés, academias de ensino, dos locais de reunião dos profissionais liberais e dos intelectuais que elegiam os bairros próximos como locais de residência.

Há, segundo Needell, no final do século XVIII uma Cidade Velha que ia desde a rua da Prainha até a da Ajuda (de norte para sul), e da baía da Guanabara (Praça XV) até a rua da Vala (Uruguaiana) de leste para oeste.

No final do século XVIII uns poucos comerciantes abastados viviam em São Cristóvão, Botafogo e mesmo na Gávea, mas eram poucos. Com a chegada da Corte a cidade cresce de uma forma não planejada e as áreas adjacentes à Cidade Velha são ocupadas.

Durante a Belle Époque as elites migram para a zona sul em busca de uma melhor qualidade de vida, e vão ocupar com belos casarões os bairros que aos poucos se formam ao longo da zona costeira da cidade na direção sul. À saída da elite da Cidade Velha corresponde a construção de uma metrópole moderna, com as grandes instituições instaladas em edificações monumentais e em largas avenidas arborizadas, e as residências ocupando palacetes ecléticos ao gosto francês ou inglês. Além disso um tratamento especial de expansão e de modernização é dado à região do porto, símbolo da porta de entrada oficial da cidade alçada no início do século XX à categoria de metrópole. Estas transformações urbanas correspondem ainda a uma estratificação social que vai se consolidar com o passar do tempo, criando uma cidade mais nobre na zona sul e central, cada vez mais privilegiadas nas reformas e embelezamentos urbanos, em detrimento da zona norte e dos subúrbios para os quais serão levadas as classes trabalhadoras.

A sociedade carioca da belle époque era potencialmente uma sociedade de consumo, parte de sua cultura urbana era forjada na aquisição de valores, padrões, moda, hábitos culturais europeus e é com esta imagem que a cidade vai ser representada nos mapas da época, especialmente no Guia para estrangeiros de 1914 (fig. 1a e b).

A expressão artística literária, por outro lado e como parte integrante do perfil que esta elite queria construir para si, é uma manifestação de status, um adereço que indica o pertencimento a determinado grupo social e que estaria associada ao mundanismo e esteticismo que sob o signo da futilidade e da frivolidade comandavam o movimento social e literário.

Para Needell duas categorias sociais vivem às margens desta elite: aqueles que viviam junto das elites e que a alimentavam ou adulavam como os escritores românticos identificados como marginais comportados; e os jornalistas boêmios, mais críticos, considerados como marginais e combatentes. É interessante observar a emergência da classe de profissionais dos jornalistas pois estes serão parcialmente responsáveis por grande parte da história e das crônicas de época sobre a cidade e seus habitantes.

Na literatura estilos e posturas intelectuais e sociais disputavam espaço, manifestando-se através de críticas e da adesão ou não aos meios nos quais determinada ideologia se disseminava. O sensacionalismo nas crônicas de jornal, as fofocas e notícias a respeito da vida mundana levada pela elite eram um meio de ser aceito praticado, por exemplo, pelo escritor e jornalista João do Rio. Na contramão de uma postura adúladora vamos encontrar a crítica de Silvio Romero que ao se voltar para as culturas regionais brasileiras vai se posicionar contra a cultura urbana, no seu entender, tão voltada para valores europeus.

O Rio de Janeiro desta época era uma cidade habitada por uma sociedade fortemente atravessada pelas contradições entre o campo, o interior e a cidade, e que buscava construir a passagem da tradição para a modernidade.

O Prefeito Pereira Passos é um importante protagonista deste momento social e político e suas intervenções urbanas vão ficar como inscrições de cunho modernizador tatuadas no tecido urbano tradicional. Se no Segundo Império, como engenheiro do Ministério do Império ele tem seu projeto urbano criticado e arquivado pelo Imperador que o via como uma “haussmannização” da cidade, em 1902, quando se torna Prefeito é este mesmo plano que ele finalmente vai executar. Era um plano que previa a modernização e embelezamento da área central e da cidade com a neutralização dos vestígios coloniais, assim como a extinção e transformação de muitos hábitos herdados do passado, especialmente em relação ao uso dos espaços públicos e o comércio de rua. Neste período foram executadas duas grandes intervenções: a reforma do Cais do Porto e a abertura da Avenida Central atribuídas, respectivamente, aos engenheiros Francisco Bicalho e Paulo de Frontin. Ainda neste período foram construídos os edifícios que hoje integram o panteão de monumentos da cidade: Teatro Municipal (1909), Palácio Monroe (1906, já demolido), Biblioteca Nacional (1909) e Escola Nacional de Belas Artes (1908). E é esta cidade que vemos representada no mapa Rio Monumental que integra o Guia para estrangeiros de 1914 (fig. 1a e b).

Era preciso que o Rio causasse uma impressão favorável em capitalistas e imigrantes europeus já que “O estrangeiro que aqui desembarca [...] leva de sua rápida visita à nossa desprovida cidade uma triste idéia de todo o nosso país [...] Procurar tornar o Rio de Janeiro, pois, uma cidade moderna, confortável e civilizada, é a necessidade indeclinável e inadiável do nosso problema econômico.” (João de Barros, “Chronica”, in Needell, 1993: 85). Para Needell os quatro homens que fizeram a belle époque carioca foram Rodrigues Alves, Pereira Passos, Olavo Bilac e João do Rio. No tecido urbano ficaram algumas cicatrizes das disputas acirradas como a da abertura da avenida Central saudada por Bilac nos seguintes termos:

“Há poucos dias, as picaretas, entoando um hino jubiloso, iniciaram os trabalhos de construção da Avenida Central, pondo abaixo as primeiras casas condenadas [...] começamos a caminhar para a reabilitação.

No aluir das paredes, no ruir das pedras, no esfarelar do barro, havia um longo gemido. Era o gemido soturno e lamentoso do Passado, do Atraso, do Opróbrio. A cidade colonial, imunda, retrógrada, emperrada nas suas velhas tradições, estava soluçando no soluçar daqueles apodrecidos materiais que desabavam. Mas o hino claro das picaretas abafava este protesto impotente.

Com que alegria cantavam elas – as picaretas regeneradoras! E como as almas dos que ali estavam compreendiam bem o que elas diziam, no seu clamor incessante e rítmico, celebrando a vitória da higiene, do bom gosto e da arte” (Olavo Bilac, “Chronica” [mar. 1904], in Needell, 1993: 72)

E não eram apenas as casas, as pedras, o barro que se desfaziam sob os golpes das picaretas, eram hábitos, festas, o passado no qual toda uma cultura se forjou, os traços das culturas negras que de algum modo se queria ver banidas da imagem européia que se queria construir.

O mapa de 1914 mostra esta cidade civilizada, o desenho retrata uma sociedade representada por seus monumentos. “As reformas de Rodrigues Alves, em sua condenação explícita da aparência e da cultura urbanas associadas às tradições tidas como atrasadas, bárbaras e coloniais, destinavam-se a apoiar a reivindicação de um status europeu – Civilização.” (Needell, 1993: 72).

A cidade do jornalista do Correio da Manhã, Luis Edmundo, está registrada no livro O Rio de Janeiro do meu tempo, editado em 1938 em 3 volumes, e mostra um Rio de Janeiro perdido no tempo e guardado em mapas, fotografias, desenhos que representam a vida, paisagens e tipos populares na passagem do século XIX para o XX. O caráter jornalístico e de crônica do seu texto, assim como o seu próprio olhar, distingue em vários sentidos a sua cidade da de Needell (1993). O que serve para ilustrar como é múltipla a percepção que se pode ter da cidade mesmo em momentos muito próximos.

Pela descrição dos lugares podemos perceber por onde se espalhava a vida, entre os lugares mais elitizados/sofisticados e os mais populares, os mais freqüentados, o lugar da boemia e da vida cultural, os pontos de encontro de uma cidade em ebulição entre o abandono das tradições coloniais e a adoção de padrões e gostos modernos representados pela Europa e em especial pela França. Luis Edmundo fala dos personagens urbanos de sua época que freqüentavam os cafés e os que andavam pelas ruas. Os donos dos

estabelecimentos comerciais e os vendedores ambulantes, músicos, donos dos quiosques que pareciam ser os camelôs da época... os cocheiros e os motoneiros dos bondes.

Seu texto é permeado por esta atitude investigativa do jornalismo o que, em certos aspectos, dá um tom de pesquisa de campo quase antropológica. Os personagens descritos são encarnações de uma realidade que pode ser revisitada no tempo e no espaço tão rica é a descrição deste cronista.

A cidade de Luis Edmundo é a mesma tensionada pelas amarras que a prendem a sua origem portuguesa neste momento representada pelo comércio de secos e molhados nos armazéns da Praça XV, pelas atitudes qualificadas por Edmundo como trapaceiras e espertalhonas do povo carioca, pelos quiosques (erradicados por Pereira Passos), aos quais se opõe a novidade do comércio fino vindo da França e da Inglaterra e que vai aos poucos se instalando na rua do Ouvidor, no trecho mais próximo ao Largo de São Francisco, direção oposta à da Praça XV que, entretanto, ainda era a porta de entrada na cidade com o Cais Pharoux. Esta cidade, como a da Belle Époque é principalmente representada pelo desenho de 1914 (fig. 1a e b) que integra o Guia para estrangeiros.

O Largo da Carioca aparece como um lugar de encontro, onde se localizavam cafés e confeitarias de inspiração francesa e onde os homens da elite carioca – profissionais liberais, intelectuais, jornalistas – se reuniam. O Largo abrigava o chafariz que desde a época colonial, sustentada pelo trabalho escravo, distribuía água para a cidade e que depois se manteve abastecendo a população empobrecida que habitava o Morro de Santo Antonio e que Luis Edmundo designa como uma verdadeira favela.

Era uma cidade iluminada à gás onde o acendedor de lampiões é outro personagem urbano importante, assim como o limpador de rua que de madrugada atravessava a cidade puxando um burro e a carroça onde depositava o lixo. A vida noturna, concentrada nos restaurantes, cafés, teatros e “cabarés”, acontecia entre 10 da noite e uma hora da manhã quando a cidade se esvaziava. Diferentes usos e populações circunscreviam territórios no interior da cidade como, por exemplo, a presença dos chineses “traficantes” de ópio entre a Lapa e a Praça Tiradentes, e no Morro do Castelo a presença dos negros e dos cultos religiosos africanos, assim como das lavadeiras de roupa e toda uma população que vivia da prestação de serviços às classes mais ricas, essa mesma população que depois vai habitar as favelas. Era já uma cidade que se deixava embalar pelos festejos carnavalescos que arrebatavam os mais ricos (aqueles que não gostavam do carnaval saíam da cidade e iam para serra ou para os arrabaldes passar estes dias no silêncio distante do centro da cidade) que brincavam na rua do Ouvidor ou nos clubes carnavalescos (Fenianos e Democráticos), e os mais pobres, no carnaval de morro que ele descreve se concentram no Morro da Conceição, junto à Praça Mauá e o Cais do Porto.

A versão urbana de Luis Edmundo é popular em vários aspectos, é a cidade do fim do século XIX quando, em termos de esportes, o carioca ainda não havia descoberto o fascínio do futebol, sendo uma das atrações principais da época o turfê e os jogos de aposta. Os esportes náuticos também eram aos poucos disseminados pela cidade mas o futebol só vai aparecer e ganhar força no século XX, sendo o primeiro importante clube o Fluminense, criado em 1902.

Do ponto de vista cultural também é interessante observar o surgimento do Jogo do Bicho criado na passagem do XIX para o XX, no Jardim Zoológico que ficava em Vila Isabel e que surge como uma forma de estimular a visitação do Zoológico e depois se torna um dos jogos de apostas mais populares na cidade.

No Livro Memórias da cidade do Rio de Janeiro, editado em 1955, Vivaldo Coaracy relata a sua cidade a partir de algumas localidades e de como estas se transformaram ao longo do tempo, um pouco nos moldes do texto de Brasil Gerson que procurar contar a história das ruas da cidade, como surgem e como se transformam ao longo do tempo.

A primeira localidade descrita é a Praça XV, ocupada inicialmente pela igreja cujo remanescente mais antigo vai ser o Convento do Carmo, lá existente até hoje, e depois pelo poder civil que nela instala a Casa de Câmara e Cadeia e o Pelourinho (emblema da justiça e o marco dos foros da cidade), marcos da presença da autoridade civil emanada da família real que para aí vem em 1808, e que nela instala também sua residência oficial. Na verdade com a chegada da família real para ocupar o Paço Imperial, a cadeia e o Convento do Carmo serão desalojados para receber a corte.

A Praça XV era a porta de entrada da cidade no período colonial, sendo o Cais Pharoux o lugar por onde desembarcavam oficialmente as pessoas que chegavam de fora. Em função disso um tipo de comércio especial e de instituições públicas, civis e religiosas ali se concentravam. Era uma cidade que funcionava como entreposto de comércio e a praça XV era o seu centro e por conta disso nela se instalou o primeiro

Mercado Municipal projetado por Grandjean de Montigny e que no período de Pereira Passos (virada do século XIX para o século XX) foi demolido e transferido para o outro lado da Praça na direção da Ponta do Calabouço onde mais tarde foram feitos os aterros para implantar o Aeroporto Santos Dumont. Deste último mercado, demolido nos anos 1960, por ocasião da construção da avenida elevada hoje conhecida como Perimetral, restou apenas um torreão que abriga o Restaurante Albamar.

No século XX a Praça XV vai ser resgatada como lugar de memória, remanescente da cidade colonial na qual o Paço Imperial restaurado, o Arco do Teles e os arruamentos ali preservados operam como testemunhos de um tempo perdido e redescoberto na ressemantização da cidade feita por projetos como os percursos culturais propostos nos anos 1980²⁹.

A Praça Tiradentes se origina na área dos descampados da cidade no período colonial, lugar de pastagem e de terrenos alagados e que vai se estruturando e assumindo uma forma urbana com o adensamento e crescimento da cidade. Enquanto o processo de urbanização não se consolidava era uma região desvalorizada e para lá eram encaminhados os ciganos que formavam uma espécie de classe marginalizada nas cidades. Uma casta pequena, tolerada, mas não incluída na comunidade, com direitos castrados, proibidos de exercer cargos públicos, eles só podiam residir em determinados bairros, em isolamento como se fossem lázaros. Essa categoria de cidadãos considerados de terceira classe incluía os judeus, os cristãos novos, os mouros e os ciganos. Depois a Praça Tiradentes ganha fama e recebe moradores ilustres como o Barão do Rio Seco, até se tornar o epicentro cultural da cidade concentrando no seu entorno vários teatros, salas de espetáculo, cafês e livrarias ao longo do tempo. A Praça Tiradentes assim como a Praça XV vai ser sempre um espaço urbano e de concentração de atividades eminentemente urbanas como, por exemplo, os espetáculos teatrais e musicais. Diferente de outros espaços na cidade como o Passeio Público, o Campo de Santana e a Praça Paris que se destacavam como espaços de passeio ao ar livre, de fruição das belezas naturais no interior da cidade.

Nas representações turísticas do século XX a Praça Tiradentes também vai se tornar lugar da memória da cidade colonial e o endereço dos importantes Teatros João Caetano e Carlos Gomes. Do ponto de vista social a degradação de determinadas áreas dentro da cidade fez com que uma espécie de baixo meretrício ali se instalasse e sobrevivesse até os dias atuais, independente dos processos de revitalização de áreas vizinhas muito próximas como as ruas do Lavradio e da Carioca. A vocação para abrigar este tipo de prostituição já se anunciava desde os anos 1950, período em que Coaracy relata que as prostitutas mais caras ficavam no Catete e na Glória, sendo a Praça Tiradentes um local intermediário entre a total decadência das prostitutas que ficavam na região mais próxima da Central do Brasil e a Glória.

O Largo da Carioca nasce da ocupação do morro vizinho pela Igreja e Convento de Santo Antonio e vai se consolidar ao longo do tempo e de sucessivas remodelações urbanas como um ponto de articulação do transporte na cidade, principalmente na primeira metade do século XX. Antes disso, porém, o Largo vai abrigar o grande chafariz que abastecia a cidade com as águas dos mananciais da Carioca que vinham canalizados de Santa Teresa, atravessavam o aqueduto da Lapa e chegavam na cidade no Largo que recebe o nome de Carioca por causa destas águas. Esta função ancora o largo a vida cotidiana da cidade de uma forma bastante forte e da qual ele não mais se desvinculará. Durante boa parte do século XX o Largo será uma plataforma de distribuição do transporte urbano dos bondes, cujo ponto final ficava no “tabuleiro da baiana”, próximo à rua Senador Dantas. Será estacionamento de veículos até receber tratamento de praça, com a extinção do tráfego de carros e dar acesso à linha do metroviário construído nos anos 1980.

O sistema de transporte coletivo urbano no Rio se iniciou em 1837 com os primeiros bondes puxados à tração animal. Em abril de 1868 foi dada a primeira concessão para a Botanical Garden Railroad Company, empresa que ia fazer o transporte entre a cidade e o Jardim Botânico. O primeiro trecho da linha ligou a cidade ao Largo do Machado e o primeiro ponto de bonde ficava na esquina da rua do Ouvidor com a Gonçalves Dias. Com o aumento da circulação dos bondes este ponto foi transferido para o Largo da Carioca, os bondes entravam pela rua Treze de Maio, contornavam o largo num balão quase circular e voltavam pela Senador Dantas sem precisar inverter o sentido do movimento, o que era bastante simples e foi um sistema que se manteve mesmo quando os bondes passaram a ser movidos pela energia elétrica, e mesmo depois das remodelações da cidade no período Pereira Passos. O ponto de partida era em frente à Galeria Cruzeiro, e ficou conhecido como o Tabuleiro da Baiana que é designação originada numa canção carnavalesca e de data mais recente, posterior à criação do Largo.

²⁹ Ver “Roteiros Culturais 1986”, professor Carlos Roquette, fig. 17a e b.

No século XIX o Largo abrigou o Teatro Lírico, local de recitais de música clássica e óperas, que atraía para esta parte da cidade as classes mais abastadas, misturando com o passar do tempo as funções originais populares de abastecimento de água e centro articulador do transporte urbano como uma certa elitização cultural.

O Campo de Santana, como a Praça Tiradentes, surge nos arrabaldes da cidade que se comprimia até a rua da Vala (atual Uruguaiana). Inicialmente demarcado pela construção de uma capela sob a invocação de Nossa Senhora de Sant'Ana, vai ser tratado como local de despejo dos esgotos da cidade trazidos pelos escravos. Esta situação vai se modificar com a construção da linha de ferro e instalação da Estação Pedro II nas suas imediações. O esgoto é resolvido com a importação de tecnologia inglesa e o Campo de Santana se transforma em uma praça urbana que permanecerá no tempo. No início do século XX e até os anos 1930 esta região concentrava as atividades administrativas da cidade, como a Prefeitura, a Polícia, o Arquivo Nacional etc. Nesta região ficavam muitos dos Ministérios da Capital e pode-se dizer que era o centro administrativo da capital que pouco a pouco foi se transferindo para a Cinelândia e adjacências. O Senado aí esteve até que em 1910 o governo resolveu construir no início da Avenida Central, uma réplica do Pavilhão que havia sido construído pelo Coronel Souza Aguiar para representar o Brasil na Exposição Universal realizada para comemorar a aquisição da Louisiana, nos Estados Unidos em Saint Louis, chamado de Palácio Monroe e destinado a abrigar o Senado até o cataclismo de 1930, quando desapareceu o Senado da República. Depois disso o Palácio serviu a vários fins: quartel de tropas gaúchas, sétima famosa comissão de devassa política, primeiro ensaio de Dip e Hora do Brasil com o Dop que o povo logo chamou de “fala sozinho” e Ministério da Justiça. Quando restaurada a ordem constitucional de novo o Senado da República voltou a funcionar no Monroe. Já o antigo prédio do Senado, na esquina da rua do Areal com o Campo de Santana depois de ser utilizado para vários fins passou a ser a sede da Faculdade Nacional de Direito. O Campo de Santana ou Praça da República é o lugar de memória que guarda parte significativa da história do Rio de Janeiro imperial, com suas festas e depois como palco da República. Sua vocação inicial como um lugar de festas populares e religiosas que precisavam de grandes áreas livres para acontecer foi se perdendo no tempo. Mais tarde esta generosa área urbana foi cobijada pelo exército que ali se instalou modificando bastante o perfil daquela área. Nos anos 1940, com a abertura da avenida Presidente Vargas, sinal de desenvolvimento automobilístico, o campo vai perder um terço de suas área e se tornar uma Praça, ainda imponente e significativa área verde no interior da cidade que aos poucos a engole. Neste sentido é interessante observar como aparece nos textos dos guias e mapas turísticos da cidade, como um lugar valorizado nos anos de 1914, 1937 e até o início dos anos 1950, quando vai progressivamente sendo relegada ao esquecimento. No primeiro terço do século XX ela era oferecida como um passeio notável para as noites quentes de verão na cidade e depois, aos poucos vai se tornando um local abandonado ou de reunião de mendigos e desocupados no interior da cidade, provocando mais preocupação e temores do que atraindo as pessoas para conhecê-la e freqüentá-la. Os projetos de revitalização da cidade, mesmo os mais recentes, não lhe devolveram importância e segurança.

Coaracy mostra em seu relato sobre a cidade que a história urbana se confunde com a história religiosa de implantar igrejas, ermidas, capelas e conventos ao longo do território que é duplamente desbravado – pela vontade de conquista e dominação e pela força da fé. No século XX muitos destes signos religiosos vão ser apresentados como atrativos turísticos, pela qualidade artística de suas construções, mas também por guardarem parte significativa da história de ocupação e evolução urbana da cidade e seus costumes. Num guia prático, por exemplo, a localização das igrejas de diferentes crenças é informação importante para o estrangeiro, mas depois, como objeto oferecido ao desfrute de viajantes e turistas, estas igrejas e conventos receberão o acréscimo de um valor enquanto patrimônio cultural da cidade como é o caso de muitas delas – Candelária, São Bento, Santo Antonio, Outeiro da Glória, Igreja Presbiteriana, Luterana etc.

Por fim a cidade de Coaracy era uma cidade povoada de procissões tanto religiosas, quanto militares e carnavalescas. Uma cidade atravessada por manifestações culturais que ocupavam as suas ruas em datas comemorativas de fatos religiosos, civis e populares. Coisa que com o passar do tempo foi se perdendo, restando principalmente o carnaval como uma festa memorável e divulgada em toda a programação turística da cidade desde os anos 1960.

A cidade de Gastão Cruls vem embrulhada para presente nas Aparências do Rio de Janeiro, obra editada em comemoração do IV Centenário da cidade e que possui textos de vários autores inclusive do antropólogo e escritor Gilberto Freire³⁰ que ao ler o livro se lembrou de um guia “prático, histórico e

³⁰ “O Rio de Janeiro que Gastão Cruls vê”, texto escrito por Freire entre setembro de 1948 e julho de 1964, e publicado na obra *Aparências do Rio de Janeiro*, às páginas lxxxix-lxxxix.

sentimental”, que gostaria de ter escrito sobre Recife, sobre o Rio, sobre as cidades que conhecia e admirava. Diante da cidade revelada por Cruls Freire se dá conta de que talvez não conheça tão bem o Rio como imaginava, e mais, que diante das mudanças e desfigurações das aparências urbanas e paisagísticas em curso ele talvez preferisse não enfrentar a empreitada de descrevê-las. Para Freire a geografia do sítio no qual cresce a cidade lembra a forma arredondada de moças, e ele critica a ocupação desordenada da paisagem natural que é feita de “Arranha-céus erguidos aqui sem plano e em oposição às formas dos morros em que a paisagem da cidade parecia arredondar-se em ventres de mulheres moças à espera de arquitetos, de artistas, de homens que as soubessem fecundar. Levantados no puro interesse comercial de aproveitamento do espaço urbano por particulares ávidos apenas de lucro, à sombra de prefeitos ou de governos ineptos ou complacentes.” (Freire in Cruls, 1965: lxxxii)

O que parece interessante aqui é observar também o quanto de prático, histórico e sentimental este relato de Cruls guarda e revela, espessuras que talvez sejam difíceis de perceber em um primeiro momento nas cartografias que percorremos como se estivéssemos observando paisagens abstratas. Os textos superpostos aos mapas, de alguma forma lhes dão sentidos, nem sempre percebidos num simples olhar. É preciso que a curiosidade, o interesse ou mesmo a necessidade nos façam olhar os mapas e descobrir neles as informações, as respostas que podem nos dar.

Cruls apresenta em suas crônicas informações sobre a cidade desde o século XVI, mas o recorte em estudar os mapas do século XX nos levou a uma leitura mais cuidadosa das descrições da cidade neste período, incluindo passagens pelo século XIX. Este século se caracteriza por transformações importantes no desenvolvimento tecnológico de transportes e infra estrutura. Os trens, os bondes (inicialmente puxados a tração animal), as comunicações (telégrafo e telefone), o abastecimento de água, a iluminação e o gás vão provocar grandes mudanças de hábitos na cidade, assim como a possibilidade de expansão nas direções norte, sul e oeste do território. À possibilidade de habitar fora do congestionado centro antigo da cidade se acrescenta com o tempo a criação de bairros com centralidades próprias – pontos de encontro e articulação a volta dos quais um tipo especial de atividades e concentração de comércio se desenvolve, constituindo uma cidade polinucleada e com centralidades móveis.

Se no início do século XX a cidade ainda estava completamente impregnada dos avanços tecnológicos da segunda metade do XIX, o uso do transporte ferroviário – bonde e trem – tanto na circulação entre bairros, como na direção dos subúrbios mais distantes e até entre estados, em 1965 a cidade já estava completamente voltada para o transporte automotor de ônibus e automóveis. O livro de Cruls (1965: 464) mostra o Largo da Carioca como local de passagem e ponto final de bondes no início do século XIX e em 1965 como um grande estacionamento de automóveis, quando o transporte de bondes já está quase desaparecendo completamente³¹.

A cidade do século XIX era feita de uma arquitetura neoclássica representada, por exemplo, pelos marcos hospitalares construídos por um mesmo grupo de arquitetos e engenheiros, como a Santa Casa de Misericórdia (hoje na rua Santa Luzia), a Beneficência Portuguesa (na Glória) e o Hospício Pedro II, na Praia Vermelha, Urca, onde atualmente está instalada a Escola de Comunicação da UFRJ. Arquitetura que vai aos poucos recebendo a influência do estilo eclético em voga na Europa e que vai inspirar os arquitetos cariocas da belle époque assim como todo um tratamento urbano tão bem simbolizado pela versão do “Rio monumental” inserido no Guia para estrangeiros de Carlos Aeshnänslin (fig. 1a e b).

A respeito de uma visão panorâmica e mesmo turística da cidade na valorização dos aspectos de sua paisagem natural Cruls informa que a vista descortinada a partir do Corcovado só foi valorizada depois da construção da estrada de ferro que lhe permitiu o acesso em 1885. A partir deste momento e até a inauguração da estátua do Cristo Redentor, em 1931, era apenas um lugar de onde se podia observar aereamente a cidade. A estátua, lhe conferiu um destaque especial na paisagem natural, na perspectiva das montanhas que emolduram a cidade e até mesmo na construção da imagem turística do Rio. Já o acesso ao Pão de Açúcar, outro ícone da paisagem natural e cultural do Rio, assim como o início da exploração do local como ponto turístico da cidade com a construção de um belvedere no cume daquela elevação para descortinar a baía e a paisagem da cidade é algo que data de 1913.

Outro aspecto cultural que este relato da cidade destaca é em relação ao desenvolvimento do interesse pelos esportes que inicialmente se concentra no turfe, a exemplo do gosto europeu que se imitava, depois para as regatas e finalmente para o futebol. Esta trajetória do interesse pelos esportes vai ficar representada nos mapas e na propaganda turística e informativa a respeito da cidade que mostra que até o

³¹ Ver ilustrações às páginas 464 e 465, com a foto de 1965 de Sascha Harnisch mostrando o Largo da Carioca com uma legenda comentando que “... automóveis substituíram os velhos bondes puxados a burro...”.

início do século os mais importantes eram os esportes náuticos, natação e remo. Em 1905 surge o Clube Fluminense como uma derivação de um clube inglês de cricket existente em Laranjeiras e aí começa o interesse pelo futebol. A construção do Estádio do Maracanã se inicia em 1948, tendo sido inaugurado em 1950 para a Copa do Mundo. Anexo a ele foi construído o Maracanãzinho onde aconteciam torneios de outros esportes como vôlei, box, pingue-pongue e também espetáculos musicais, de canto e anualmente o concurso de Miss Brasil. Em relação aos mapas as versões editadas nos anos 1950-60 (figs. 6, 7, 8 e 9) apresentam ilustrações bem interessantes sobre os locais do turfê, assim como a exploração da baía da Guanabara (ilha de Paquetá), da Lagoa Rodrigo de Freitas e das praias como locais de esportes náuticos e banhos. Também nestes documentos e nos posteriores o estádio do Maracanã vai aparecer com destaque enquanto propaganda turística da cidade.

A centralidade comercial e cultural, herdada da cidade colonial, se localizava até o início do século XX na rua do Ouvidor e se articulava com a rua Gonçalves Dias, o Largo da Carioca, o Largo de São Francisco de Paula e a Praça Tiradentes, pontos de onde também partiam as conduções que levavam para a zona sul, zona norte e para os subúrbios.

Os ícones da modernidade e da atualidade expressas neste livro que celebra o 4º centenário da cidade, são simbolizados pelo Aterro do Flamengo, pela imagem do Cristo Redentor, pelo primeiro edifício projetado por Lúcio Costa para o Parque Guinle, que é considerado por Cruls uma obra notável, o Pão de Açúcar, e a grande imagem turística da cidade do Rio de Janeiro em 1965 que era a Praia de Copacabana com a orla toda edificada com as construções lá existentes até hoje.

O relato de Cruls sublinha o que já dissemos anteriormente analisando os mapas, ou seja, que duas grandes intervenções urbanas prepararam a cidade para o advento da modernidade do século XX: a abertura da Avenida Central e a modernização do porto com a instalação dos armazéns e de equipamentos para carregar e descarregar navios. Era a cidade se abrindo para a velocidade dos automóveis e para o comércio e a relação profissional com o exterior através do porto que neste momento traduz a ligação com o mundo. Apenas em 1934/36, com a construção do aeroporto Santos Dumont a perspectiva de acesso à cidade se modifica. Em relação aos transportes Cruls relata que estava em voga em 1947 e que já tinha uma boa reputação no Brasil, a aeronáutica sendo que nessa época havia no Rio de Janeiro cinco aeroportos: o Campo dos Afonsos, Mangueiros, Santos Dumont, Galeão e Santa Cruz.

A topografia do Rio descrita como corpos femininos por Gilberto Freire teve suas formas alteradas ao longo do tempo, o que no relato de Cruls se materializa na descrição de que a expansão da cidade provocou o desmonte de três morros importantes: o das Mangueiras que ficava na região da Lapa próxima ao Morro de Santa Teresa no século XVIII, o do Senado, que deu origem à Praça da Cruz Vermelha, e o do Castelo, que deu origem à esplanada do Castelo no século XX. Mais tarde, em 1963, o Morro de Santo Antônio foi quase totalmente desmontado e suas terras serviram para o aterro do Parque do Flamengo.

Em 1965 a área central da cidade se estendia até a Lapa, local de boemia e prostituição, a Montmartre carioca que a polícia tentava civilizar; o bairro da Saúde era lugar de desordeiros e marginais por causa de sua topografia, e ocupação urbana das encostas, com edificações insalubres e habitadas por classes menos abastadas. Copacabana e a zona sul eram os grandes atrativos para turistas que buscavam uma vida noturna animada e praias paradisíacas, além de ser os bairros que mobilizavam o desejo de consumo habitacional das classes mais favorecidas.

A cidade de Gastão Cruls é dividida em bairros que começavam a desenvolver modelos de vida autônoma. Cada bairro vai fazendo sua vida própria assumindo as funções que originalmente eram desempenhadas pelo centro da cidade, como o comércio e o lazer, deixando a área central cada dia mais esvaziada. Nesse momento o que se observa, por exemplo, é a transferência da vida noturna da cidade para as regiões de Copacabana, Ipanema, e a emergente Barra da Tijuca.

Também é uma cidade feita de favelas cuja origem, no Morro da Providência (entre a Central do Brasil e a região portuária) estava ligada a guerra de Canudos e a volta dos soldados. Naquele momento as favelas estavam relacionadas com uma alternativa de moradia informal, um pouco pitoresco e onde a mistura das diferentes procedências e raças fez nascer o samba, deu características especiais ao carnaval que nos anos 1947 acontecia na praça Onze, na região do Mangue próximo ao que hoje chamamos de cidade Nova e depois foi pouco a pouco se deslocando para o Catumbi, a avenida Rio Branco e os bairros.

No 4º Centenário da cidade a grande mudança era a consolidação da transferência da capital federal para Brasília e a construção de um novo lugar e uma nova imagem para o Rio, a capital cultural e turística do país. Grande parte dos ministérios, consulados e o próprio presidente da República ainda ficavam no Rio o que criava uma certa ambigüidade de papéis para a cidade nesta época. Transferiam-se as edificações, as funções e os funcionários, mas não a cultura. A cidade se tornava cada vez mais rodoviária, com túneis

e viadutos e a progressiva substituição dos trilhos pelas avenidas pavimentadas sendo ícone do período a construção do Aterro do Flamengo, e da imagem do Rio como capital das belezas naturais.

O jornalista Brasil Gerson em seu livro História das ruas do Rio de Janeiro não retrata uma cidade mas várias, aquelas que ao longo do tempo e a partir da transformação dos lugares, das mudanças de nome, dos usos dos espaços urbanos, da modernização dos equipamentos ele pode capturar com suas palavras. Transitando entre a cidade colonial, fundada como entreposto comercial e completamente vulnerável ao acesso pelo mar, até a cidade moderna do século XIX, mais protegida e salubre e que desponta no século XX como uma promissora metrópole nos moldes europeus, ele nos mostra as várias tessituras desta trama urbana, da qual até os dias atuais ainda encontramos vestígios.

No atual centro da cidade três regiões litorâneas surgiram como importantes: a região da Prainha, no local onde hoje se situa a Praça Mauá, e que no início recebia mercadorias vindas do fundo da baía da Guanabara e escravos; a Praça XV (o Cais Pharoux) que era porto de chegada nobre para os estrangeiros e que atualmente mantém uma importante navegação entre o Rio, Niterói, Paquetá e Ilha do Governador, e a Praia de Santa Luzia que era um lugar de banho de mar e que perdeu completamente esta relação com os sucessivos aterros que afastaram-na da orla da Baía da Guanabara.

A Praça Marechal Floriano, hoje mais conhecida como Cinelândia foi, nos primórdios da cidade, um alagado que quando aterrado se chamou Campo da Ajuda, tendo abrigado diversos usos como convento, colégio até receber os edifícios que no início do século XX, junto com o Teatro Municipal, o Palácio Monroe, a Câmara de Vereadores, a Biblioteca Nacional entre outras edificações e usos como o dos cinemas e a abertura da Avenida Central lhe deram a conformação urbana que guarda até os dias atuais.

A história do Largo da Carioca que surge com a ocupação do Morro de Santo Antonio pelo convento ali existente até hoje, está intimamente ligada à rua da Carioca na qual Gerson destaca, como os outros cronistas, a presença dos ciganos e o fato de que o Largo teria sido cenário da evolução dos transportes urbanos desde os bondes à tração animal até os automóveis e o metrô.

A Praça Tiradentes surge como o “Velho Rocio”, área demarcada pela câmara para ficar como um descampado, não podendo nela ser construídas edificações, servindo para estacionamento de carruagens, local de feiras, etc. A construção do Teatro Real de São Carlos, depois Teatro João Caetano transforma o pobre descampado em uma das áreas centrais da cidade de maior significação social, artística e política, tanto quanto o Largo do Paço e o de São Francisco de Paula, ali próximo.

O Largo de São Francisco nasce como Largo Real da Sé Nova, local onde seria construída a nova Catedral da cidade, projeto que não se conclui, derivando o largo para usos profanos como lugar de bilhares no século XIX e de usos afins com a atividade cultural que se intensificava a sua volta, especialmente com a proximidade da Praça Tiradentes e da rua do Ouvidor.

A rua dos Andradas é a passagem para área hoje conhecida como Saara e que inclui as ruas da Alfândega, Buenos Aires, Senhor dos Passos, entre a rua Uruguaiana (que era a rua da Vala) e o Campo de Santana (ou da República) e chega até a Marechal Floriano (que era a Larga e a Estreita de São Joaquim). É uma região pobre, que abriga o baixo meretrício durante uma parte da sua vida e antes da Lapa emergir como uma zona de prostituição, mas também a sede da escola Nacional de Belas Artes (trazida pela Missão Francesa em 1808) e o Conservatório de Música, e depois vai se tornar uma área residencial associada ao comércio de turcos, judeus e árabes. E na seqüência chegamos à rua Marechal Floriano que teria sido uma rua sórdida com prostíbulos, casas de tavolagem e esconderijos de malandros, marcada pela localização da primeira sede do Colégio Pedro II e que depois abrigou o Itamaraty e a sede da Light.

Santa Rita, Saúde, Valongo e Gamboa, incorporando as pequenas elevações e os baixios a sua volta, eram regiões de mercado de negros, presídio, igrejas, residências episcopais e moradia de pescadores. Com o passar do tempo teve toda a sua região de mar urbanizada para ai ser instalado o Porto de cargas e passageiros da cidade, em substituição ao que tinha se tornado o tímido cais da Praça XV.

São Cristóvão era uma praia onde D. João tomava banhos de mar e sua ocupação mostra a tendência da cidade, no início de sua formação, de crescer, ocupar e dominar as terras interioranas, o fundo da Baía da Guanabara, os caminhos para as Minas Geraes. São Cristóvão vai ser um bairro de moradia da gente nobre que acompanhava a corte, depois vai abrigar os comerciantes mais ricos da cidade e no século XIX o pólo de expansão industrial da cidade.

A região da Praça Onze vai se consolidar após a segunda metade do século XIX quando naquela região é construída a fábrica de gás para iluminar a cidade. É nesta região, local de moradia de gente modesta e

ponto de afluência da população que habitava o Morro da Providência (também conhecido como Favela) que nasce o samba e durante anos o carnaval vai ter sua mais genuína manifestação de rua. Os habitantes desta área eram formados por grupos mais modestos de origem negra e italiana. A praça Onze e suas imediações receberam tratamento nobre durante o império e foi lugar de importantes escolas como no século XX, o Liceu de Artes e Ofícios. Ao crescer a cidade produz um movimento de urbanização da região da Avenida Francisco Bicalho, canalizando as águas do mangue e fechando o projeto do Cais do Porto na direção do entroncamento com a Avenida Rodrigues Alves. É nela também que depois se instala a Estação de Ferro Leopoldina que vai dividir com a Central do Brasil o tráfego ferroviário na cidade. Quando nos anos 1940 a Avenida Presidente Vargas é aberta a região hoje conhecida como Cidade Nova e que fazia fronteira com o Estácio e o Catumbi sofre uma desestruturação urbana, desaparecendo a Praça Onze.

A abertura da Avenida Central, hoje Rio Branco, vai ser um marco da modernização da cidade no início do século XX e está completamente relacionada com a construção do Cais do Porto. É a avenida com localização privilegiada no eixo central da cidade e que vai abrigar em sua evolução histórica boa parte dos ícones da modernidade, desde as fachadas ecléticas especialmente projetada para o seu embelezamento, até os primeiros arranha céus na cidade, inclusive apartamentos residenciais (Edifício Lafon na esquina com a rua Santa Luzia). Vai abrigar os primeiros cinemas na cidade e os mais importantes hotéis da primeira década do século XX quando a zona central desempenha com maior vigor e integridade seu papel de “único” centro da cidade, atributo que vai perder com o desenvolvimento dos bairros da zona sul e norte que começam a criar suas próprias centralidades, esvaziando o centro de algumas destas funções.

Outro marco da reestruturação urbana do centro da cidade foi a abertura da avenida Presidente Vargas nos anos 1940 (inaugurada em 1944), que incluía a polêmica de demolição de dois marcos religiosos da cidade: a igreja de São Pedro dos Clérigos (demolida) e a Candelária, que ficou no lugar mesmo que “de costas” para a monumental avenida. É nesta época, nos anos 1940 no governo Dodsworth, que Brasil Gerson identifica a preocupação dos gestores urbanos em preparar a cidade para o turismo, a partir de medidas consideradas como saneadoras do tráfego urbano e que previam o “desafogo” do trânsito com a abertura de túneis, duplicação de vias, construção de elevados etc., já comentados e devidamente ilustrados nos mapas pesquisados.

O Campo de Santana tem, segundo ele, uma longa história que o elege como palco dos diversos acontecimentos políticos que pontuam a história da cidade e sua sociedade. Nasce como local de igrejas e despejo de esgotos para em seguida receber a mais importante estação de trens da cidade o que faz com que a sua volta se instale uma infra-estrutura que desaparecida no tempo tornou-se inimaginável com a perda do status da área, como os hotéis e o fato de ter abrigado parte significativa do centro administrativo e político da cidade, quando sediava a Polícia Municipal, a Prefeitura, o Supremo Tribunal Militar, a Casa da Moeda, a Faculdade Nacional de Medicina, o Arquivo Nacional, entre outros.

Fazendo um percurso de volta a partir do Campo de Santana para a região do centro próxima ao mar, Brasil Gerson vai transitar pelas ruas Visconde do Rio Branco, Senado, Gomes Freire, Lavradio, esta região que fica entre a Praça da Cruz Vermelha e o Largo da Lapa, ocupada por parcelas da população consideradas marginais como os ciganos, na rua da Constituição e do Piolho (depois Carioca), ou como a rua do Lavradio, aberta e embelezada pelo Marques de mesmo nome e que abrigou teatros, um velódromo, a Loja Maçônica, o primeiro jornal comunista. Aliás a região localizada nas imediações da Praça dos Arcos, o coração da Lapa, vai se caracterizar no século XX pela concentração das redações de jornais e o bairro boêmio vai ser também um reduto de jornalistas, além de escritores e artistas. E por falar em Lapa esta era no século XVIII uma praia, próxima a cidade e desta separada pela Lagoa do Boqueirão que uma vez aterrada vai servir como terreno para a construção do Passeio Público em 1779. A Lapa surge a volta de um seminário construído em louvor de Nossa Senhora e que em 1810 vai abrigar os frades carmelitas desalojados da Praça XV que recebe a corte. Lugar de moradia de personagens ilustres a Lapa vai viver a decadência da cidade se tornando um lugar de boemia, malandragem e prostituição criando para si um perfil cultural urbano muito particular no interior da área central da cidade. Mesmo com os processos de revitalização em curso desde o fim do século XX e sofrendo uma forte pressão para substituir as camadas mais populares que aí ainda vivem por frequentadores e habitantes de maior poder aquisitivo na Lapa coexistem os segmentos mais variados da população carioca, mantendo um perfil bastante democrático no que diz respeito à forma de usar e viver na cidade. Do Largo da Lapa parte a rua de Mata Cavalos, depois renomeada como rua do Riachuelo, ligação no século XVIII da cidade com a zona Norte e linha de interseção com o bairro de Santa Teresa, cuja história também remonta aos primórdios da consolidação da cidade colonial. O Morro do Desterro teve sua ocupação iniciada com a construção do Convento feito por Gomes Freire, com projeto do engenheiro Alpoim, em homenagem à

duas irmãs que resolveram se tornar freiras sob a invocação de Nossa Senhora do Carmo, em 1781. Foi lugar de Quilombos, de negros fugidos, de candomblé e feitiçarias no reinado de Pedro I e com o passar do tempo vai se tornar o bairro preferido dos estrangeiros que vindo morar na cidade encontravam nas áreas planas da cidade a insalubridade de terrenos alagados e quentes, onde proliferavam as doenças tropicais transmitidas por insetos. Santa Teresa vai ser um lugar de moradia para quem preferia morar distante do burburinho da cidade e passagem para as áreas de floresta e mata localizadas no Silvestre, Paineiras e Corcovado, sendo finalmente um lugar de ligação com o Alto da Boa Vista. Nos anos 70 e 80 do século XIX o Corcovado era um passeio à pé que durava um dia inteiro e atraía excursionistas estrangeiros para esta aventura que descortinava magníficas vistas aéreas da cidade e do mar.

A Lapa era também passagem obrigatória para quem se deslocava para a Glória, vizinhança imediata e cujas fronteiras de separação são quase invisíveis, e para os bairros costeiros da zona sul. O bairro da Glória tem como ícone a igrejinha do Outeiro da Glória, a murada de pedra construída quando ainda se localizava nas margens da baía da Guanabara e a Praça Paris, projetada por Alfred Agache, o urbanista francês que tanta polêmica provocou nos anos 1920-30, e que marca o desenvolvimento do aterro das praias do Flamengo e de Botafogo como mais uma das muitas iniciativas de domínio humano sobre a paisagem natural do sítio original no qual se implantou o Rio de Janeiro. Esta praça integra o plano de remodelação e embelezamento da cidade na fase do desmonte do Morro do Castelo e a partir dos anos 1937 (fig. 5) começa a fazer parte da propaganda turística da cidade. Junto com a Cinelândia compõem o fechamento da Avenida Central e nos anos 1960 vão integrar uma espécie de “pórtico” para o Aterro do Flamengo. A urbanização da Cinelândia nos anos 1920 foi fruto de uma parceria entre a Prefeitura, que realizou as obras nos espaços públicos, e a iniciativa privada, que aí construiu os edifícios e implantou os cinemas, teatros e hotéis. Em frente ao Obelisco que marca o fim da avenida Rio Branco/Central foram construídos, neste período, os portões de acesso à Exposição comemorativa do Centenário da Independência. No ponto de encontro da Glória com a Lapa, esquina da avenida Augusto Severo com o Passeio Público ficava o Silogeu, uma edificação inaugurada em 1904 e que funcionava como uma espécie de academia dos saberes, reunindo médicos, advogados, escritores e suas respectivas associações ou clubes de classe. Após sua demolição neste terreno foi construído um edifício moderno envidraçado, no chamado estilo internacional no qual se instalou o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, instituição que guarda um vínculo forte com a produção do conhecimento nas áreas da história e da geografia.

A história do desmonte do Morro do Castelo e a criação da Esplanada de mesmo nome tem uma íntima relação com uma nova etapa de modernização da cidade, o advento do modernismo na arquitetura, a construção do aeroporto Santos Dumont e do Aterro do Flamengo, cobrindo um período que vai dos anos 1920 aos anos 1960. É um espaço que vai se tornar representativo de mudanças significativas na tecnologia dos transportes (dos trens aos aviões, dos bondes à tração animal às auto pistas) e segmentação do espaço urbano entre funções sutilmente diferenciadas como, por exemplo, a identificação da Cinelândia com a vida política (e cultural) da cidade e a Esplanada do Castelo com a diplomacia e as relações exteriores – lugar que sediou a embaixada do Canadá, dos EUA, Maison de France, Casa d’Itália, além de vários ministérios.

O Flamengo vai ser uma área de praia e moradia de pescadores (Segundo Reinado e início da República) que aos poucos vai sendo urbanizada com a construção da avenida Beira Mar, implantação de alguns hotéis ao longo da orla com destaque para o Hotel Glória e o Hotel do Centenário, construídos por ocasião da exposição comemorativa do Centenário da Independência e a abertura das ligações com Botafogo (Avenida Rui Barbosa e Osvaldo Cruz). O Flamengo é, na verdade, a orla do Catete, bairro vizinho e local de residência da elite do Rio Belle Époque, tendo como principal edificação o Palacete do Barão de Nova Friburgo que durante a República vai se tornar a residência presidencial e cenário da morte dramática do presidente Getúlio Vargas. Os jardins do Palácio têm seus fundos voltados para a praia do Flamengo na qual durante anos existiu um cais de atracação para atender a esta residência. Rui Barbosa morou em uma pensão no Catete em 1876 e dizia sobre o bairro “É o Catete um dos melhores bairros da cidade, um dos mais aristocráticos...” (Gerson, 2000: 261). Nele havia clubes, o Hospital da Beneficência Portuguesa, Estação de Bondes na rua Dois de Dezembro e a Delegacia na esquina da rua Pedro Américo.

Laranjeiras também foi um bairro de chácaras habitadas por personagens ilustres como Pereira Passos, Machado de Assis, Olavo Bilac, e abrigou instituições importantes como o Instituto dos Surdos e Mudos, Instituto Pasteur e o ponto de acesso dos bondes para o Corcovado, cuja concessão para construção da estrada de ferro foi iniciativa de Pereira Passos e que incluía a construção do Hotel das Paineiras. Segundo Gerson esta empreitada tinha por objetivo principalmente a exploração turística da região

demonstrando a presença desta preocupação já no início do século XX, corroborada pelo Guia para estrangeiros (fig. 1a e b).

Na rua Pinheiro Machado, cuja conclusão de abertura se efetiva em 1907, com o desmonte da pedreira existente no limite com Botafogo, o grande destaque é o Palácio Guanabara que foi residência da Princesa Isabel e o Conde D'Eu tendo sido várias vezes remodelado até servir de sede para o Governo Estadual. A região também vai se destacar por ser o lugar de origem, em 1902, do primeiro clube de futebol carioca, o Fluminense.

Botafogo também vai surgir como um lugar de chácaras que aos poucos vai se adensando e ganhando ares de subúrbio ou arrabalde. É lugar de passagem para os bairros de Copacabana, Lagoa, Jardim Botânico, Gávea e Barra da Tijuca, o bairro vai ser ocupado também por escolas, hospitais e igrejas importantes.

A Praia Vermelha e a Urca fazem parte de uma das vizinhanças de Botafogo, sendo a Praia Vermelha mais antiga em ocupação do que a Urca que é um bairro planejado surgido nos anos 1918. A Praia Vermelha vai se destacar pela presença do prédio do Hospício Pedro II e depois por abrigar a Exposição Comemorativa do Centenário da abertura dos Portos, em 1908. É importante lembrar que nesta região, junto ao Morro Cara de Cão, que ao lado do Pão de Açúcar estão para sempre associados à primeira paisagem descortinada na cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, deu-se, em 1565, a fundação da cidade e construção de uma das fortalezas que junto com a de Santa Cruz construída no lado de Niterói, viria a zelar para segurança das terras conquistadas, a Fortaleza de São João.

A Gávea seria o bairro que iniciando em Botafogo, na Fonte da Saudade, terminaria no fim da rua Marques de São Vicente, à sombra propriamente da Pedra da Gávea. Foi um local de ocupação rarefeita de palacetes e chácaras e também de fábricas e vilas operárias além do importantíssimo Jardim Botânico que deu origem a um novo bairro dentro da Gávea. A ocupação desta região trouxe conseqüências para a Lagoa de Sacopenapã, hoje Rodrigo de Freitas, e a abertura de duas grandes avenidas no seu entorno, assim como a construção de todo um sistema viário novamente modificado quando no governo Lacerda foi aberto o Túnel Rebouças, importante obra de ligação com a zona norte da cidade, reflexo da valorização do transporte rodoviário na cidade.

Copacabana, Ipanema e Leblon são bairros que surgem como prolongamento da Gávea, cada um com características próprias pois Copacabana, por exemplo, estaria próxima de Botafogo, tendo sido a primeira das três a ser acessada pelas linhas de bonde que vinham da cidade e do Largo do Machado. Ocupada por igrejas e fortalezas, Copacabana desde o início esteve ligada à cidade como uma espécie de balneário próximo que nos anos 1950 usurpou o lugar de centro turístico e cultural da cidade, da boemia e da vida noturna, deixando especialmente a Lapa definitivamente abandonada a um destino de desvalorização e arruinamento. Ipanema surge no final do século XIX mas vai ficar para sempre guardada na memória carioca e nacional pela “garota de Ipanema” cantada em prosa e verso pelo samba canção de Vinícius e Jobim, artistas – poeta e músico – e inveterados boêmios cariocas. O Leblon por sua vez fará a definitiva passagem para a Barra da Tijuca, projeto de Mendes de Moraes (1947-51), no governo Dutra e que nos anos 1970 vai despontar como a promissora área de expansão urbana do Rio de Janeiro e para a qual tentou-se deslocar, sem sucesso, o centro administrativo da cidade, a partir das orientações do Plano Doxiadis e com projeto de Lúcio Costa. O acesso a Jacarepaguá e Barra da Tijuca também seria feito pela região do Alto da Boa Vista que é um prolongamento da Tijuca e que eram bairros eminentemente residenciais que com o passar do tempo foram criando seus próprios centros com comércio, escolas, igrejas e toda uma infra estrutura razoavelmente independente do centro da cidade, que mantinha e mantém principalmente a função trabalho.

Os bairros do Catumbi e Rio Comprido preenchem os vazios entre as regiões da Praça Onze e do Mangue/Cidade Nova e as encostas de Santa Teresa e da Tijuca que dividem a área central da zona sul. São bairros que crescem como locais de chácaras e residências. No caso do Catumbi é um bairro que cresceu a volta de um cemitério importante para cidade, se tornou um núcleo de imigrantes portugueses e vai ser drasticamente transformado pela abertura do Túnel Santa Bárbara nos anos 1960, no governo Carlos Lacerda. O Rio Comprido vai ser um local que segundo Gerson é o preferido pelos imigrantes ingleses. Como o Catumbi, vai ter sua geografia urbana muito alterada pela construção do elevado Paulo de Frontin que faz o escoamento do tráfego criado com a abertura do túnel Rebouças também no governo Lacerda. São partes da cidade antiga que vão sofrer diretamente os efeitos da transformação da cidade numa plataforma rodoviária, na qual os veículos passam a ter uma importância em muitos casos superior às formas de vida que ao longo do tempo estruturaram a cultura urbana local.

Os bairros da zona norte descritos por Gerson incluem o Engenho Velho, Maracanã, Tijuca, Andaraí, Vila Isabel e Grajaú. Regiões que originalmente surgiram como local de implantação de fazendas e engenhos, distante das áreas urbanizadas do centro da cidade e que ganham pujança com o desenvolvimento dos transportes, especialmente das linhas de trem. A Tijuca vai ter sua história intimamente relacionada com a do Alto da Boa Vista e a Floresta da Tijuca que é objeto do grande reflorestamento empreendido pelo Majos Archer no século XIX. É um bairro residencial surgido em terras de engenhos como o Andaraí e o Maracanã. Com o passar do tempo esta região vai ganhar notoriedade por abrigar o estádio de futebol do Maracanã. Os bairros de Vila Isabel e Grajaú tem como diferencial o fato de que, como a Urca, terem sido bairros completamente planejados e desenvolvidos a sombra do processo de industrialização experimentado pelos subúrbios cariocas. Foi no subúrbio que o turfe passou a fazer parte da vida carioca, antes que o futebol se tornasse o grande esporte nacional. As grandes regiões de prados existentes nestas áreas ainda não ocupadas permitiram que o Jockey e o Derby clube ai se instalassem antes de terem sua sede final implantada na Gávea. Hoje nas regiões dos subúrbios da zona norte estão concentrados o grandes estádios de futebol, esporte que substituiu os demais no gosto da população carioca.

A cidade que Gerson nos oferece é já esta cidade compartimentada em bairros sobre os quais ele nos revela a origem e a história de seu desenvolvimento, de suas ruas, até os anos em que ainda vivo procurava atualizar os fatos que levavam a esta ou aquela conformação urbana específica. E como diz Alexei Bueno, na apresentação da 5ª edição do livro, uma vez lida esta história, “outro será o Rio de Janeiro trilhado pelo leitor, outra cidade aparecerá por trás da cidade visível, inexistente mas simultânea, ausente mas pulsante, e à simbiose que se estabelece entre todo o homem e a sua cidade ganhará uma extensão inédita, a de memória coletiva, muitas e muitas vezes maior e mais rica que a restrita memória pessoal” (Gerson, 2000: IX) Esta mesma expectativa pretendemos seja cumprida pelo passeio que propomos fazer ao longo dos mapas da cidade aqui apresentados.

Finalmente a cidade de Carlos Lessa é O Rio de todos os Brasis, também construída no tempo e no espaço das relações sociais, econômicas, de trabalho e resulta na reunião e apresentação de uma enorme bibliografia sobre a cidade em diversas áreas do conhecimento.

Em função do recorte deste estudo voltar-se principalmente para o século XX procurei estudar principalmente os capítulos de seu livro que falam deste período. Como toda a bibliografia estudada Lessa também vai se referir aos momentos cruciais das reformas urbanas de Passos (1902-06), Agache(1920-30), Doxiadis (1964), ao momento de transferência da capital para Brasília e aos anos recentes com o crescimento descontrolado das favelas e da violência na cidade.

Para Lessa o início do século XX é marcado por um surto de lusofobia e estremecimentos nas relações com Portugal, o que vai explicar de certa maneira a forte influência francesa nas atitudes de embelezamento urbano e na moda em geral, assim como nos estilos arquitetônicos adotados. Lessa identifica como fazendo parte da Belle Époque o período que vai de 1890 até 1914, caracterizado principalmente pela consolidação de uma cultura urbana representada pelas intervenções do período Passos e cuja representação exemplar encontrada os mapas estudados se dá no Guia para estrangeiros de 1914 (fig. 1a e b). O intelectual representativo deste momento seria Olavo Bilac que tinha horror das festas populares características de uma sociedade colonial mais provinciana e de tudo o que representava esta cidade colonial, ultrapassada, insalubre e com hábitos pouco civilizados para os padrões europeus que se desejava incorporar.

Neste início do século XX a cidade seria principalmente perscrutada pelo flâneur, este personagem produzido pelas sociedades industriais e celebrado em versos por Baudelaire. “Na entrada do século prospera no Rio a postura do flâneur: ouvir as ruas para conhecer as entranhas da cidade”. (Lessa, 2001)

Além disso, o início do século XX é marcado pelo crescimento demográfico da cidade na direção dos subúrbios e da zona oeste da cidade, sendo que esta última era o celeiro de abastecimento de alimentos da cidade.

Em relação à cultura esportiva e os jogos de aposta, Lessa lembra o papel da capoeira na construção do perfil carioca que assim como o jogo do bicho, apontado por outros cronistas de época, vai se tornar uma manifestação popular bastante expressiva no cenário urbano, em regiões como a Lapa, associada a um comportamento de malandros, negros e moradores dos morros. Com o tempo o futebol vai se tornar a paixão nacional, independente de classe, credo ou cor, em uma trajetória que historicamente se inicia com o interesse pelo turfe e depois pelos esportes náuticos.

Dos anos 1920 até os anos 1945 a cidade vai ficar mobilizada em torno do desmonte do Castelo, da exposição do Centenário da Independência e da discussão do Plano Agache já bastante explorados neste artigo. A exposição do Centenário vai trazer um fluxo de turistas e público visitante para a cidade que leva a construção de um complexo hoteleiro importante até os dias atuais, como o Hotel Glória (na rua do Russel), o Copacabana Palace (na Avenida Atlântica), o Hote Sete de Setembro (na avenida Rui Barbosa) já desativado. É quando o Rio começa a se apresentar como um balneário e esta característica começa a ser utilizada como um atrativo turístico. É também um período no qual se desenvolve a zona sul da cidade, sendo aberto o corte do Cantagalo, interligando Copacabana e Lagoa, e sendo urbanizado o canal que faz a ligação do mar com a Lagoa Rodrigo de Freitas, o Jardim de Alah entre Ipanema e Leblon.

A fase seguinte, anos 1950-60, será caracterizada pelo desmonte do Morro de Santo Antonio e o início da consolidação dos aterros que darão origem ao Parque do Flamengo, assim como pela perda do papel político de capital federal da cidade para se tornar a capital cultural e turística do país. Estes anos consolidarão definitivamente uma visão privilegiada do carro no interior das cidades modernas. É também o momento de construção do Estádio do Maracanã (Copa do Mundo em 1950), ícone do futebol que se populariza nos anos 1920 e vai se constituir em uma das mais fortes paixões nacionais.

Segundo Lessa a pobreza e o aparecimento das favelas é um problema que surge nos anos 1930 e já é enfrentado pelo Plano Agache, sendo que a política de remoção das favelas é estabelecida no período pós segunda Guerra Mundial, sendo Carlos Lacerda o grande porta voz da política de remoção das favelas na cidade, criando conjuntos habitacionais nos subúrbios que se tornarão áreas de fortes tensões sociais.

Com a transferência da capital para Brasília Lessa vai apontar que fica patente a diferença entre o Rio e São Paulo e a incapacidade do Rio retomar um crescimento econômico baseado no desenvolvimento industrial. Desta forma o Rio vai tentar se firmar no cenário nacional como “a cidade Maravilhosa”, lugar de turismo e lazer.

A cidade de Lessa termina sua história com a apologia da Barra da Tijuca, apresentada nos mapas turísticos dos anos 1980-90: “o Centro de Pereira Passos, a Paris dos Trópicos convidava a elite ao desfile elegante pelo boulevard. A Copacabana do Rio Paraíso Tropical convidada ‘todos para a praia’, para a informalidade e a liberação corporal com a sofisticação de equipamentos urbanos modernos. A cordialidade do convívio em Copacabana não era contaminada pelo apelo comercial. Na avenida Atlântica praticamente não havia comércio. O Rio desta época não fazia questão de ser Paris, apesar do Copacabana Palace e seu plágio de Cannes. O Rio de Copacabana queria ser simplesmente o Rio.

A Barra da Tijuca substituiu Paris por uma Miami polvilhada com pitadas de isopor nova-iorquino. Propõe a fuga do Rio e a segmentação condominial. Como um espaço pós-moderno recebe o visitante de braços abertos, se este é orientado para o shopping e para abrir a carteira (...)” (Lessa, 2001: 406). Não por acaso, os últimos mapas turísticos inserem farta informação a respeito dos shoppings centers e suas localizações.

Conclusão

Como observado no início do trabalho 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 infra-estrutura e equipamentos urbanos, dos modismos e principalmente da imagem da cidade projetada no cenário turístico ao longo do tempo.

Neste sentido a cartografia oferece um material muito interessante a respeito dos símbolos e valores utilizados para representar as imagens de cartão postal que o Rio de Janeiro assume ao longo do tempo, assim como das localidades escolhidas como pontos turísticos a serem visitados e conhecidos na cidade como pudemos descrever ao longo desta pesquisa.

Os mapas relatam a forma como o espaço foi sendo organizado, as edificações que existiram e foram demolidas no tempo, as funções que se transformaram, as centralidades que se deslocaram, os símbolos e os significados consagrados por cada momento histórico, político e social. Procuramos em certos momentos desta descrição densa ler os mapas como signos destrinchados pelas ferramentas da cultura e da história.

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 (figs. 2, 3, 4 e 5) 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 (figs. 6, 7, 8), 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 (figs. 9,10, 11), quando o Rio 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 (figs. 12 a 19) 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 infra-estrutura para receber visitantes encontrava-se instalada. Com o passar do tempo os subúrbios vão surgindo na cartografia e uma ênfase grande 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 na análise dos mapas que a costa da cidade era inicialmente vista como um grande porto, lugar de chegada de mercadorias e pessoas, e que com o tempo esta orla 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 hoje instalados na cidade e voltados para os turistas.

Os mapas mostram como a indústria turística se desenvolve com o surgimento de instituições públicas e privadas responsáveis pela criação e gestão 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 e voltadas para o desenvolvimento do turismo. 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.

Rio de Janeiro, agosto de 2009.

Ana Carmen Amorim Jara Casco

Doutora em Antropologia pelo PPGAS/Museu Nacional/UFRJ

Email: anajara.pgc@iphan.gov.br

Bibliografia

- ABREU, Maurício de A. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. 3ª edição. Rio de Janeiro, Iplan Rio, Prefeitura do Rio, [1987]1997.
- BANDEIRA, Manuel & ANDRADE, Carlos Drummond de. *Rio de Janeiro em prosa e verso*. Rio de Janeiro, José Olympio, 1965.
- 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.
- 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.
- COARACY, Vivaldo. *Memórias da cidade do Rio de Janeiro*. Coleção Documentos Brasileiros, dirigida por Otávio Tarquínio de Souza. Rio de Janeiro, Livraria José Olympio, 1955.
- COSTA, Lucio. *Registro do uma vivência*. São Paulo, Empresa das Artes, 1995.
- CRULS. Gastão. *Aparências do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, José Olympio Editora, 1949.
- 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.
- EDMUNDO, Luís. *O Rio de Janeiro do meu tempo*. (ilustrações originais de Marques Junior, Henrique Cavalleiro, Armando Pacheco, Raul Calixto, Gil J. Carlos, Rocha Daniel, Julião Machado, Lobão e outros. Fotografias de Marc Ferrez, Luiz Bueno, W, Crown e Augusto Malta.) Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1938.
- FERRAZ, Marcelo Carvalho (coord.). *Affonso Eduardo Reidy – arquitetos brasileiros*. São Paulo, Editora Blau, Instituto Lina Bo Bardi, 2000.
- 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.
- HANNERZ, Ulf. *Explorer la ville – elements d’anthropologie urbaine*. Traductions e presentation par Isaac Joseph. Paris, Les Éditions de Minuit, 1983.
- LE GOFF, Jacques. *História e memória*. Campinas/SP, Editora da Unicamp, 1990.
- LESSA, Carlos. *O Rio de todos os Brasis*. 2 edição. Rio de Janeiro, São Paulo, Editora Record, 2001.
- LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo, Martins Fontes, 1999.
- MAGALHÃES JR., Raimundo. *A vida vertiginosa de João do Rio*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1978.
- 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.
- PARK, Robert E. “A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano”. In Otávio G. Velho (org.). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, 1979.
- 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-abaixo*. 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].
- RODRIGUES, João Carlos. *João do Rio: catálogo bibliográfico*. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro / Secretaria Municipal de Cultura. (Coleção Biblioteca Carioca, v. 28), 1994.
- _____. *João do Rio – uma biografia*. Rio de Janeiro, Topbooks, 1996.
- ROSSO DEL BRENNIA, Giovanna (org.). *O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão*. Rio de Janeiro, Index, 1985.
- 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. *On individuality and social forms*. Chicago and London, The University Chicago Press, 1971.
- _____. “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.
- _____. *Individualismo e cultura*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editores, 1981.
- _____. *Subjetividade e sociedade - uma experiência de geração*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editores, 1986.
- _____. *Projeto metamorfose. Antropologia das sociedades complexas*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editores, 1994.
- _____. (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.
- WIRTH, Louis. “O urbanismo como modo de vida”. In Otávio G. Velho (org.). *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, 1979.